

Verbreiding Delftse Schie

Stand van zaken

1. Ontwerpfase

Eind februari 2020 is het Voorontwerp, dat is uitgebreid met de loswal en ligplaatsen, ambtelijk vastgesteld in een projectgroepvergadering met de stakeholders Delft, Hoogheemraadschap Delfland, Staatsbosbeheer en DBI. De Definitief Ontwerpfase is inmiddels opgestart.

2. Zandoverslagbedrijf Van der Waal

De nieuwe loswal, waarnaar het zandoverslagbedrijf Van der Waal zal worden verplaatst, wordt gerealiseerd direct ten noorden van Avalex. Het fietspad langs de Delftse Schie kruist hierbij de in- en uitrit naar de loswal en vervolgt een tracé langs het loswalterrein. Om een veilige fietsverbinding en een veilige kruising met vrachtverkeer van en naar de loswal te kunnen realiseren wordt er extra aandacht aan deze kruising besteed.

Voor de komst van de zandhandel is het nodig gebleken de wegconstructie van de toeleidende Marconiweg geschikt te maken voor zandauto's. Onderzocht wordt welke (financiële) consequenties hier mee samenhangen.

Daarnaast is het eisenpakket van Van der Waal nog niet helemaal helder, omdat Van der Waal nog geen uitsluitel heeft gegeven over de wijze van bedrijfsvoering (met elektrisch aangedreven kranen of diesel aangedreven kranen). Dit uitgangspunt is van belang vanwege milieutechnische berekeningen voor het te wijzigen Bestemmingsplan. Voor het ontwerp wordt er met beide mogelijkheden rekening gehouden. Inmiddels is met Van der Waal overeenstemming bereikt over het ontwerp waarbij beide mogelijkheden inpasbaar zijn.

Omliggende bedrijven hebben zorgen geuit over de nieuwe locatie van het zandoverslag bedrijf. Op dit moment is nog niet duidelijk of al deze zorgen weggenomen kunnen worden.

3. Ligplaatsen

Ter hoogte van het Rataplan terrein (Turbineweg) worden twee ligplaatsen gerealiseerd. In samenhang met de verbreding van de Delftse Schie moet het fietspad worden verlegd. Dit resulteert in een tamelijk smalle doorsnede voor het in twee richtingen bereden fietspad. Om de gewenste inpassing te kunnen realiseren, heeft het de voorkeur om een smalle strook grond langs het Rataplan-terrein te verwerven. De gesprekken met de eigenaar verlopen echter moeizaam. Om die reden wordt nu onderzocht of er een alternatief mogelijk is, waarbij grondverwerving kan worden voorkomen.

4. Communicatie

Als onderdeel van de DO-fase was het de bedoeling om in de maand mei een inloopbijeenkomst te organiseren. Vanwege de Corona beperking op samenkomsten is dit echter niet mogelijk. Om de DO-fase te kunnen afronden is het noodzakelijk om zoveel mogelijk input vanuit de omgeving te verkrijgen en om de omgeving te informeren. Er wordt nu onderzocht welke alternatieven mogelijk zijn voor een informatieronde. Het uitstel van de informatieronde kan een directe invloed hebben op de planning. Het uitstel van de informatieronde is nog niet verwerkt in het onderstaande overzicht. Om het proces niet al te zeer te vertragen worden er Teams overleggen gehouden met direct betrokkenen, zoals de aangelegen percelen. Naar verwachting is de impact op de planning hiermee beheersbaar.

5. Planning

Volgens de huidige planning wordt het DO vastgesteld in medio augustus 2020. De Verbreiding van de Delftse Schie kan in mei 2023 worden opgeleverd. In deze planning wordt er van uitgegaan dat er geen bezwaren worden ingediend op de Omgevingsvergunning en het Bestemmingsplan. Indien er wel bezwaren worden ingediend, moet er rekening worden gehouden met een vertraging van ca. één jaar.

Naam	Afwijking tov Baseline	2020				2021				2022				2023				2024				2025			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Verbreding Delftse Schie																									
Voorbereidingsfase																									
VERBREIDING (23/4/2020)																									
D/O vastgesteld	0d																								
Bestek opgesteld	0d																								
Machtiging tot aanbesteding verkregen	0d																								
BP in werking	0d																								
Omgevingsvergunning in werking	0d																								
Definitief gegund	0d																								
Start uitvoering VDS	0d																								
Delftse Schie verbreed	0d																								
Project afgerond	0d																								
Gelatinebrug (Project van gemeente Delft)																									
Gelatinebrug aangelegd	0d																								

6. Risico's

In de maand mei 2020 is een sessie specifiek voor Ruimtelijke Ordening, grondverwerving en communicatie uitgezet. Het beoordelen van de risico's loopt momenteel.

De grootste risico's zijn de volgende:

- Mogelijke bezwaren of beroepen op de omgevingsvergunning en de wijziging van het Bestemmingsplan vertragen het project
- Een ontwerpwijziging is nodig om het fietspad en groen voldoende te kunnen inpassen ter hoogte van ligplaatsen (Rataplan) en de loswal.
- Buiten reikwijdte Woo-verzoek
- Vanwege planwijzigingen vallen de projectkosten hoger uit dan de tot dan toe gereserveerde budgetten
- Vanwege de Corona-beperking op samenkomsten is het niet mogelijk om een inloopbijeenkomst te organiseren. Een eventueel uitstel van de informatieronde zal een directe invloed hebben op de planning.

Nut- en noodzaak notitie voor het project Verbreding van de Delftse Schie en verplaatsing van de Zandhandel van der Waal

Nut en noodzaak verbreding Delftse Schie bij locatie 'Tankwal'

De Gouwe, de Delftse Schie en het Rijn-Schiekanaal tussen Delft en Den Haag zijn transportassen van strategisch belang voor het vervoer van goederen (container, bulk en bouwproducten).

De binnenvaart heeft hier prioriteit maar samen varen met recreatievaart blijft mogelijk. De ambitie is om de Delftse Schie en het Rijn-Schiekanaal (tot Den Haag) en de Gouwe zoveel mogelijk aan te passen aan de kwaliteitscriteria van CEMT-klasse III respectievelijk IV."

Delftse Schie

De vaarweg Delftse Schie heeft de volgende karakteristiek:

- De Schie heeft een belangrijke functie voor de beroepsvaart. Naar schatting vindt er jaarlijks 1,5 miljoen ton goederenvervoer plaats. De beroepsvaart neemt wel iets af tussen Delft en Den Haag
- De Schie is van belang voor containervervoer en bulk- en bouwproducten. Langs de Schie zitten veel natte bedrijventerreinen in Rotterdam (Spaanse Polder), Delft (Schieoevers), Rijswijk en Den Haag (Binckhorst).
- De Schie verbindt het Rotterdamse havengebied met bedrijventerreinen in Delft en Den Haag. Door de beperkte afmetingen van de sluis bij Leidschendam zijn er bijna geen mogelijkheden voor de beroepsvaart om verder naar het noorden te gaan. Dit kan uitsluitend via de Delftse Schie
- Op het deel Rotterdam – Delft is het beleid om de beroepsvaart een hoge prioriteit te geven, aangezien op dit deel veel natte bedrijven aanwezig zijn en er een groei van de beroepsvaart te zien is. De vaarweg dient daarom te voldoen aan de maatvoering eisen voor CEMT III schepen uit de Richtlijnen vaarwegen (2020) die zijn vastgelegd in de Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen provincie Zuid-Holland (2012).

- Op de Delftse Schie bevinden zich een aantal breedteknelpunten:

Voor de Delftse Schie tussen Rotterdam en Delft geldt dat een vaarwegbreedte geambieerd wordt van 34,6 meter. De vaarweg voldoet bij de locatie Tankwal niet aan deze afmetingen. Ter hoogte van de Tankwal in Delft bedraagt de breedte slechts 23 meter.

De geringe breedte leidt tot onveilige situaties op de vaarweg, scheepvaart kan elkaar op deze punten niet passeren. Ook de veelvuldig aanwezige roeiboten maken dit tot een onveilig deel van de vaarweg. Vanwege het breedteknelpunt kunnen binnenvaartschepen niet altijd met een normale snelheid dit knelpunt passeren. De ambitie dat de gemiddelde snelheid van 9 km/uur op de gehele vaarweg wordt gehaald komt mede door dit knelpunt in het gedrang.

De doelstelling 'vlot en veilig over de vaarweg' van de provincie wordt bij de locatie Tankwal op dit moment niet gehaald.

Bij een vervanging van oeverconstructies wordt de geambieerde breedte wel als uitgangspunt genomen. Bij de locatie Tankwal is het de ambitie om de vaarweg te verbreden naar de wensbreedte van 34,6 meter. Als de uitvoering van het project Verbreding Delftse Schie gereed

is, voldoet de vaarweg ter hoogte van de locatie Tankwal aan het wensprofiel en is een veiliger situatie ontstaan.

Nut en noodzaak verplaatsing loswal en ligplaatsen

Transformatie Schieoevers-Noord

In Schieoevers Noord vindt de komende jaren een transformatie plaats, van industrieterrein naar gemengd woon/werkgebied waar straks werken, wonen en recreatie gecombineerd worden. Deze transformatie is nodig om de opgave van Delft op het gebied van zowel wonen als werken te realiseren. De gemeente Delft wil tot 2040 circa 15.000 woningen en 10.000 nieuwe arbeidsplaatsen realiseren. De transformatie van Schieoevers-Noord zal daar een belangrijke bijdrage aan leveren. Tot 2030 worden de deelgebieden Kabeldistrict en Nieuwe Haven ontwikkeld; bij elkaar moeten deze ontwikkelingen 3.500 nieuwe woningen en 1.250 nieuwe arbeidsplaatsen opleveren. Om dit mogelijk te maken moeten functies als de loswal en de ligplaatsen verplaatst worden. Deze functies kunnen een plek krijgen op het bedrijventerrein van Schieoevers Zuid. Daarnaast zal de bedrijvigheid in Schieoevers Zuid worden geïntensiveerd (HMC en watergebonden bedrijvigheid), vanwege het tekort aan bedrijventerreinen met deze kenmerken.

De beoogde transformatie is beschreven en vastgelegd in een aantal documenten die bestuurlijk zijn vastgesteld. Belangrijke documenten in dit kader zijn het Ontwikkelplan Schieoevers-Noord en het Ruimtelijk Kwaliteitskader.

Op dit moment wordt het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van Schieoevers-Noord opgesteld. Hier maken de ontwikkelingen Kabeldistrict, Nieuwe Haven en de Gelatinebrug onderdeel van uit. Naar verwachting zal dit bestemmingsplan in het voorjaar 2022 ter inzage worden gelegd en eind 2022 worden vastgesteld. Start bouw van de ontwikkelingen Kabeldistrict en Nieuwe Haven staan gepland voor half/eind 2023.

Gelatinebrug

Onderdeel van transformatie Schieoevers Noord is ook het verbeteren van de oost-west verbindingen over de Schie. Hiervoor wordt de Gelatinebrug gerealiseerd, in het verlengde van de Rijnweg.

Voor de noodzaak van de Gelatinebrug zijn verscheidene onderzoeken uitgevoerd waaruit geconcludeerd wordt dat de Gelatinebrug bijdraagt aan:

- het verbeteren van de bereikbaarheid van Station Zuid en de TU Delft.
- de groei van TU campus Noord en TU campus Zuid doordat de bereikbaarheid verbetert.
- de ontwikkeling Schieoevers Noord. Voor de ontwikkeling van Schieoevers is het van (essentieel) belang dat in de mobiliteit het aandeel autobewegingen afneemt en dat het aandeel fietsbewegingen gaat toenemen. Een goede fietsverbinding met zowel de TU campus als Station Zuid is hierin cruciaal.
- de kwaliteit en robuustheid van het fietsnetwerk neemt toe. Door het toevoegen van een extra fietsverbinding wordt het fietsnetwerk verdicht en de barrièrewerking van de Schie verminderd. Daarnaast verbetert ook het regionale fietsnetwerk ([zowel](#) provinciaal als metropolitaan^s). Doordat ook een fietstunnel onder de Spoorlijn wordt gerealiseerd als onderdeel van het nieuwe station Delft Zuid, vermindert ook de barrièrewerking van het spoor en ontstaat er een goede doorgaande fietsroute. De realisatie van deze tunnel is echter geen onderdeel van de scope van dit project. De tunnel is voorzien in het Programma Hoog Frequent Spoor (PHS) van ProRail.

- het verbeteren van lokale knelpunten. De druk op de fietsroute Abtswoudseweg-Jaffalaan wordt verlaagd.

Als gevolg van de aanleg van de Gelatinebrug moet voor de laad/loswal en ligplaatsen een alternatieve plek worden gevonden. Deze komen namelijk in de door de Provincie voorgeschreven veiligheidszone van de brug te liggen. Uitgangspunt voor het bepalen van de veiligheidszone is 1,5 x de lengte van het maatgevende schip. In dit geval betekent dit een veiligheidszone van ongeveer 100 meter. Zowel de loswal als ligplaatsen komen daarmee in de veiligheidszone te liggen en dienen daarom verplaatst te worden.

De Gelatinebrug is reeds planologisch verankerd in het vigerende bestemmingsplan Schieoevers-Noord. In het nieuwe bestemmingsplan Schieoevers-Noord, dat thans in voorbereiding is, wordt de Gelatinebrug opnieuw (in iets gewijzigde vorm) opgenomen. Verder is de Gelatinebrug opgenomen in diverse beleidsdocumenten die bestuurlijk zijn vastgesteld zoals het Mobiliteitsprogramma Delft 2040 en het Ontwikkelplan Schieoevers Noord. In de overeenkomst 'Realisatie Gelatinebrug en Verbreding Delftse Schie incl. loswal en twee ligplaatsen' die in het voorjaar van 2019 is gesloten tussen Provincie Zuid-Holland en Gemeente Delft zijn concrete afspraken vastgelegd over zowel de aanleg van de Gelatinebrug als de Verbreding van de Schie incl. verplaatsing loswal/ligplaatsen. De planning en daadwerkelijke realisatie van de Gelatinebrug hangt in grote mate af van het project Verbreding Schie, aangezien de Gelatinebrug pas gerealiseerd kan worden zodra de zandhandel en de ligplaatsen zijn verplaatst. Op dit moment wordt uitgegaan van afronding project Verbreding Schie en start realisatie Gelatinebrug in 2025.

Locatie loswal en ligplaatsen

Zandoverslagbedrijf Van der Waal is sinds lange tijd vaste gebruiker van een deel van de loswal (ter hoogte van Schieweg 15), het overig deel heeft een openbaar karakter. In 2018 is door Arcadis een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het realiseren van een loswal en ligplaatsen op de locatie Schieoevers Zuid aan de westoever van de Delftse Schie. De verplaatsing van Schieoevers-Noord naar Schieoevers-Zuid past namelijk in de gemeentelijke visie om de zwaardere industrie en watergebonden bedrijvigheid zoveel mogelijk in Schieoevers-Zuid te laten landen.

In de verkenning heeft een beoordeling plaatsgevonden van een aantal mogelijke locaties op basis van een aantal criteria: realiseerbaarheid, inpasbaarheid, kosten, duurzaamheid, veiligheid. Daaruit is locatie loswal t.h.v. Avalex/Rojo naar voren gekomen. In de uitwerking is iets afgeweken van de locatie voor de loswal zoals deze uit het locatieonderzoek naar voren is gekomen. Dit heeft vooral te maken met de ambities (fietspad, voetpad, groen) in relatie tot de beperkte ruimte op deze locatie. Daarnaast is in de tussentijd de Faradaybrug als ruimtereservering losgelaten door de gemeente Delft. De Faradaybrug komt niet meer terug in het onlangs vastgestelde Mobiliteitsprogramma Delft 2040. De vrijgevallen ruimte kan daarom worden benut voor het ontwerp.

Bijlagen

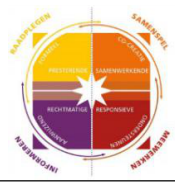
1. Vigerende bestemmingsplan Schieoevers-Noord: <http://publiek.tercera-ro.nl/official/0503/NL.IMRO.0503.BP0016-2001/index.html>
2. Mobiliteitsprogramma Delft 2040: <https://www.delft.nl/sites/default/files/2021-03/Mobiliteitsplan-Delft-2040.pdf>
3. Ontwikkelplan Schieoevers-Noord: <https://delft.notubiz.nl/document/8948238/1#search=%22ontwikkelplan-schieoevers-noord%22>
4. Ruimtelijk Kwaliteitskader Schieoevers Noord: <https://media.delft.nl/pdf/Schieoevers/Ruimtelijk-kwaliteitskader-Schieoevers-Noord.pdf>
5. Overeenkomst Realisatie Gelatinebrug en Verbreding Delftsche Schie incl. loswal en twee ligplaatsen (reeds in bezit van PZH)

6. Verkenning verplaatsing loswal Delftsche Schie (reeds in bezit van PZH)
7. Besluit inzetten ruimtereservering Faradaybrug t.b.v. project Verbreding Schie (reeds in bezit van PZH)
8. Raadsbesluit aanleg Gelatinebrug, loswal en ligplaatsen, mei 2019

Oplegnotitie portefeuilleoverleg

Portefeuille:	Water en Vervoer over water
Gedeputeerde:	Jeannette Baljeu

Datum overleg:	7 februari 2022		
Dossier:	Verbreding Delftse Schie/ ontwikkeling Schieoevers		
Onderwerp:	Budgettekort en mogelijke oplossingen Definitief Ontwerp juli 2021 Verbreding Delftse Schie		
Behandelend Ambtenaar:	art 5 1-2e	Ambtelijk Opdrachtgever:	art 5 1-2e

Doel:	☐ Ter kennisname ☒ Ter besluitvorming ☐ (Concept) beantwoording (Staten)vragen/moties		Participatie-Proces? ☒ Ja ☐ Nee
Agendering in GS:	☐ Conformstuk ☐ Bespreekstuk ☒ N.v.t.		

1. BESLISPUNT / ESSENTIE VAN HET VOORSTEL

- Kennisnemen van het negatieve verschil tussen budgetten en de huidige ramingen van het Definitieve Ontwerp (DO) van de Verbreding Delftse Schie
- Bespreken van oplossingsrichtingen en vervolgacties om in BO Schieoevers van 8 maart 2022 een besluit te kunnen nemen over het DO.

2. KORTE VOORGESCHIEDENIS

Op 3 september 2019 heeft het college van GS besloten om een samenwerkingsovereenkomst (SOK) te sluiten met gemeente Delft over de in het kader van de ontwikkeling Schieoevers Noord aan te leggen Gelatinebrug en de daarmee gemoeid zijnde verplaatsing van de loswal en ligplaatsen naar Schieoevers Zuid. De verplaatsing van de loswal en de ligplaatsen zijn onderdeel geworden van het in 2019 al in voorbereiding zijnde project verbreding Delftse Schie om de vaarweg vlot en veilig te bevaren en watergebonden activiteiten langs de vaarweg moeten goed mogelijk blijven.

Eind 2020 heeft gemeente Delft verzocht om meer ruimte in het ontwerp op te nemen voor een landschappelijk goede verbinding tussen Schieoevers-Noord en het zuidelijk van de nieuw aan te leggen loswal gelegen recreatiegebied. Dit heeft geleid tot een aangepast ontwerp. In het bestuurlijk overleg Schieoevers d.d. 10 december 2021 (voorgesproken in het PO van 6 december 2021) is de verwachting aangegeven dat in het 1e kwartaal van 2022 een definitief ontwerp (DO) aan de betrokken bestuurders van Delft en PZH kan worden voorgelegd als basis voor het te starten planologisch traject.

AANDACHTSPUNTEN PORTEFEUILLEHOUDER

- Er is sprake van een budgettekort. In bijgevoegde memo wordt uitgelegd hoe deze tekorten zijn ontstaan.
- De vervolgopties voor de project zijn: hogere bijdrage en faseringen. Deze memo gaat over de eerst optie hogere bijdrage. Wat zijn de financiële mogelijkheden om het DO te realiseren. Fasering is niet wenselijk omdat daarmee de kosten niet laag gaan en er vertraging optreedt in de ontwikkeling van Schieoevers. Afhankelijk van de nog te voeren gesprekken kan er aanleiding komen om deze wel te gaan onderzoeken.
- Aan de basis van de financiële uitgangspunten in de SOK liggen onderzoeksrapporten die geleid hebben tot een voorlopig ontwerp en met een raming. Deze raming is gebruikt voor de afspraken wie wat betaald.

- In de SOK is opgenomen dat financiële mee- en tegenvallers zijn voor de provincie.
- De oorzaken zijn technische aanpassingen nav bodemgesteldheid voor de damwanden, hogere prijzen staal (+72%) en grondstoffen en geen indexering sinds 2019.
- Tijdens het ontwikkelen van een DO kwam Delft met aanvullende eisen voor landschappelijke en verkeerskundige inpassing die niet in de scope opgenomen zijn.
- Delft brengt in de overleggen de noodzakelijke aanpassing aan de Marconiweg in als onderdeel van het project. Dit is niet opgenomen in de scope en het bestuurlijk antwoord is dat PZH daar niet aan mee betaald.
- In het BO van 26 oktober is afgesproken dat voor het DO er een gesprek gevoerd moet worden over de kosten n.a.v. de aanpassingen en het totaalplaatje van PZH en Delft.

Overzicht van het budgettekort en te bespreken oplossingsrichtingen

In onderstaande tabel zijn de financiële uitgangssituatie van VO 2018 en de berekeningen DO 2022 opgenomen.

De berekeningen laten zien dat de investeringskosten nu geraamd moeten worden op 10.9 M euro excl. BTW (t.o.v. 8.2 M euro excl. BTW).

Raming	Raming VO 2018, alternatief 1	Raming DO 2020	Raming DO 2021	Raming DO 2022
Investeringskosten (€, excl BTW)	art 5 1-2b			

Veranderingen sinds 2018

In bovenstaande tabel is te zien dat er tussen de huidige raming en de raming uit 2018 sprake is van een verschil van art 5 1-2b excl. BTW. Dit verschil is met name terug te voeren naar de volgende posten: Toelichting zie memo.

	Kostenverschil (€)	Opmerkingen
Geconstateerd verschil	art 5 1-2b	Raming VO 2018 versus Raming DO 2022
grondwerk	art 5 1-2b	Extra grondwerkzaamheden tbv verbreding en watercompensatie (deels binnen scope, deel PZH, deel Delft)
Out of scope	art 5 1-2b	Breder fietspad, voetpad, verhoogde ligging, bomen + verlichting langs fietspad (Delft)
Damwand staalprijs	art 5 1-2b	Prijs staal is gestegen van 875 €/ton naar 1550 €/ton. Verwacht wordt dat dit zich stabiliseert (PZH)
Damwand hoeveelheid	art 5 1-2b	Met name ter plaatse van de loswal en de ligplaatsen is de kadewand versterkt (in lengte en dikte (toename tonnage 344 ton staal) (deel binnen scope deel PZH deel Delft)
Indexering (overig)	art 5 1-2b	PZH en Delft
Staartkosten	art 5 1-2b	Bijkomende kosten bij de realisatie (reguliere kosten, percentage van bovenstaande) (PZH en Delft)
Totaal	art 5 1-2b	

Ten laste van PZH	art 5 1-2b	Volgens de onderstaande PZH uitgangspunten
Ten laste van Delft		

Te bespreken oplossingsrichtingen

Om te komen tot oplossing zijn we in gesprek met Delft om met bovenstaande gegevens een gezamenlijk beeld te hebben van de oorzaken van het totale tekort. Daarna vindt het overleg met PZH en Delft plaats over mogelijk oplossingsrichtingen waarvoor we onderstaande uitgangspunten willen gebruiken om te komen tot gezamenlijke uitgangspunten.

Onderstaande uitgangspunten geeft een verdeling het totale tekort van art 5 1-2b
Ten last van PZH € art 5 1-2b en ten laste van Delft € art 5 1-2b

Voorstel voor PZH uitgangspunten voor verdeling van de kosten

—

Meerkosten binnen scope:

De SOK geeft aan dat meer en minder kosten ten laste komen van PZH. Dit geldt voor de nieuwe inzichten van de damwanden, verschuivingen binnen projectgebied, Dekking voor dit deel wordt gezocht binnen de begroting van PZH.

Indexering:

Binnen PZH er een indexeringsbudget. De verhoging door de indexering wordt al uitgezocht Deze vraag over indexering van het budget door Delft wordt voorgelegd in overleg.

Nieuwe eisen die niet zijn opgenomen in de scope

Voor de nieuwe eisen die binnen projectgebied liggen die leiden tot meer kosten of consequenties hebben die leiden tot meerkosten, kan de provincie afhankelijk van de meerkosten overwegen om deze bij Delft neer te leggen, te delen of op zich te nemen

Nieuwe eisen die geen onderdeel uit maken van de scope

Voor deze onderdelen (bijv Marconiweg) is uitgangspunt dat PZH geen financiële bijdrage levert:

Procesmanagement

Deze kosten zijn ten gevolge van nieuwe eisen (Stadsbouwmeester (SBM), Adviescommissie omgevingskwaliteit (AOK), Verkeer) vanuit Delft en opnieuw engineering veel hoger uitgevallen. In het overleg met Delft wordt gevraagd bij te dragen aan de gemaakte kosten en afspreken voor de toekomst om vroegtijdig de interne afstemming bij Delft te regelen.

Aanbesteding

In het proces van de aanbesteding, is er nog de mogelijkheid om de aanbidders uitnodigen om met efficiënte cq kostenbesparende maatregelen voor het ontwerp mogelijk is zonder de doelstellingen teniet te doen.

Vervolg

- PZH intern: In overleg met de eigenaren (M&M) en bestuurders over toepassen van indexering mogelijkheden voor aanvullend budget.
- PZH en Delft: Ambtelijk (directeuren) overleg met Delft om te komen tot een voorstel met oplossingen om te kunnen besluiten in het BO 8 maart.

3. CONSEQUENTIES

- Bestuurlijk: Provincie Zuid-Holland voert de projectleiding voor het project Verbreding Delftse Schie, inclusief verplaatsing zandhandel/aanleg nieuwe loswal en ligplaatsen. De verantwoordelijkheid voor de locatiekeuze en het voeren van de procedure voor het wijzigen van het bestemmingsplan voor de loswal, ligt bij de gemeente Delft.
- Financieel: ja, met deze memo gesprek gestart. Afhankelijk van de uitkomsten van de gespreken met Delft
- Juridisch: De verwachting is het bestemmingsplan de Raad van State wordt aangevochten (Stof, trilling) en er een vertraging op treed van ca 1 jaar voor de uitvoering van het project Verbreding Delftse Schie. De aanleg van de Gelatinebrug wordt hierdoor ook vertraagd met ca. 1 jaar. In het Bestuurlijk Overleg Schieoevers d.d. 26 oktober 2021 is het risico op deze vertraging al gemeld Verplaatsing van de loswal en ligplaatsen is noodzakelijk voor het realiseren van de Gelatinebrug. Op dit moment ondervindt het project Gelatinebrug ook vertraging door het wijzigen van het ontwerp en beschikbaar krijgen benodigd budget voor aanleg brug. Eventuele consequenties van een jaar vertraging door een beroepsprocedure tegen het wijzigen van bestemmingsplan voor de aanleg van de nieuwe loswal zijn daarom op dit moment nog niet goed te overzien.
- Overig: n.v.t.

4. BIJGAAND(E) STUK(KEN)

- Bijlage 1 Memo en financiële uitgangspunten Samenwerkingsovereenkomst 2019
- Bijlage 2 Memo Verbreding Delftse Schie, voor Bestuurlijk Overleg 26 oktober 2021

5. VERDERE PROCEDURE + COMMUNICATIE

- BO Schieoevers 8 maart
- Start bestemmingsplanprocedure (communicatie via gemeente Delft)

6. INTEGRALITEIT

Verplaatsing loswal en ligplaatsen gebeurt om gebiedsontwikkeling Schieoevers met meer woningbouw mogelijk te maken. Overleg met Stichting Combi-Ster is onderdeel van het uitvoeringsproces tot verplaatsing van de loswal.

Concept verslag Ontwerp overleg loswal Schieoevers Zuid-Delft

Aanwezig:

art 5 1-2c

interim-directeur Zand- en overslagbedrijf Van der Waal
vestigingsleider locatie Delft Zand- en overslagbedrijf Van der Waal
Stedenbouwkundige gemeente Delft
Verkeerskundige gemeente Delft
projectleider gemeente Delft
tijdelijk projectleider Verbreding Delftse Schie ca. Provincie Zuid-Holland
Opdrachtgever verplaatsing loswal/ligplaatsen provincie Zuid-Holland

Afwezig:

Projectleider Verbreding Delftse Schie ca.

1. Opening

art 5 1-2e

opent het ontwerp overleg. Er is een korte voorstelronde. Aanleiding van dit overleg dat eisen voor landschappelijke inpassing leiden tot het verlies van functionaliteit van de loswal.

2. Toelichting aanvullende eisen/wensen Stadsbouwmeester Delft

art 5 1-2e

egt uit dat de Stadsbouwmeester een goede verbinding wil tussen Schieoevers Noord en het groene gebied ten zuiden van Schieoevers Zuid. Dat leidt tot de volgende wensen:

- Oevers beleefbaar en bruikbaar maken, zij het met industriële sfeer.
- Ruimtereservering voetpad, naast een fietspad.
- Breder fietspad dan huidige 3,5 meter (MPD, hoofd fietsnetwerk). Mag niet ingeklemd liggen.
- Groen talud tussen pad en bedrijven (ecologische verbinding, natuurlijk buffer recreatief pad en bedrijvigheid)

art 5 1-2e

laat de uitwerking van die wens in het laatste ontwerp zien.

3. Schetsen Van der Waal

art 5 1-2e

geeft aan welke mogelijkheden Van der Waal heeft onderzocht om de ruimte zo in te delen dat er meer ruimte komt om aan de wensen van gemeente Delft tegemoet te komen. Het voorkeurs model van Van der Waal is het in lijn hebben van de vier vultrechters voor ophoogzand. Het gebruik van een lopend band vergt een kostbare investering, die Van der Waal niet wil doen.

Uit de schetsen van Van der Waal blijkt dat de ruimtelijke wens van gemeente Delft ter hoogte van de zandoverslag niet gehonoreerd kan worden.

4. Verder ontwerpen

Gemeente Delft art 5 1-2e

komt met het idee om de loswal verder naar het noorden te verplaatsen. Daarbij blijft de zandoverslag ongeveer op de huidige positie (het breedste deel van de beschikbare ruimte en wordt de openbare loswal naar het noorden verplaatst. Feitelijk wordt met dit de gehele loswal naar het noorden verplaatst. Het noordelijk deel van de loswal komt daarmee wel in de veiligheidszone van de beoogde locatie van de Faradaybrug. Vanuit gemeente Delft wordt aangegeven dat in de meest recente

mobiliteitsvisie de Faradaybrug niet nodig is om de bereikbaarheid van Delft op peil te houden. Verplaatsing van de loswal naar het noorden is mogelijk als:

- Besloten wordt om af te zien van aanleg Faradaybrug;
- Aan zuidzijde van de loswal ligt een schip ca. 4 meter in de vaarstrook van de vaarweg. Dat is voor de provincie acceptabel bij incidenteel voorkomen. Daarom was daar de openbare loswal voorzien. ER moet een besluit genomen worden over het laten vervallen van het zuidelijk deel van het huidige ontwerp als in het nieuwe ontwerp de loswal naar het noorden verschuift;

-

5. Nadere afspraken

Afgesproken wordt dat art 5 1-2e het ontwerp van art 5 1-2e en de onderleggers van Arcadis art 5 1-2e digitaal ontvangen.

In week 17 gaat Van der Waal puzzelen. Het resultaat wordt op 4 mei 2021 gepresenteerd.

6. Vervolgafspraken

Digitaal op 4 mei 2021 tussen 10.30 en 12.00 uur.

Concept verslag Ontwerp overleg loswal Schieoevers Zuid-Delft

Aanwezig:

art 5 1-2e

interim-directeur Zand- en overslagbedrijf Van der Waal
 vestigingsleider locatie Delft Zand- en overslagbedrijf Van der Waal
 Arcadis/ontwerper
 Arcadis/projectleider
 Stedenbouwkundige gemeente Delft
 Verkeerskundige gemeente Delft
 projectleider gemeente Delft
 tijdelijk projectleider Verbreding Delftse Schie ca. Provincie Zuid-Holland
 Opdrachtgever verplaatsing loswal/ligplaatsen provincie Zuid-Holland

Afwezig:

art 5 1-2e

Projectleider Verbreding Delftse Schie ca.

1. Opening

art 5 1-2e

opent het ontwerp overleg. Er is een korte voorstelronde. Aanleiding van dit overleg dat eisen voor landschappelijke inpassing leiden tot het verlies van functionaliteit van de loswal.

2. Toelichting aanvullende eisen/wensen Stadsbouwmeester Delft

art 5 1-2e

egt uit dat de Stadsbouwmeester een goede verbinding wil tussen Schieoevers Noord en het groene gebied ten zuiden van Schieoevers Zuid. Dat leidt tot de volgende wensen:

- Oevers beleefbaar en bruikbaar maken, zij het met industriële sfeer.
- Ruimtereservering voetpad, naast een fietspad.
- Breder fietspad dan huidige 3,5 meter (MPD, hoofd fietsnetwerk). Mag niet ingeklemd liggen.
- Groen talud tussen pad en bedrijven (ecologische verbinding, natuurlijk buffer recreatief pad en bedrijvigheid)

art 5 1-2e

laat de uitwerking van die wens in het laatste ontwerp zien.

3. Schetsen Van der Waal

art 5 1-2e

geeft aan welke mogelijkheden Van der Waal heeft onderzocht om de ruimte zo in te delen dat er meer ruimte komt om aan de wensen van gemeente Delft tegemoet te komen. Het voorkeurs model van Van der Waal is het in lijn hebben van de vier vultrechters voor ophoogzand. Het gebruik van een lopend band vergt een kostbare investering, die Van der Waal niet wil doen.

Uit de schetsen van Van der Waal blijkt dat de ruimtelijke wens van gemeente Delft ter hoogte van de zandoverslag niet gehonoreerd kan worden.

4. Verder ontwerpen

Gemeente Delft art 5 1-2e

komt met het idee om de loswal verder naar het noorden te verplaatsen. Daarbij blijft de zandoverslag ongeveer op de huidige positie (het breedste deel van de beschikbare ruimte en wordt de openbare loswal naar het noorden verplaatst. Feitelijk wordt met dit de gehele loswal naar het noorden verplaatst. Het noordelijk deel van de loswal komt daarmee wel in de veiligheidszone van de beoogde locatie van de

Faradaybrug. Vanuit gemeente Delft wordt aangegeven dat in de meest recente mobiliteitsvisie de Faradaybrug niet nodig is om de bereikbaarheid van Delft op peil te houden. Verplaatsing van de loswal naar het noorden is mogelijk als:

- Besloten wordt om af te zien van aanleg Faradaybrug;
- Aan zuidzijde van de loswal ligt een schip ca. 4 meter in de vaarstrook van de vaarweg. Dat is voor de provincie acceptabel bij incidenteel voorkomen. Daarom was daar de openbare loswal voorzien. ER moet een besluit genomen worden over het laten vervallen van het zuidelijk deel van het huidige ontwerp als in het nieuwe ontwerp de loswal naar het noorden verschuift;

-

5. Nadere afspraken

Afgesproken wordt dat art 5 1-2e het ontwerp van art 5 1-2e en de onderleggers van Arcadis art 5 1-2e digitaal ontvangen. In week 17 gaat Van der Waal puzzelen. Het resultaat wordt op 4 mei 2021 gepresenteerd.

6. Vervolgafspraken

Digitaal op 4 mei 2021 tussen 10.30 en 12.00 uur.

VERSLAG

OVERLEGNAAM

Verslag Projectgroepoverleg Verbreding Delftse Schie

DATUM VERGADERING

29 oktober 2020

LOCATIE

Microsoft-Teams

DEELNEMERS

art 5 1-2e
(Arcadis)
art 5 1-2e
art 5 1-2e (Provincie
Zuid-Holland)
art 5 1-2e hoogheemraadschap Delfland)
art 5 1-2e
art 5 1-2e (gemeente Delft)
art 5 1-2e (Staatsbosbeheer)
art 5 1-2e (PZ H) art 5 1-2e
(Staatsbosbeheer), art 5 1-2e
(Arcadis)

DATUM NOTULEN VERZONDEN

19 november 2020

STARTTIJD VERGADERING

10:00

EINDTIJD VERGADERING

11:40

NAAM

art 5 1-2e
T +31 (0)88 art 5 1-2e M +31 (0)6 art 5 1-2e
E art 5 1-2e @arcadis.com

PROJECTNUMMER

C03061.000602.0200

ONZE REFERENTIE

D10002172:259

KOPIE AAN

Aan- en afwezigen

ITEM		WIE
1.	Opening en mededelingen Onderstaande agendapunten worden in dit verslag besproken. 1. Mededelingen 2. Voorstelronde – overdracht projectleiderschap 3. Verslag en actielijst 18-08-2020 4. Stand van zaken – ontwerp 5. Stand van zaken – onderzoeken 6. Vervolg Informatieronde 7. Bestemmingsplan – vergunningen 8. Risico's en knelpunten 9. Planning 10. Rondvraag ■ <u>Afmeldingen:</u> De volgende personen hebben zich voorafgaand afgemeld bij de vergadering en/of zijn niet aanwezig bij de vergadering: art 5 1-2e (Staatsbosbeheer) art 5 1-2e (provincie Zuid-Holland) art 5 1-2e (Arcadis)	Rob M.
2.	Voorstelronde ■ <u>Overdracht projectleiderschap naar</u> art 5 1-2e art 5 1-2e zal per direct het eerste aanspreekpunt worden. Verzoek is om alle e-mails naar haar te sturen, met art 5 1-2e als kopiehouder. Eind november is art 5 1-2e uit beeld en gaat hij met pensioen.	PZH

	De aanwezigen stellen zich kort aan elkaar voor: ■ art 5 1-2e projectmedewerker van de provincie. ■ -> risicomangement, samen met art 5 1-2e ■ > stokje over nemen van art 5 1-2e samen met art 5 1-2e Nu als toehoorder bij het overleg. ■ art 5 1-2e Ondersteund art 5 1-2e als zij het stokje overneemt van art 5 1 ■ art 5 1-2e -> adviseur verkeer/vervoer, gemeente Delft ■ art 5 1-2e -> ontwerp openbare ruimte en landschap, afdeling realisatie. ■ art 5 1-2e moet om 10:50 afhaken. ■ art 5 1-2e -> planjurist van de gemeente Delft ■ art 5 1-2e -> projectleider van de gemeente Delft ■ -> technisch ontwerpleider Arcadis, begeleiding van ontwerp ligplaatsen, loswal en verbreding ■ art 5 1-2e -> Projectleider van dit project ■ art 5 1-2e -> vergunning 2 weken niet meer werkzaam bij Delfland. Overdragen aan art 5 1-2e ■ art 5 1-2e -> Beleidsadviseur vaarwegen, belangenbehartiger van de vaarwegbeheerder	
3.	Verslag en actielijst 18 augustus 2020 ■ Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag is daarmee vastgesteld. Actiepunten (bijlage, opgesteld en bijgehouden door Arcadis) ■ In de bijlage is de status van de verschillende actiepunten bijgewerkt en zijn er opmerkingen toegevoegd. ■ De meeste acties zijn afgehandeld. Er zijn een paar acties die nog lopen. Vraag art 5 1-2e moet er ook niet groen gecompenseerd worden buiten ons plangebied? art 5 1-2e Nee, volgens mij alleen water, niet groen. Ik heb hier volgende week overleg met collega's over. art 5 1-2e ik meen dit in de verslagen wel gelezen te hebben. Dat het naast kwaliteit ook om kwantiteit gaat. art 5 1-2e we adresseren beide punten volgende week bij het overleg. Opzet van art 5 1-2e (groeninvulling) wordt gedeeld, zodat jullie ernaar kunnen kijken.	Allen
4.	Stand van zaken van het ontwerp ■ Zandhandel van der Waal art 5 1-2e e n ik hebben een positie richting van der Waal. Er is een overleg geweest en een nieuwe afspraak gemaakt. We hebben wel kosten, maar het is voor nu een beetje te veel. Zij willen dat de gemeente dichterbij hun toe opschuift. Ik ben benieuwd waar ze mee komen bij het volgende overleg. Het lijkt er op dat ze geen bezwaren willen gaan indienen. Over 2 weken is er een vervolgoverleg. art 5 1-2e We zijn gaan kijken naar de mogelijkheden (koop is geen optie). Een huurovereenkomst (langjarige commitment) biedt wel zekerheid/houvast voor de zandhandel. Hier zijn we naar aan het kijken. Dit betekent ook wat voor de precieze bestemming. We hebben ook nog een openbaar deel. Dit moet je goed afkaderen, ook in het onderscheid van de loswal, precario etc. We hebben ook de onderzoeken die lopen, waar we het gesprek met van der Waal over moeten gaan voeren. Dit betekent mogelijkerwijs ook iets voor hun bedrijfsvoering (maatregelen, financieel art 5 1-2e voor de communicatie is het ook belangrijk. Het moet duidelijk zijn wat van der Waal graag zou willen en wat er mogelijk is vanuit de gemeente. ■ AOK-overleg inrichting Openbare Ruimte art 5 1-2e Ik was niet aanwezig bij dit overleg. Ik begreep dat er wat consternatie was over de verplaatsing van de zandoverslag. Ik wil graag een terugkoppeling hierop. Graag aangeven hoe hier mee verder te gaan. Baart ons zorgen.	Allen

art 5 1-2e art 5 1-2e art 5 1-2 ■ art 5 1-2 art 5 1-2 art 5 1-2e art 5 1- art 5 1- art 5 1-2 art 5 1- art 5 1-2e	k was wel bij dit overleg aanwezig. Wij hebben de insteek gekozen om het voorontwerp uit te leggen/presenteren. Het viel niet in goede aarde bij de commissie. Dit kwam doordat zij nog niet zijn meegenomen in het project waar wij nu mee bezig zijn. Het feit dat er al eerder een ontwikkelplan voor Schieoevers/Gelatinebrug is gemaakt (voorwerk), dat hele traject missen zij, ook in de presentatie. Hier vielen zij over. Wij hebben het geprobeerd uit te leggen door onze gebiedsmanager. De basisuitgangspunten (verplaatsing, beste locatie) gaan we niet met hen voeren. Zij bekijken de situatie alleen vanuit hun perspectief. Het was geen geweldig gesprek. Er is verder niks uit het gesprek gekomen. De gebiedsmanager gaat dit nog apart bespreken met de stadsbouwmeester inclusief wethouders om uit te leggen waar we staan en dat bepaalde keuzes al gemaakt zijn. Wat ons betreft ligt dit in zijn geheel bij de gebiedsmanager. Wij gaan door met het project en de route die we hebben uitgezet. Of de AOK nog in beeld komt is wat mij betreft nu geen punt om ons druk over te maken. Er zijn geen risico's vanuit het project. <u>Kort samengevat</u>: gesprek was geen succes, maar staat niet in de weg voor de voortgang van het project. het lijkt mij belangrijk dat de wethouder blijft aangehaakt, ook omdat hij/zij een beslissing zal gaan nemen. k lopt, het college als geheel gaat hier over. Variantenstudie verkeersafhandeling Ioswal : We moeten kijken naar de varianten die we hebben bedacht (afwegingsmatrix). anuit de gemeente is er deze week een reactie gestuurd op het document. Het lijkt mij niet handig om al onze opmerkingen door te nemen. Ons idee is dat zoals het er nu staat, er nog behoorlijk aan gesleuteld moet worden als we hier mee naar buiten willen treden. Het is behoorlijk gedetailleerd. Er zal meer uitleg moeten komen over de plussen/minnen. Het roept veel vragen op bij ons. We missen een aantal wegingsaspecten. Dat is een beetje de kern van onze reactie (gemeente Delft). aat de matrix op het scherm zien. wi j zijn in overleg tot deze varianten gekomen. Dit is ingegeven vanuit de brief (zijn er niet andere ontsluitingsmogelijkheden anders dan de Marconiweg, verzoek vanuit de gemeente Delft). Wij hebben deze mogelijkheden in de notitie verder belicht. Ik ben het er mee eens dat de onderbouwing van de plussen en minnen duidelijk moet zijn, om veel vragen te voorkomen. Er moet een eenduidig oordeel zijn. We hebben gekeken naar een aantal aspecten zoals de rijcurves. Ik vind de opzet een goed begin. Het probleem is dat de ene plus bij een bepaald aspect niet gelijk is aan een ander aspect. het liefst wil je het zo feitelijk mogelijk inrichten. Het is een Quik Scan om een aantal varianten tegen elkaar af te zetten, om de meest optimale variant te kiezen. e plussen en minnen is altijd een beetje subjectief. dat is precies het punt wat ik bedoel. Ik vind dit niet meer een QuickScan. Het gaat al best gedetailleerd in op alle varianten. Dat is op zich prima. Maar omdat je hiervoor kiest, denk ik dat je de weging van de plussen/minnen goed moet toelichten. Dat zit er nu nog niet in. Je moet het óf verfijnen óf een stap terug doen qua analyse. Het zit er wat mij betreft nu tussenin. De beoordelingscriteria hebben nu dezelfde zwaarte. Bijvoorbeeld hinder voor omliggende bedrijven zou zwaarder wegen voor de bedrijven dan voor de gemeente. Het gaat nu oneindig veel discussie opleveren. klopt, we moeten het als projectgroep gezamenlijk vaststellen (weging). Een gemeente/provincie zal er weer anders naar kijken dan een adviesbureau. Dit is de aanzet. Moet met elkaar worden aangescherpt. Lijkt mij goed om in een apart comité verder te bespreken. : is de variantenstudie vóór of na de keuze van het ontwerp gedaan? Erna normaal ga je eerst alle varianten afpellen, voordat je toewerkt naar een ontwerp. Nu doe je het dus eigenlijk precies verkeerd om.	
--	--	--

Onze referentie: D10002172:259 - Datum: 19 november 2020

	art 5 1 Rataplan, Fontijne Presses, parkeerterrein. Volgens mij zijn er dus beperkingen op hun gebruik, bijv. als zij een kelder zouden willen aanvragen. art 5 1- Ja, zowel in waterstaatswerk als beschermingszone is het vergunningsplichtig om te werken. In de beschermingszone kan men wat meer, afhankelijk van de diepte en de afstand van de oever. Ik moet een kleine slag om de arm houden. Het maken van een kelder moet buiten het leggerprofiel blijven. Voor de rest (inrichting parkeerterrein, bebouwing) zal in het algemeen geen probleem zijn. Het is dan wel vergunningsplichtig. 5 jaar geleden is er ook een leggerwijziging ingediend, wat destijds niet doorging. Ik heb even niet in beeld wat op de tekening nu wat meer naar binnen komt. art 5 1-2 de ligplaatsen en de loswal. De constructie is nu anders. art 5 1-2 het is nu anders. Ik bedoel dat er toen een leggerwijziging was vastgesteld, waarbij het bij de verbreding al naar binnen nis gekomen. De vraag is wat er nu <u>extra</u> aan meters bijkomt. Op sommige plekken krijg je nu een smallere zonering. Eerst liep het waterstaatswerk redelijk breed. Als je de oude lijn ziet, valt het nog best mee. art 5 1-2 klopt, dat zat in het voorontwerp. Ter plaatse van de verbreding is het hetzelfde gebleven. Het zit hem in het gedeelte bij de loswal en de sloten die je gaat dempen. Je verwacht hier toch wel wat restzettingen. Dat is een van de voorwaarden om zo'n minimale zetting te krijgen. art 5 1- klopt, maar je ziet ook dat het maaiveld niet voldoende hoog ligt. Dit moet minimaal op kruinhoogte liggen. Dat ligt ie nu niet. art 5 1-2 klopt, dit geeft duidelijkheid wat er vanuit het HHvD mogelijk is. Dit is nu de stand van zaken Rob. art 5 1- bij Fontijne Presses gaan we over het parkeerterrein heen. Bij Koning/Hartman ook. Ik weet niet wat er gebruikelijk is in de informatiestromen richting die bedrijven. Moeten we per post informeren over de leggerwijziging of moeten we met hen in erleg gaan over de geplande aanpassing? Hoe doen jullie dat bij Delfland? art 5 1- ik verzorg de leggerwijzigingen niet. We publiceren de wijzigingen. Ik weet dat de c eeeigenaren wel zijn aangeschreven bij andere wijzigingen. art 5 1-2 Ik denk dat het toch handig is om alle bedrijven die beïnvloed worden te o rmeren. art 5 Ik denk dat het handigste is om de informatie die je toch al doet richting de omgeving, dat de leggerwijziging van invloed is op hun terrein. art 5 bij de Bellweg zijn er nog wat bedrijven die worden beïnvloed. Ook een trafo eco) wordt beïnvloed. art 5 1-2 wat Koning-Hartman wil is mij onbekend. Fontijne Presses heeft er denk ik niet zoveel mee van doen. Ik denk dat de impact gering zal zijn. art 5 ik las iets in het verslag dat de drakentanden niet in het waterstaatswerk mogen liggen, klopt dat? art 5 1- Ze mogen wel binnen het waterstaatswerk liggen, maar dan wel boven het eggerprofiel. Ook na zetting. Dat is het uitgangspunt, ook in het voorontwerp. art 5 verlaat de vergadering om 11:00 uur. Abtswoudse bos art 5 1- er komt binnenkort een overleg met SBB over het eindontwerp. ve hebben met onze ecooloog met SBB het e.e.a. doorgesproken. Dit is verder uitgewerkt in het ontwerp. Er is volgende week woensdag de afspraak om het ontwerp door te spreken, waarbij we hopelijk goedkeuring krijgen voor de waterberging, zodat we dit deel afronden.	
5.	Stand van zaken van de onderzoeken ■ Onderzoek fundering drakentanden art 5 1-2 we hebben gevraagd aan ADC om een onderzoek te doen naar de fundering van de drakentanden. Het heeft geen haast, maar het is wel goed om voor de uitvoering te weten hoe de situatie erbij ligt.	Arcadis

art 5 1-2 de uitkomsten moeten mee in het contract. ■ Geluid, Fijnstof en Trillingen art 5 1-2 er wordt nog een tellingenonderzoek naar verkeersintensiteit op de Marconiweg/Bellweg/Faradayweg uitgevoerd. De overige onderzoeken stof, geluid, trillingen zijn in concept besproken, worden aangepast en definitief gemaakt om de uitkomsten met de omgeving te bespreken/ delen. art 5 1-2 stof is onderverdeeld in grove stof én fijnstof. Daarnaast hebben we de MER-aanmeldnotitie te actualiseren. Deze wordt volgende week woensdag opgestart. De rest is redelijk stabiel, op de ontsluiting na. De AERIUS-berekening ligt nog op de plank voor de aanlegfase. De ontsluiting is relevant hiervoor, impact op de berekening. art 5 1-2 de AERIUS gaat ook in op de gebruiksfase? art 5 1-2 ik heb daar nog geen opdracht voor we moeten het er even over hebben art 5 . We hebben nu nog tijd, omdat de ontsluitingskeuze impact heeft op de AERIUS-berekening. Lijkt mij goed om de uitgangspunten door te nemen. Zeker bij het aanmeren/afmeren zijn er dingen die nog gefinetuned moeten worden qua onderbouwing. art 5 1-2 vanuit gemeente/provincie moeten we hier snel een klap op geven. Het moet niet zo zijn dat er geen AERIUS-berekening wordt gedaan voor de aanlegfase. Dit is wat mij een keiharde eis. Ik begrijp niet dat er nog geen opdracht voor is gegeven. art 5 1-2 op ij deze is ie geadresseerd, dat we er aandacht aan moeten geven. art 5 1-2 : geluid, fijnstof, trillingen zijn onderzoeken die zijn gestart. Gesprekken lopen met combister en andere partijen in de omgeving. Kan iemand hier iets over toelichten? art 5 1-2 voor geluid geldt dat we er al eerder een concept hadden liggen. We hadden destijds nog niet de juiste uitgangspunten gebruikt (van der Waal, bedrijfsvoering). Trillingen en fijnstof hebben we de eerste conceptresultaten gezien. Algemeen kun je stellen dat het allemaal niet heel makkelijk inpasbaar is. Voor stof zijn er behoorlijk wat overschrijdingen. Dit betekent dat van der Waal zijn bedrijfsvoering zal moeten inpassen. Ook voor trillingen geldt dat er normen worden overschreden op de manier zoals die nu wordt berekend (worst-case, 400.000 m³ per jaar). Dit is de maximale doorzet die we met van der Waal hebben besproken. De gemiddelde afzet is 250.000 m³ per jaar. We hebben afgesproken dat we dit inzichtelijk willen maken. Wat is binnen de huidige uitgangspunten haalbaar en wat niet. Als je meer wilt, wat moet er dan aan gedaan worden. Kortom, de conceptrapporten zijn beschikbaar. Als we een 90 % versie hebben, kunnen we dat bespreken met Combister en van den Berg, de twee bedrijven waar we het meeste mee te maken hebben. art 5 1-2 bij Combister kunnen we de berekening nog wat verfijnen over stof. Een aantal maatregelen moeten in overleg met van der Waal worden besproken. De kraan die ze nu gebruiken is oud en gedateerd. Hier valt veel op te halen. Een elektrische kraan is misschien te ver, maar er zit nog genoeg tussen qua opties. De vergunning voor de huidige locaties is uit de jaren '90. Er zijn in de tussentijd allerlei normen en voorwaarden gewijzigd. art 5 1-2e het lijkt mij logisch dat milieuvergunningen redelijk vaker worden herzien als het aan de orde is. Het gaat er ook om hoe je het gesprek met van der Waal ingaat. Het gaat uiteindelijk wel om geld waar we het over hebben met van der Waal in de gesprekken. art 5 1-2e we hebben alleen een eerder beeld van het geluid op de huidige situatie. art 5 1-2e : als ik het goed begrijp worden er op 2 november nieuwe rapporten opgesteld. art 5 1-2e a, voor trillingen gaat dat lukken. Ik ga nog na of het voor geluid en trillingen ook gaat lukken. Je kunt er sowieso vanuit gaan dat het in de week van 9 november allemaal is afgerond. Ik mik even op 6 november dat alles is afgerond. art 5 1-2e moeten even 2 weken aanhouden qua beoordeling van de rapporten. art 5 1-2e we moeten nog een week aanhouden voor de aanpassingen en dan kunnen we daarna de gesprekken inplannen. art 5 1-2 Klopt, maar het gesprek met van der Waal zit er eigenlijk nog tussen. We moeten hen op het goede spoor hebben, voor we het e.e.a. gaan ventileren, zonder dat van der Waal dit nog weet. art 5 1-2 : is het handig dat we de afspraak met van der Waal ietwat kunnen opschuiven? Gevoelsmatig komt die nog iets te vroeg.	
---	--

	art 5 1- ik zou het doen in de week dat het rapport terugkomt van de backoffice. Je kunt dan het gesprek op een goede manier aangaan. art 5 1-2e k ga dit na. volgens mij hebben we nog een maand of 2 nodig voor we met de omgeving kunnen praten. art 5 1-2e 16 november hebben we het overleg nu staan met van der Waal. We gaan de rapporten nog niet delen (zijn nog niet klaar). We kunnen onze bevindingen wel al melden. Volgens mij hoeven we het niet te verplaatsen.	
6.	Vervolg informatieronde art 5 1-2e ik verwacht dat we nog een maand of 2 nodig hebben voor we met hen de gesprekken kunnen gaan houden met de stakeholders. Het zal mooi zijn als het nog daarvoor lukt, maar dan moeten we wel snel schakelen met de onderzoeken. art 5 1- we kunnen ook een soort tussenbericht sturen met de stand van zaken. Dat lijkt mij wel goed, om te laten zien dat wij niet stilstaan. Al is het maar een simpel mailtje. art 5 1-2e dat ben ik met je eens. We krijgen ook vragen van de advocaat van de heer ar op bijvoorbeeld. Tussen nu en de kerstperiode moeten we zeker een mail uitdoen. art 5 1- op het moment dat we de planning scherp hebben, moeten we deze mail denk ik de deur uit doen. art 5 1-2e ik zal een voorzetje maken en kijken welke bedrijven we moeten aanschrijven. Ik zit nog even met de leggerwijziging. Volgens mij is het handig met een brief. Mochten ze behoefte aan informatie, kunnen zij altijd met ons in contact treden. Volgens mij moeten we het op die manier insteken. art 5 1- het gaat mij volgens mij wel om de eventuele gevolgen van de leggerwijziging voor de bedrijven. Ik vraag me even af of je dit goed kunt uitleggen in de brief. art 5 1-2e is dit iets wat vanuit HHvD of provincie moet komen? Wie zegt dat wij als provincie dit moeten communiceren? art 5 1- Delfland gaat het ook communiceren, maar wij doen dat pas als de leggerwijziging in het ontwerp gedaan wordt. Volgens mij is de provincie aan zet om de consequenties/impact van project op omgeving te duiden. Ik kan mij voorstellen dat als er nadere vragen zijn, deze aan Delfland gesteld kunnen worden. art 5 1-2e ik denk dat het handig is dat wij een brief opstellen. Misschien in overleg met jouw opvolger art 5 1 hoe we dit het beste kunnen doen. art 5 1-2e Ja, lijkt mij goed om dat te doen. art 5 1-2e Prima, laten we dat dan even samen kortsluiten. art 5 1-2e we hebben sowieso in het kader van de onderzoeken een teams-bijeenkomst te organiseren. Waarschijnlijk in 2 groepen waarin we de partijen informeren. Dit zijn prima onderwerpen om mee te nemen, waarin de algemene stand van zaken van het project worden toegelicht (leggerwijziging, onderzoeken). Een soort totaalupdate aan de groep. art 5 1-2e ja, de meeste bedrijven staan er toch hetzelfde in. We hebben natuurlijk al met de partijen gesproken over het project.	Allen
7.	Bestemmingsplan – vergunningen art 5 1- er is geen nieuws. Ik ben een begin aan het maken met de opzet over hoe de toelichting eruit moeten komen te zien. Veel hangt af van de onderzoeken waar we nog mee bezig zijn. Een eerste start is gemaakt.	Gemeente Delft
8.	Risico's en knelpunten art 5 1-2e ik kan er kort over zijn. De risico's die we destijds geïnventariseerd hebben zijn inmiddels issues geworden. Er wordt volop op geacteerd. De consequenties zitten hem met name in de tijd. Een van de risico's (bezwaren op bestemmingsplan) hebben we beroep opgemaakt. We hebben hier in de planning rekening mee gehouden. Een ander risico in de planning (combiplanning, loswal/aanleg Gelatinebrug) komt onder druk te staan. Hier moeten we bij stilstaan hoe we hier mee om willen gaan. art 5 1-2e Het ziet er naar uit dat er een nieuw bestemmingsplan voor de Gelatinebrug nodig is, ook al is deze al bestemd. Dit heeft mogelijk ook impact op de planning. art 5 1-2e mijn voorstel is om de ontwikkeling van de onderzoeken af te wachten. Uit de gesprekken met van der Waal moet duidelijk worden hoe de maatregelen ingepast	Allen

	worden. Het risico staat nu nog laag. Je moet er met hen uit gaan komen, dat hun bedrijfsvoering gaat passen in de nieuwe situatie (geluid, normeringen etc.). Richting december een nieuwe herijking doen qua risicoprofiel lijkt mij goed.	
9.	Planning art 5 1-2e we gaan een nieuwe planning opstellen. Volgende week overleg over met art 5 1-2e	Rob M.
10.	Rondvraag art 5 1-2e aar wie moet ik de informatie toesturen? Naar art 5 1-2e Graag versturen naar art 5 1-2e Ik zal even een mail rondsturen waarin ik het e.e.a. bevestig qua communicatie. In de volgende maand zou ik graag wel de kopietjes willen ontvangen. art 5 1-2e ik ga helemaal uit dienstverband. Ik ga dit overdragen naar art 5 1-2e Zij vindt al steun bij iemand anders binnen de organisatie. Ik ga mij de komende 2 jaar vestigen in Spanje.	Allen
11.	Sluiting De vergadering wordt gesloten om 11:40 uur.	-

Bijlage - actielijst

Nr	Datum	Actie	Dead-line	Actie-houder	Status	Opmerkingen
1	23-10-2019	Delft en PZH plannen een communicatiesessie met elkaar in	16-1-2020	Delft en PZH	Gereed	Er is intensief contact geweest tussen communicatieadviseurs van delft en PZH (07-04-2020) 20-07-2020: actie is gereed
2	23-10-2019	Controle verplaatsing tankwal met afdeling Monumentenzorg van Delft	n.t.b.	Delft	Gereed	20-07-2020: Afstemming vindt plaats. Situatie is nog niet bekend.
3	7-4-2020	Inventarisatie verplaatsing drakentanden	n.t.b.	Delft, PZH en Arcadis	Gereed	20-07-2020: Afstemming vindt plaats.
4	7-4-2020	Betrekken omgeving bij formuleren duurzaamheidsambities en terugkoppeling uitkomsten	n.t.b.	Allen	Gereed	20-07-2020: actie is gereed
5	20-7-2020	art 5 1- geeft aan dat de uitkomsten van het overleg / memo duurzaamheid wordt verwerkt in PvE van het DO. In de volgende fase (opstellen contract) dient dit aangevuld en of nader uitgewerkt te worden bijv. in EMVI eisen		art 5 1-2	Lopend	Actie is gereed, uitkomsten verwerken in PvE.
6	20-7-2020	@Tekeningen worden gedeeld met projectteam door Jurgen.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	De tekeningen zijn door art 5 1-2e gedeeld.
7	20-7-2020	art 5 1-2e afstemmen gemeente Delft over fietspad.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	
8	20-7-2020	art 5 1-2e: intern afstemmen hoe kleikist in dwarsprofiel moet worden ingebed.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	
9	20-7-2020	art 5 1-2e deelt dwarsprofiel met projectgroep incl. kleikist.	14-08-2020	art 5 1-2	Gereed	
10	20-7-2020	art 5 1-2e legt intern voor en deelt oordeel op dwarsprofielen met projectteam.	14-08-2020	art 5 1-	Gereed	
12	20-7-2020	art 5 1-2e paragraaf opstellen met zakelijke impact opstellen van groencompensatie en	14-08-2020	art 5 1-2	Lopend	art 5 1-2 doet een voorstel voor de invulling, waarop de ontwerpnota kan worden ingevuld. Er moet eerst een stabiel ontwerp liggen

Nr	Datum	Actie	Dead-line	Actie-houder	Status	Opmerkingen
		delen met art 5 1-2e art 5 1-2e				voordat dit kan plaatsvinden. Onderdeel groen is ondergeschikt in het ontwerp i.v.m. beperkt ruimtegebrek in het gebied. art 5 1-2e it zijn zorgen om de inpassing van groen en ziet mogelijkheden voor het ontwerp (bijv. hittestress, piekbuien etc.) De gemeente Delft komt met een voorstel aan de hand van het huidige ontwerp, wat door Arcadis wordt verwerkt. art 5 1- > mail van collega gekregen dat zij begin november hier over gaan praten.
13	20-7-2020	art 5 1-2e checkt wat er is afgestemd en deelt dit met projectteam en aanvullend met art 5 1-2e	14-08-2020			Zie 12
14	20-7-2020	art 5 1-2e stemmen nader af groencompensatie art 5 1-2e geeft aan dat er nie gecompenseerd kan worden in een bestaand groengebied.	14-08-2020	art 5 1-2e		Zie 12
15	20-7-2020	art 5 1-2e : meldingen bekijken over stofoverlast in het klachten register van Van der Waal. In toekomst bekijken of er voorzieningen getroffen moeten worden om binnen de huidige omgevingsvoorzieningen	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	art 5 1- heeft met de adjunct-havenmeester contact gehad. Hij was heel positief over van der Waal. Houden zich goed aan afspraken/voorschriften. Als er iets niet goed gaat, onderneemt van der Waal meestal direct actie.
16	20-7-2020	art 5 1-2e afstemmen met art 5 1-2e voor doorzetten milieuonderzoeken.	14-08-2020	art 5 1-2e		Staat als puntje op agenda
17	20-7-2020	art 5 1-2e verwerkt schetsen tot DO.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	Het DO is zo goed als af. Alleen de uitkomsten van de variantenstudie moet nog worden verwerkt.
18	20-7-2020	art 5 1-2e stemt af intern over inzet en planning.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	-
19	20-7-2020	art 5 1-2e stemt af met art 5 f hij aanwezig is bij gesprek Van der Waal	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	-

Nr	Datum	Actie	Dead-line	Actie-houder	Status	Opmerkingen
20	20-7-2020	art 5 1-2e stemt af met art 5 1-2e 5 ver communicatie richting Rataplan.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	Besproken in dit overleg
21	20-7-2020	Risicosessie wordt nader afgestemd.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	Besproken in dit overleg
22	20-7-2020	Drakentanden overleg wordt nader afgestemd.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	Overleg op 25-08
23	20-7-2020	Overleg met Van der Waal wordt nader afgestemd.	14-08-2020	art 5 1-2e	Lopend	Besproken in het overleg en wordt vervolgd
24	20-7-2020	Volgende overleg: art 5 1-2e verzendt vergaderverzoek. 18 augustus, 11 uur.	14-08-2020	art 5 1-2e	Gereed	Staat als puntje op de agenda



provincie **HOLLAND**
ZUID

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Schieoevers-Zuid
Definitief

Provincie Zuid-Holland en Gemeente Delft

19 OKTOBER 2018



Contactpersonen

art 5 1-2e

art 5 1-2e

M +31 (0)6

art 5 1-2e

E

art 5 1-2e

@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Nederland

art 5 1-2e

art 5 1-2e

M +31 (0)6

art 5 1-2e

E

art 5 1-2e

@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3062 ME Rotterdam

Nederland

art 5 1-2e

M +31 (0)6

art 5 1-2e

art 5 1-2e

@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3062 ME Rotterdam

Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Vraagstelling	7
1.3	Aanpak en leeswijzer	7
2	UITGANGSPUNTEN	8
2.1	Ruimtelijke analyse	8
2.2	Twee nieuwe bruggen over de Schie	8
2.3	Benodigde kadelengete	9
2.4	Verbreeding Delftse Schie	9
2.5	Stadshalte	10
2.6	Zoekgebieden	10
2.7	Programma van Eisen	11
3	ALTERNATIEVEN	13
3.1	Zwaaikom	13
3.2	Twee nieuwe ligplaatsen	14
3.3	Kansrijke alternatieven	14
3.4	Kostenindicatie kansrijke alternatieven	17
3.5	Vergunningen scan	17
3.6	Indicatieve planning	18
4	VOORKEURSOPLOSSING	19
4.1	Beoordelingskader	19
4.2	Afweging	19
4.3	Variatie binnen voorkeursalternatief	21
4.4	Aandachtpunten verkeer	22

BIJLAGEN

BIJLAGE A ANALYSE NOODZAAK NIEUWE ZWAAIKOM	24
BIJLAGE B MOGELIJKE ALTERNATIEVEN	29
BIJLAGE C ONTWERPSCHETSEN	33
BIJLAGE D KOSTENINDICATIE	36
BIJLAGE E VERGUNNINGENSCAN	37
BIJLAGE F INDICATIEVE PROJECTPLANNING	53
COLOFON	54

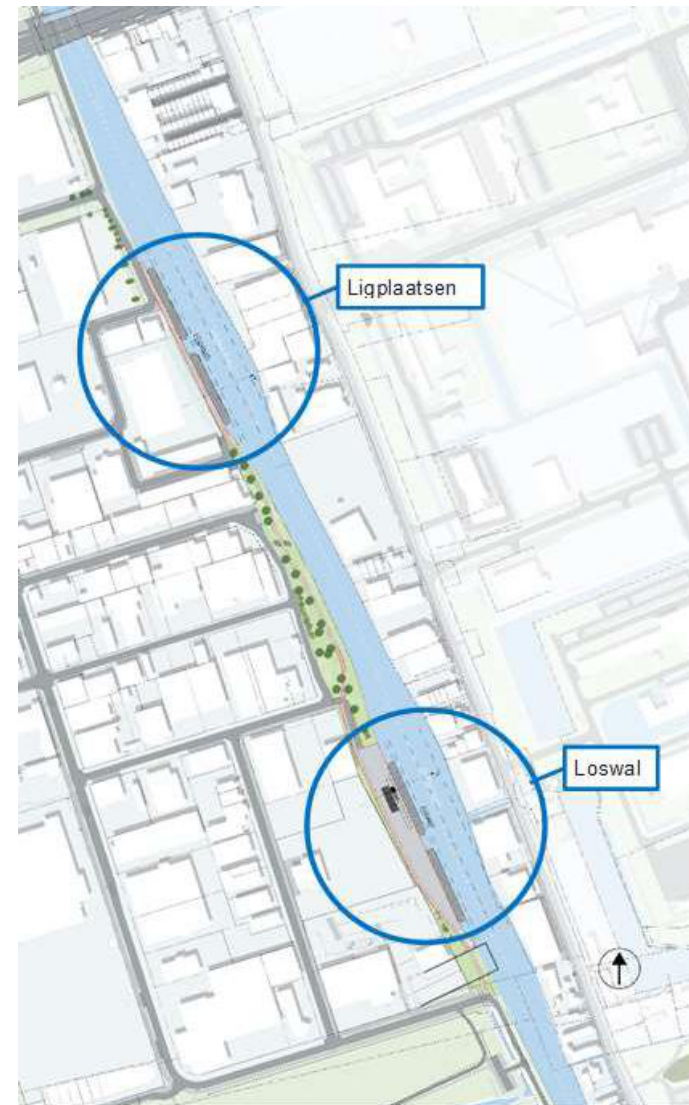
MANAGEMENT SAMENVATTING

Schieoevers is de benaming voor het bedrijventerrein in het zuiden van Delft. De gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om de kwaliteit van het gebied Schieoevers te versterken. Dit wil men bereiken door in Schieoevers Noord, ten noorden van de Kruithuisweg, het binnenstedelijk woonmilieu aantrekkelijker te maken en aan de Zuidzijde van de Kruithuisweg in Schieoevers Zuid, de bedrijvigheid te intensiveren. Tegelijkertijd wil de provincie Zuid-Holland als vaarwegbeheerder nautische knelpunten in de Delftse Schie ter hoogte van de historische tankwal verbeteren (project Verbreding Delftse Schie). Onderdeel van het plan voor de kwaliteitsverbetering van Schieoevers is de aanleg van de Gelatinebrug. Voor de aanleg van de Gelatinebrug dienen de loswal en de ligplaatsen voor de binnenvaart, die aan de zijde van de Schieweg liggen, verplaatst te worden.

Deze verkenning voor de verplaatsing van de loswal heeft geleid tot een voorkeursalternatief aan de westoever van de Schie in Schieoevers-Zuid waarbij, integraal met de verbreding van de Delftse Schie ter hoogte van de tankwal, ter hoogte van de bedrijven Avalax en Rojo, een loswal wordt aangelegd met ruimte voor twee binnenvaartschepen en ter hoogte van het bedrijf Rataplan twee ligplaatsen. Geadviseerd wordt de aanleg van een zwaaiком uit te stellen totdat een toename van het aantal brugopeningen de doestellingen van de kwaliteitsverbetering van Schieoevers dreigt te gaan beperken.

De kostenindicatie voor dit voorkeursalternatief is M € 8,3 exclusief btw.

Het streven is om medio 2022 de Gelatinebrug operationeel te hebben. Voordat de aanleg van de brug kan starten dient eerst een alternatief voor de huidige loswal en ligplaatsen in Schieoevers Noord, in Schieoevers Zuid operationeel te zijn. Om dit te halen dient in het derde kwartaal van 2018 met het definitieve ontwerp van de loswal, de ligplaatsen en de verbreding van de Delftse Schie gestart te zijn en begin 2019 al met de voorbereiding van de (plan)procedures en vergunningen. Aanbevolen wordt om de kansen en risico's nader in beeld te brengen om zo tot een realistische planning van de voorbereiding, procedureplanning en realisatieplanning te komen voor de ligplaatsen, de loswal, de verbreding van de Delftse Schie, gevolgd door de aanleg van de Gelatinebrug.



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Schieoevers is de benaming voor het bedrijventerrein in het zuiden van Delft. Het bedrijventerrein is gelegen aan weerszijden van de Schie, tussen het oude centrum van de stad en het recreatiegebied Midden Nederland (zie Figuur 1). Het wordt in het oosten begrensd door de Rotterdamseweg en in het westen door het spoor. De Schieoevers is een historisch gegroeid bedrijventerrein met een diversiteit aan bedrijven uit verschillende periodes.

Het gebied Schieoevers is binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een uniek bedrijventerrein dat HMC (Hogere Milieu Categorie), watergebonden en ruime bouwhoogten combineert. Het bedrijventerrein speelt een belangrijke rol in de economische kracht van Delft en omgeving. Het gebied herbergt veel bedrijvigheid, ligt centraal in de stad aan het water en is gelegen nabij een openbaar vervoer knooppunt.

De gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om de kwaliteit van het gebied Schieoevers te versterken. Dit wil men bereiken door in Schieoevers Noord, ten noorden van de Kruithuisweg, het binnenstedelijk woonmilieu aantrekkelijker te maken en aan de zuidzijde van de Kruithuisweg, in Schieoevers Zuid, de bedrijvigheid te intensiveren. Tegelijkertijd wil de provincie Zuid-Holland als vaarwegbeheerder nautische knelpunten in de Delftse Schie ter hoogte van de historische tankwal verbeteren (project Verbreding Delftse Schie).

Onderdeel van het plan is het verbeteren van de oost-west verbindingen over de Schie met de aanleg van de Gelatinebrug in het verlengde van de Rijnweg. Als gevolg daarvan moet voor één laad- en losplaats en voor drie ligplaatsen aan de Schiekade een alternatief gevonden worden binnen het gebied Schieoevers. De verplaatsing van de loswal past ook binnen de plannen voor de verbetering van de kwaliteit van Schieoevers.



Figuur 1 Schieoevers

1.2 Vraagstelling

Arcadis is in het kader van de kwaliteitsverbetering van Schieoevers, door de provincie en de gemeente gevraagd een verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden voor het realiseren van een loswal op de locatie Schieoevers Zuid aan de westoever van de Delftse Schie. In eerste instantie als alternatief voor de loswalposities en de ligplaats aan de kade in Schieoevers Noord die verloren gaan als gevolg van de aanleg van de Gelatinebrug.

1.3 Aanpak en leeswijzer

Tijdens werksessies zijn in samenwerking met de provincie en de gemeente Delft alternatieven ontwikkeld. In die werksessies zijn ook de uitgangspunten voor de alternatieven vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn toegelicht in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft de kansrijke alternatieven en een advies voor de zwaairom en de ligplaatsen (overnachtingsplaatsen). De kansrijke alternatieven worden in hoofdstuk 3.5 met elkaar vergeleken, wat in samenspraak met de gemeente en de provincie heeft geleid tot een voorkeursalternatief voor de verplaatsing van *één laad- en losplaats en drie ligplaatsen* aan de Schiekade naar Schieoevers Zuid, in combinatie met de verbreding van de Delftse Schie ter hoogte van de tankwal. Deze voorkeursoplossing voor de korte termijn biedt kansen om Schieoevers Zuid ook voor de langere termijn interessant te maken voor watergebonden bedrijven uit de regio om zich daar te vestigen.



Figuur 2 Huidige loswal

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Ruimtelijke analyse

De bedrijvigheid langs de Schieoevers is versnipperd. De bedrijven op Schieoevers Noord bemoeilijken stedelijke ontwikkeling aan de noordzijde van de Kruithuisbrug. Door de versnipperde bedrijvigheid te verplaatsen naar een locatie ten zuiden van de Kruithuisweg ontstaat er van noord naar zuid een harmonieuzer beeld langs de Schie. In Figuur 3 is het gewenste ruimtelijke raamwerk voor de Schieoevers samengevat.

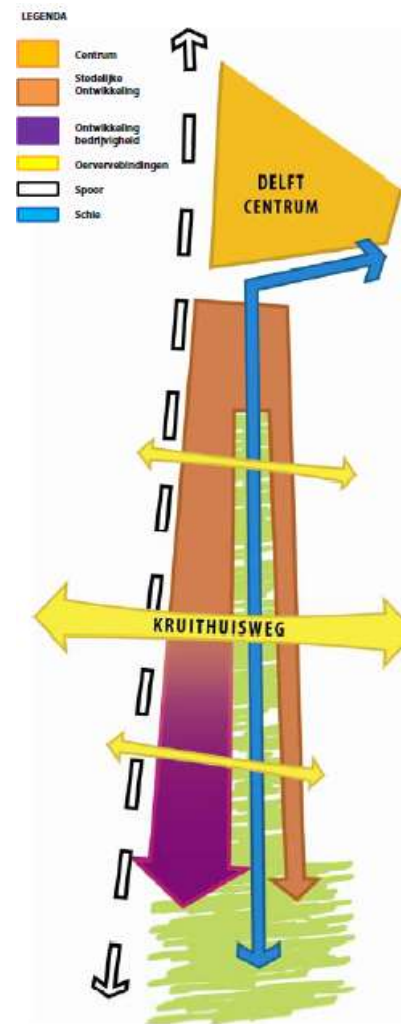
Door provincie en gemeente wordt ingezet om op Schieoevers Zuid voldoende en passende ruimte te creëren voor een Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden bedrijven. De vraag naar bedrijventerreinen met een HMC is nader onderzocht. Hieruit blijkt dat er tot en met 2030 een maximale uitbreidingsvraag van 0-2 ha uit Delft is te verwachten. Er is geconstateerd dat er geen tot nauwelijks nieuwe grond voor HMC bedrijvigheid beschikbaar is (Stec Groep, januari 2018).

De verwachte uitbreidingsvraag vanuit Delftse watergebonden bedrijven bedraagt ongeveer één hectare tot en met 2030 (Stec Groep, januari 2018).

2.2 Twee nieuwe bruggen over de Schie

De gemeente en de provincie voeren naar aanleiding van de ontwikkelingen in Delft (Delft Campus, Technopolis, Schieoevers, NS station Zuid, A13-16), onderzoek uit naar de verkeersstromen over de weg.

Op 13 maart 2018 is, zoals vastgelegd in “Bestuurlijke afspraken Schieoevers gemeenten Delft - provincie Zuid-Holland”, besloten ten noorden van de Kruithuisweg, een nieuwe brug voor fietsers en voetgangers aan te leggen. Deze Gelatinebrug is gepland in het verlengde van de Rijnweg en moet de oost-westroute Abtswoudsebrug-Jaffalaan voor fietsers ontlasten en verbindt de TU Campus met Delft West en de stations Delft en Delft Zuid. Aan de zuidzijde van de Kruithuisweg wordt nog onderzoek gedaan naar het nut en de noodzaak van de Faradaybrug. De Faradaybrug is gepland in Schieoevers Zuid, in het verlengde van de Faradayweg. Deze brug zal geschikt zijn voor auto- en fietsverkeer. De Faradaybrug moet het TU Delft Science Park Technopolis met de Schieoevers en het station Delft Zuid verbinden.



Figuur 3 Ruimtelijk raamwerk Schieoevers (Movares 2010)

2.3 Benodigde kadelengete

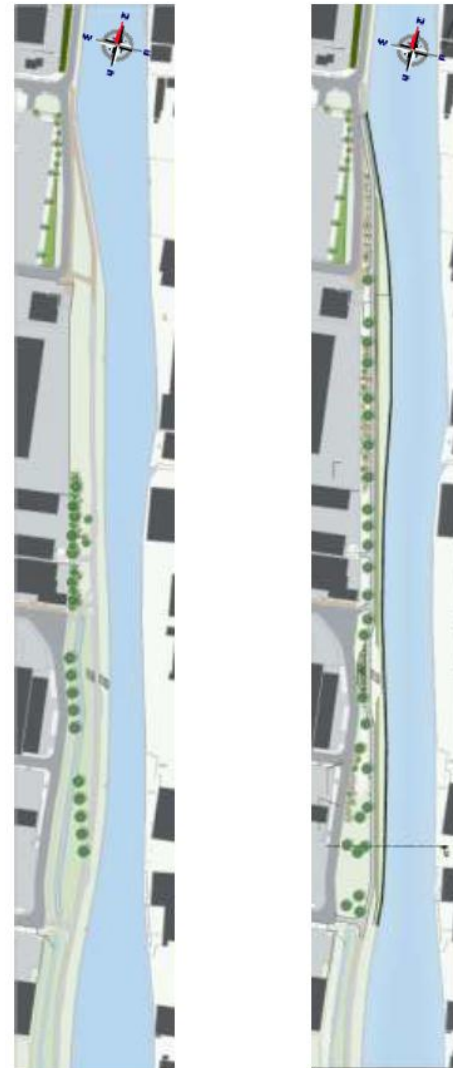
De huidige openbare loswal en de drie ligplaatsen aan de Schiekade in Schieoevers Noord hebben een gezamenlijke lengte van circa 385 m. Momenteel wordt de zuidzijde van de loswal alleen gebruikt door Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal. De gemeente heeft via een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) aan Van der Waal vergunning verleend voor het gebruik van 300 m² gemeentegrond met een strekkende kadelengete van 80 m naast de Schie. De provincie heeft Van der Waal ontheffing verleend voor het gebruik van een ligplaats ten behoeve van een ponton voor het laden en lossen van schepen waarbij maximaal één aangemeerd schip is toegestaan.

Het is de ambitie van de gemeente Delft om de Gelatinebrug medio 2022 gerealiseerd te hebben als aansluiting op de nieuwe fietserstunnel bij station Delft Zuid. Dit zou betekenen dat grofweg voor de verloren loswalpositie en de drie ligplaatsen medio 2021 een alternatief gerealiseerd moet zijn.

De behoefte aan extra loswalposities voor de langere termijn is op basis van de beschikbare gegevens moeilijk in te schatten.

2.4 Verbreding Delftse Schie

De Delftse Schie kent een aantal breedte knelpunten waardoor deze vaarweg niet voldoet aan het gewenste breedteprofiel voor de scheepvaart zoals vastgelegd in de beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart 2006. Eén van de vernauwingen bevindt zich in Schieoevers Zuid ter hoogte van de historische tankwal ter hoogte van de Teslaweg. De provincie wil de vaarweg op deze locatie verbreden in overeenstemming met een CEMT-klasse III [RVW 2017], "Krap vaarwegprofiel". In mei 2018 is in samenwerking met de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland, door Arcadis een voorontwerp van de verbreding van de Delftse Schie ter hoogte van de tankwal afgerond. De provincie en de gemeente willen deze nautische veiligheidsopgave in samenhang met de kwaliteitsverbetering van Schieoevers verder uitwerken.



Figuur 4 Huidige situatie ter hoogte van Teslaweg en Voorontwerp Verbreding Delftse Schie mei 2018 (Arcadis)

2.5 Stadshalte

In de structuurvisie 2030 geeft de gemeente aan zorgvuldig, slim en duurzaam om te gaan met de ruimte in de stad. Een stadshalte (bijvoorbeeld duurzame/ duo modale distributie over water in combinatie met bijvoorbeeld elektrisch transport per as in het stedelijke gebied) is een invulling van deze ambitie. Voor de stadshalte wordt uitgegaan van cargo-schepen met een laadvermogen van circa 320 tot 350 ton, lengte 50 meter, breedte 6,5 tot 7 m en een geladen diepgang van circa 2,2 m. Deze schepen hebben hun eigen laad- en losvoorzieningen. Er zijn verder geen uitgangspunten voor de stadshalte (verwachte overslag).

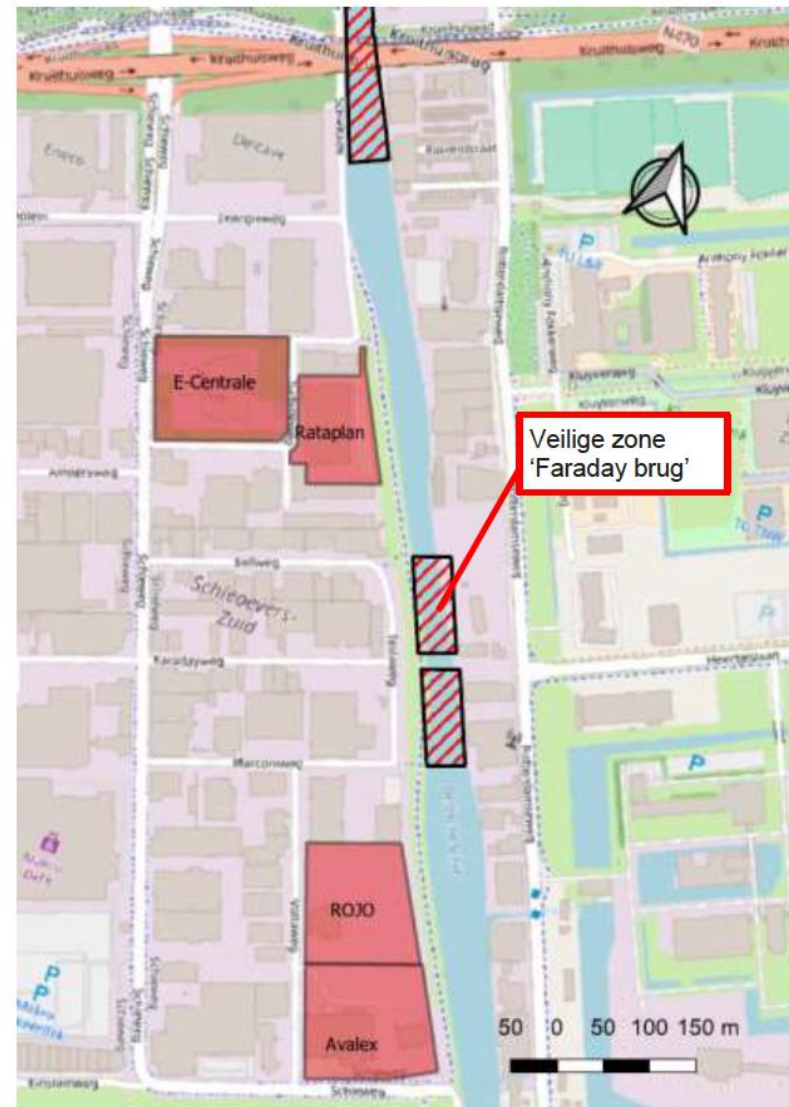
2.6 Zoekgebieden

Door de gemeente Delft is in juli 2018 een ruimtelijke analyse gedaan naar gebruik en schuifruimte binnen Schieoevers in relatie tot de gewenste transformatie van Schieoevers Noord en Schieoevers Zuid. Uit deze analyse zijn een viertal mogelijke locaties langs de westoever voorgesteld voor nader onderzoek om via uitruilen en schuiven watergebonden bedrijven te laten vestigen. Selectiecriteria waren de locatie, de grondpositie van de gemeente, de eigendomsituatie, de ouderdom van de opstal en het feitelijk gebruik; in totaal een oppervlak van afgerond 5,5 ha.

Deze potentiële locaties zijn:

- Voormalige E-centrale (1,63 ha, niet in gebruik maar niet aan de oever).
- Rataplan (Kringloopwinkel, 0,97 ha, gemeente heeft eerste recht van koop).
- Rojo (Steigerbouw, 1,2 ha, gemeente heeft eerste recht van koop).
- Avaler (Afvalverwerking, 1,67 ha, verplaatsing overwogen binnen de regio Delft, Den Haag en Rijswijk).

Om de Faradaybrug in de toekomst mogelijk te maken is bij het bepalen van de potentiële locaties nu ook rekening gehouden met de veiligheidszone aan weerszijden van de Faradaybrug zoals aangegeven in Figuur 5.



Figuur 5 Zoekgebieden nieuwe loswal westoever Schieoevers Zuid



Figuur 6 Locatie Rojo/ Avalex (kijkrichting Zuid)



Figuur 7 Locatie Rataplan (kijkrichting Zuid)

2.7 Programma van Eisen

De verplaatsing van de loswal dient te passen binnen de plannen van de gemeente voor de kwaliteitsverbetering van Schieoevers. Voor de verplaatsing van de loswal van Schieoevers Noord naar de westoever in Schieoevers Zuid is een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Het PvE houdt rekening met:

- Gebiedsvisie Schieoevers 2030 (oktober 2010).
- De bestuurlijke afspraken Schieoevers tussen de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland (maart 2018).
- Het PvE eerder opgesteld voor het ontwerp van de verbreding van de Delftse Schie (Arcadis, mei 2018).
- De uitgangspunten besproken in de werksessies.

Het PvE is een apart werkdocument in het dossier van de gemeente en de provincie. Voor de uitwerking van de mogelijke alternatieven voor de loswal worden in deze paragraaf een aantal kenmerkende eisen naar voren gehaald.

Vaarweg Delftse Schie

- Uitgegaan dient te worden van een CEMT-klasse III vaarweg, krap profiel.
- Rekening dient te worden gehouden met een veiligheidszone zoals vastgelegd in het ligplaatsenbeleid provinciale vaarwegen Zuid-Holland (2010).
- De schetsontwerpen dienen te voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen 2017.

Loswal

- De loswal dient ruimte te bieden aan één loswalpositie (afgerond 100 m) voor één CEMT-klasse III schip.
- De loswal dient ruimte te bieden aan één ligplaats voor één CEMT-klasse III schip (afgerond 100 m).
- De loswal wordt geïntegreerd in de (boezem)kade langs de Delftse Schie. De veiligheid tegen overstromen bij extreme waterstanden op de Schie dient te worden behouden.
- Aan de landzijde dient voldoende ruimte te zijn voor laden en lossen van schepen en de aan en afvoer van materiaal per as. Op de korte termijn hoeft geen rekening gehouden te worden met ruimte voor opslag.

Ligplaatsen

- De ligplaats/ wachtplaats dient ruimte te bieden aan twee schepen (afgerond 200 m) voor twee CEMT-klasse III schepen.
- De ligplaatsen worden geïntegreerd in de (boezem)kade langs de Delftse Schie. De veiligheid tegen overstromingen bij extreme waterstanden op de Schie dient te worden behouden.
- Aan de landzijde dient voldoende ruimte te zijn voor schippers om hun auto op de wal te zetten.

Landverkeer

- Fietzers langs de oevers dienen veilig de loswal te kunnen passeren, Zo niet, dan dient het mogelijk te zijn om over een korte afstand om te rijden.

3 ALTERNATIEVEN

3.1 Zwaaiikom

Schepen vertrekken veelal in dezelfde richting als van waar zij gekomen zijn en moeten daarom keren. De gelegenheid om te keren dient binnen aanvaardbare afstand van de loswal te liggen en afhankelijk van het gebruik van de loswal vooruit varende te bereiken te zijn.

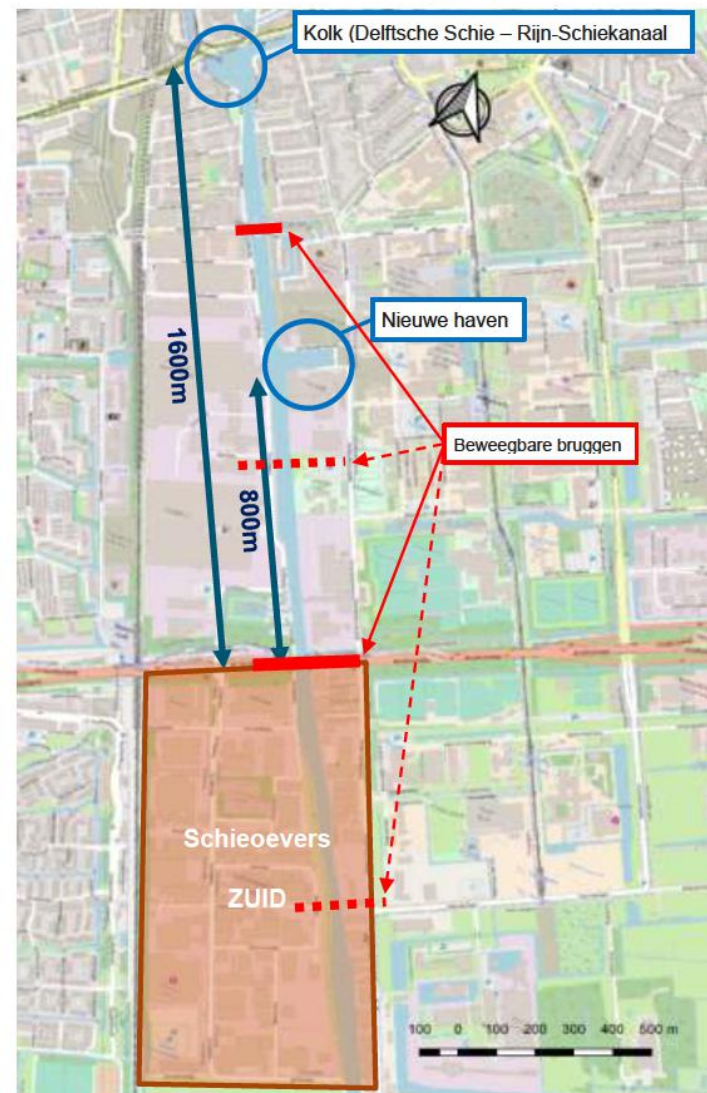
Op dit moment zijn er twee draaigelegenheden binnen afzienbare afstand van de zoekgebieden (Schieoevers Zuid) maar niet daarbinnen. Dit zijn de 'Nieuwe Haven' en 'Kolk', die zich op respectievelijk ± 800 m en ± 1.600 m bevinden vanaf de noordelijke grens van Schieoevers Zuid. Tussen Schieoevers Zuid en de keergelegenheden bevinden zich beweegbare bruggen met een beperkte doorvaarthoogte.

In Bijlage A is nagegaan of op korte termijn de aanleg van een zwaaiikom nodig is. De realisatie van een zwaaiikom in Schieoevers Zuid heeft de volgende consequenties:

- Het aantal brugopeningen van de Kruithuisbrug neemt maximaal 40% af (circa 500 brugopeningen per jaar).
- De realisatie van de zwaaiikom zal het uitgeefbare terrein reduceren.
- Het maximaal aantal te realiseren losplaatsen op Schieoevers Zuid zal reduceren van maximaal zes naar maximaal drie. Dit leidt tot inkomstenderving.

De keuze voor een zwaaiikom is uiteindelijk een afweging tussen de maatschappelijke kosten ten gevolge van een brugopening (hinder wegverkeer) versus de realisatiekosten van de zwaaiikom (kostenindicatie in bijlage A: € vijf miljoen) en de inkomstenderving vanwege de reductie van het uitgeefbare oppervlak. De brugopeningen worden weliswaar als hinderlijk ervaren, maar ze leiden op dit moment nog niet tot grote knelpunten. Ook geldt voor de Kruithuisbrug op dit moment al een spitsuursluiting.

Geadviseerd wordt om de aanleg van een zwaaiikom uit te stellen totdat een toename van het aantal brugopeningen de doelstellingen van de kwaliteitsverbetering van Schieoevers Noord en Zuid dreigt te gaan beperken.



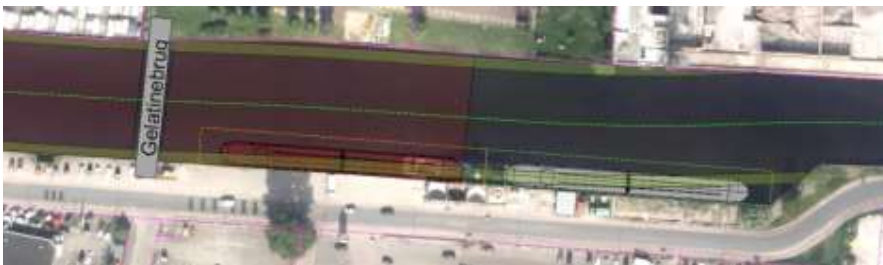
Figuur 8: Huidige situatie keergelegenheden

3.2 Twee nieuwe ligplaatsen

Ook voor de twee ligplaatsen voor Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal Schiehaven B.V. dient een alternatief gevonden te worden. Gekeken is naar de volgende mogelijkheden:

1. Aan de zuidzijde van de Gelatinebrug is gekeken of de realisatie van een ligplaats binnen de veiligheidszone van de Gelatinebrug mogelijk is en ook een ligplaats daarachter (zie Figuur 9). Beide opties vallen af. De eerste optie, een ligplaats voor een schip van 85 m binnen de veiligheidszone van de Gelatinebrug (circa 100 m) is onveilig. Het huidige ontwerp van de brug heeft een doorvaartbreedte van 22,5 m. De brug is met een groot CEMT-klasse III schip niet veilig te passeren als deze meteen moet bijsturen om het afgemeerde schip te vermijden. De tweede optie, de ligplaats daarachter en buiten de veiligheidszone ten zuiden van de Gelatinebrug, is ook onveilig omdat ook dit afgemeerde schip zich in de vaarweg bevindt.

Een ligplaats op deze locatie is wellicht acceptabel indien de Gelatinebrug en de Kruithuisbrug als één object (lees: gelijktijdig) worden geopend, hierdoor verdwijnt de behoefte aan wachtvoorzieningen tussen de Gelatine- en Kruithuisbrug. Schepen kunnen dan zonder verder oponthoud van beide kanten af beide bruggen passeren. De beheerder van de vaarweg (PZH) bepaalt of na realisatie van de Gelatinebrug een ligplaats aan de bestaande loswal toegestaan is.



Figuur 9 Ligplaatsen zuidzijde Gelatinebrug (huidige loswal). 1 binnen de veiligheidszone en 1 daar buiten, maar nog steeds in de vaargeul

2. Aan de zuidzijde van de Kruithuisbrug ligt een wachtplaats met een lengte van 80 m binnen de veiligheidszone van de Kruithuisbrug. Deze kan daarom niet als ligplaats worden gebruikt.
3. Zoekgebied Avalex. Er is ruimte voor circa 300 m kade. 200 m is nodig voor twee loswalposities. De realisatie van 200 m kade kan op het oog zonder verstoring van de huidige bedrijvigheid. Bij realisering van de volle 300 m (200 m loswal + 100 m ligplaats) zal dit gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van Avalex. Deze zal dan zijn huidige watergebonden verlaadvoorziening verliezen.
4. Zoekgebied Rataplan. Hier is ruimte voor minstens 200 m kade. Omdat de vaarweg aldaar verbreed moet worden is het een optie om deze opgave daarmee te combineren en ter plaatse de vaarweg dermate breed te maken zodat er ook ligplaatsen kunnen worden gecreëerd ten zuiden van de locatie Rataplan.

Een combinatie van mogelijke oplossingen 3. en 4. voor de ligplaatsen is ook denkbaar. Het is denkbaar om ter plaatse van Avalex de loswal aan te leggen in combinatie met ligplaatsen ter plaatse van Rataplan. Andersom is ook mogelijk. Door de oever ter plaatse van de ligplaatsen meteen zwaarder uit te voeren, kan deze kade aan de landzijde in de toekomst eenvoudig worden ingericht tot loswal voor watergebonden activiteiten.

3.3 Kansrijke alternatieven

In een werksessies met de gemeente en de provincie zijn mogelijke alternatieven voor de loswal ontwikkeld. Deze mogelijke alternatieven zijn beschreven in bijlage B. In een tweede werksessie zijn, door combinaties en het aanscherpen van wensen en uitgangspunten, uit deze mogelijke alternatieven twee kansrijke alternatieven naar voren gekomen die voldoen aan voorgaande uitgangspunten.

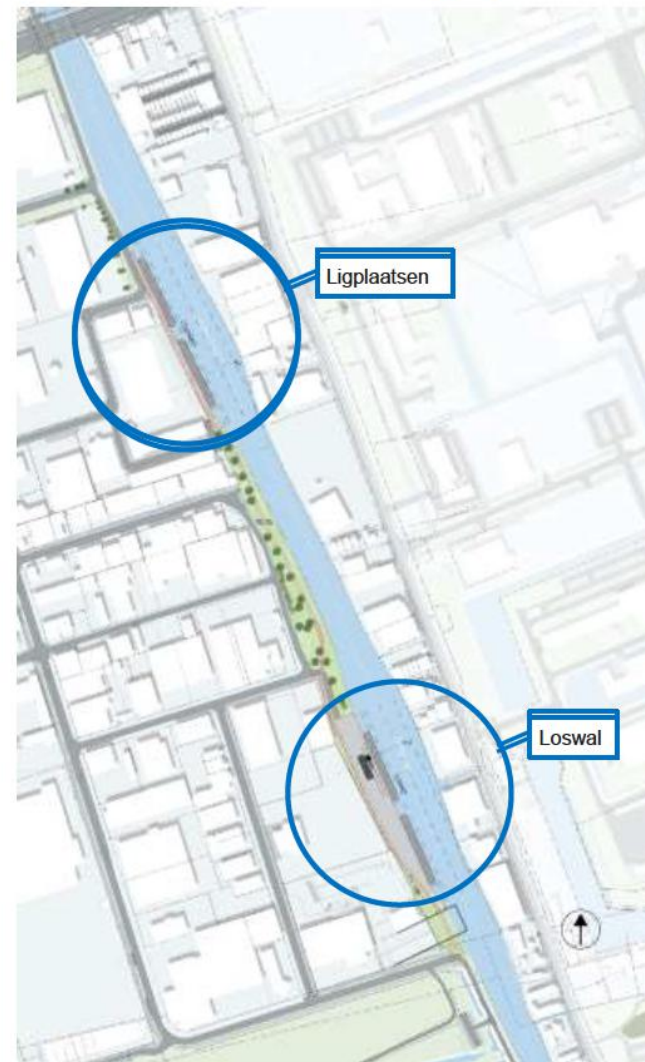
Kansrijk alternatief 1: Loswal ter hoogte van Avalex en Rojo

Op korte termijn:

- Voor zandhandel Van der Waal een openbare loswal voor twee schepen ter hoogte van Avalex/ Rojo met voldoende ruimte voor behoud van de laadvoorziening bij Avalex (afvoer afval voor verwerking in Rotterdam). Een diep watergebonden kavel is voor de zandhandel op korte termijn niet nodig.
- Bij gebruik door Van der Waal: Laden/ Lossen aan de noordzijde. Wachtplaats aan de zuidzijde van de loswal zodat het terrein van Avalex en Rojo zoveel mogelijk wordt ontzien.
- Twee ligplaatsen ter plaatse van Rataplan.
- Zwaairom: Gebruik maken van de bestaande "Nieuwe Haven" Schieoevers Noord.
- De verbreding van de Delftse Schie ter plaatse van de tankwal wordt aanvullend gerealiseerd.
- Grondverwerving is niet nodig aangezien deze variant geheel binnen gemeenteground valt.

Kansen op langere termijn:

- In geval van toekomstige verplaatsing van Rataplan kunnen twee extra loswalposities ter plaatse van Rataplan met diepe kavel voor het aantrekken van andere watergebonden bedrijvigheid worden toegevoegd.
- Ter plaatse van Rataplan is er ruimte voor een extra ligplaats door de kade te verlengen richting het noorden (in totaal 300 m).
- Een voorziening om te keren wordt niet verder overwogen tot de brugopeningen van de Kruithuisbrug en Gelatinebrug (en in de toekomst misschien ook de Faradaybrug) problemen gaan opleveren voor het landverkeer.



Figuur 10 Kansrijk alternatief 1, loswal locatie Avalex/Rojo (zie ook bijlage C)

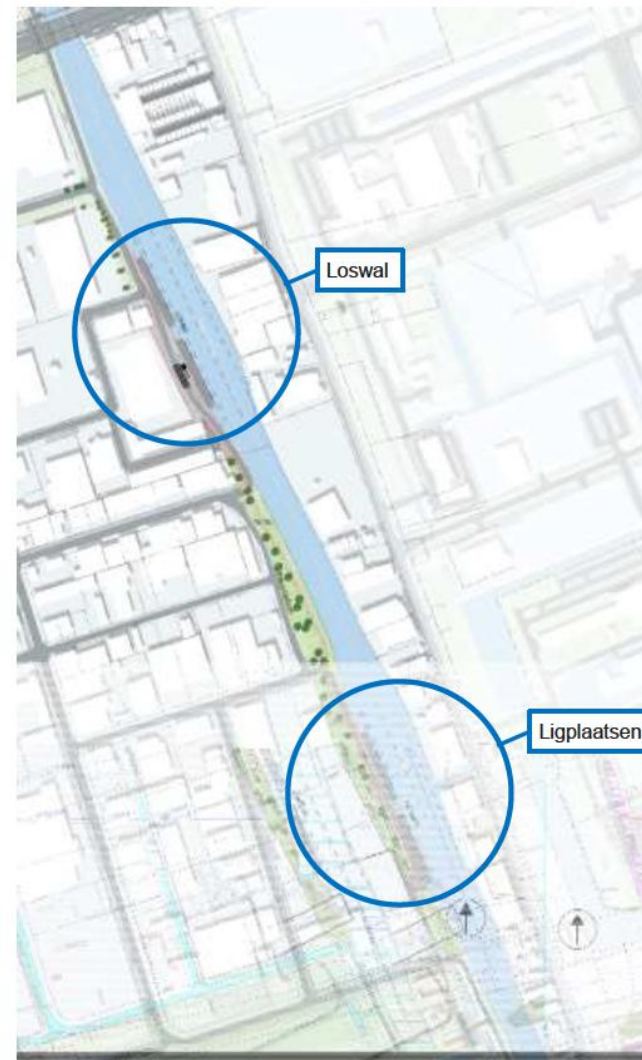
Kansrijk alternatief 2: Loswal ter hoogte van Rataplan

Op korte termijn:

- Een loswal voor twee schepen ter hoogte van Rataplan.
- Laden/ Lossen aan de zuidzijde. Wachten aan de noordzijde van de loswal passend binnen perceelgrenzen van Rataplan. Zo min mogelijk gebruik van perceel van Rataplan.
- Twee ligplaatsen ter plaatse van Avalex/ Rojo.
- Zwaaiikom: Gebruik maken van de bestaande “Nieuwe Haven” Schieoevers Noord.
- De aan te leggen loswal wordt geïntegreerd in de verbreding van de Delftse Schie ter plaatse van de tankwal.

Kansen op langere termijn:

- Met het terrein van Rojo kan, na verwerving daarvan, een diep watergebonden kavel worden gerealiseerd. De kades kunnen worden heringericht tot loswal.
- In geval van toekomstige verplaatsing van Avalex kan de kade worden verlengd tot 300 m met diepe kavels voor het aantrekken van andere watergebonden bedrijvigheid.
- Een keervoorziening wordt niet eerder overwogen tot de brugopeningen van de Kruithuisbrug en Gelatinebrug problemen gaan opleveren voor het verkeer over land.



Figuur 11 Kansrijk alternatief 2, loswal locatie Rataplan (zie ook bijlage C)

3.4 Kostenindicatie kansrijke alternatieven

Voor de kansrijke alternatieven 1 en 2 is op basis van deskundig oordeel en kengetallen uit eerdere ramingen voor de Verbreding van de Delftse Schie een kostenindicatie opgesteld (prijspeil 2017)¹. Een samenvatting van de kostenindicatie met een bandbreedte van ten minste 40% is weergegeven in Bijlage D. De kostenindicatie voor alternatief 1 (loswal bij Avalex/ Rojo en ligplaatsen bij Rataplan) is orde € 8,28 miljoen (exclusief btw). De kostenindicatie voor alternatief 2 (loswal bij Rataplan en ligplaatsen bij Avalex/ Rojo) is orde € 9,65 miljoen (exclusief btw). Het kostenverschil wordt vooral veroorzaakt door de grondverwerving van een deel van het perceel van Rataplan.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Voor de aanleg van alternatief 2 is grondverwerving van Rataplan nodig van ongeveer 2.600 m². De kosten hiervoor zijn geschat op € 1.3 miljoen. Uit een eerdere kostenindicatie volgt een totaalbedrag van circa € 2,5 miljoen exclusief btw als het gehele terrein wordt verworven en de opstallen worden gesloopt. Voor de aanleg van ligplaatsen bij Rataplan (alternatief 1, loswal bij Avalex) is geen grondverwerving bij Rataplan nodig.
- De kostenindicatie voor de verbreding van de Delftse Schie ter hoogte van de tankwal zijn in 2017 door Arcadis geraamd op € 3,08 miljoen (€ 3,72 miljoen inclusief btw). Als deze verbreding wordt gecombineerd met alternatief 2 (loswal bij Rataplan), dan worden de kosten voor de verbreding lager, maar daar komen dan de kosten voor de loswal of ligplaatsen bij.
- De hoofdwatgang langs de Teslaweg verdwijnt voor circa de helft bij de aanleg van alternatief 2. Compensatie van verlies van de gehele hoofdwatgang van circa 580 m² oppervlakte water langs de Teslaweg in het geval van de verbreding van de Delftse Schie is mogelijk in het Abtswoudse Bos. De kosten voor de compensatie van het verlies aan 580 m² oppervlaktewater langs de Teslaweg zijn in 2017 door Arcadis benaderd op € 78 duizend (€ 99 duizend inclusief btw). Voor alternatief 2 wordt met de helft van deze kosten rekening gehouden.

Bij Alternatief 1 wordt ongeveer dezelfde oppervlakte aan hoofdwatgang gedempt als voor de verbreding van de Delftse Schie. Er moet dus rekening worden gehouden met extra compensatie van circa 580 m² wat neerkomt op circa € 82 duizend (€ 99 duizend inclusief btw).

- De grondkering langs de ligplaatsen wordt alvast geschikt gemaakt als loswal (extra zware damwand met deksloof). De verharding kan dan later worden aangelegd.

3.5 Vergunningen scan

Voor de verplaatsing van de loswal is een vergunningenscan uitgevoerd. Voor het volledige overzicht van alle (mogelijk) benodigde vergunningen wordt verwezen naar bijlage E. De belangrijkste punten hieruit zijn hieronder samengevat.

Vergunningen

In deze fase van het project is voor veel vergunningen nog niet met zekerheid aan te geven welke vergunningen benodigd zijn. De belangrijkste procedures die (mogelijk) voor de realisatie van de loswal moeten worden doorlopen zijn:

- Bestemmingsplanwijziging.
- MER-beoordelingsbesluit.
- Omgevingsvergunning (bouwen loswal).
- Watervergunning (gebruik waterstaatswerk inclusief kering/doorstroomprofiel).
- Verkeersbesluit (wijziging verkeerssituatie fietspad).
- Verkeersbesluit (wijziging verkeerssituatie scheepvaart).
- Ontheffing Wet Natuurbescherming (Flora en Fauna).
- Ontgrondingenvergunning.

Voor de toekomstige gebruiker zijn de volgende procedures het meest relevant:

- Omgevingsvergunning milieu en bouwen (mogelijk kan op basis van de daadwerkelijke activiteiten van de gebruiker van de loswal voor het onderdeel milieu van de omgevingsvergunning worden volstaan met een melding activiteitenbesluit).

¹ De indexering van 2017 naar 2018 is verwaarloosbaar binnen de bandbreedte van de kostenindicatie.

- Omgevingsvergunning Beperkte Milieutoets (OBM): mogelijk relevant omdat de activiteit MER beoordelingsplichtig is.

Voor de (mogelijk) benodigde uitvoeringsvergunningen (aannemer) wordt verwezen naar de tabel in bijlage D.

Ruimtelijke ordening

Het realiseren van een nieuwe loswal is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Een aanpassing van het bestemmingsplan is nodig.

MER

Op basis van bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage moet een MER-beoordeling worden uitgevoerd. Hiermee dient uitgesloten te worden dat sprake zal zijn van milieueffecten waarvoor een MER procedure doorlopen moet worden. Omdat sprake is van een MER-beoordelingsplicht is tevens een omgevingsvergunning Beperkte Milieutoets (OBM) benodigd.

Coördinatie van procedures

Mede ten behoeve van de plannen voor de verbreding van de Schie, heeft de gemeente Delft in 2018 de *Coördinatieverordening gemeente Delft 2018* vastgesteld. Op basis van deze verordening is het mogelijk om - ter verwezenlijking van onderdelen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid - de voorbereiding en bekendmaking van besluiten waarvoor de gemeente Delft bevoegd gezag is, gecoördineerd te doorlopen.

3.6 Indicatieve planning

In bijlage F is de indicatieve procedureplanning voor de loswal en ligplaatsen opgenomen naast de indicatieve planning voor de realisatie van de Gelatinebrug. Geconcludeerd wordt dat de ambitie om medio 2022 de Gelatinebrug operationeel te hebben, planning-technisch een bijzondere uitdaging is omdat voordat de aanleg van de brug kan starten eerst een alternatief gerealiseerd moet zijn voor de huidige loswal en ligplaatsen in Schieoevers Zuid. De resterende voorbereidingstijd en bouwtijd voor de loswal, ligplaatsen en verbreding Delftse Schie is daarvoor erg kort.

De kwaliteit van de voorbereiding vanaf Q3 2018 tot en met Q1 van 2019 kan bepalen of beroepen worden ingediend bij de Raad van State. Als geen beroepen bij de RvS worden ingediend is de doorlooptijd voor de

planprocedures 6 maanden korter. Aanbevolen wordt om de kansen en risico's nader in beeld te brengen om zo tot een realistische procedureplanning en realisatieplanning te komen voor de realisatie van de ligplaatsen en de loswal gevolgd door de aanleg van de Gelatinebrug.

Aandachtspunten

- Ter plaatse van alternatief 2 zijn al diverse bureaustudies en veldonderzoeken uitgevoerd in voorbereiding op de verbreding van de Delftse Schie. Geadviseerd wordt te beoordelen in welke mate deze onderzoeken dekkend (zowel voor activiteiten als ruimtelijk) en nog actueel zijn voor de realisatie van de loswal indien alternatief 2 het voorkeursalternatief wordt. Voor alternatief 1 (loswal ter hoogte van Avalex/ Rojo) zijn voor zover bekend nog geen onderzoeken uitgevoerd.
- Als ervoor wordt gekozen de realisatie van de loswal te combineren met andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de verbreding van de Schie, dan dient de scope van de onderzoeken daar op te worden geactualiseerd. Dit geldt ook voor locaties waar compenserende maatregelen getroffen worden. Om het risico op vertraging als gevolg van langlopend ecologisch onderzoek te minimaliseren, wordt geadviseerd hier prioriteit aan te geven (in aanvulling op de reeds uitgevoerde en geactualiseerde QuickScan Natuurbescherming in het kader van de verbreding van de Delftse Schie van november 2017).
- Het combineren van de loswal met andere ruimtelijke ontwikkelingen, kan gevolgen hebben voor de te doorlopen procedures (al dan niet onder gemeentelijke coördinatie).

4 VOORKEURSOPLOSSING

4.1 Beoordelingskader

Om de kansrijke alternatieven onderling te vergelijken en te beoordelen of aan de doelstelling van het project wordt voldaan, wordt gebruik gemaakt van een eenvoudig beoordelingskader.

De verplaatsing van de loswal vindt plaats in het kader van de kwaliteitsverbetering van Schieoevers Noord en Schieoevers Zuid. Op korte termijn moet een alternatief gezocht worden voor Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal (twee loswalposities en twee ligplaatsen). Alternatieven met geen tot minimale grondverwerving en korte RO-procedures scoren daarom hoger. Daarnaast scoort een alternatief beter als deze op de langere termijn aantrekkelijker is voor watergebonden bedrijven in de regio om zich in Schieoevers Zuid te vestigen. Vanuit dit perspectief zijn de volgende beoordelingsaspecten met onderliggende criteria geformuleerd:

- **Realiseerbaarheid:** De aanleg van de varianten dient vergunbaar te zijn. Gronden voor realisatie zijn tijdig beschikbaar. Overlast voor de omgeving (hinder bedrijfsvoering en scheepvaart kan worden beperkt).
- **Inpasbaarheid:** Verleggen van watergangen, kabels en leidingen, fiets- en wandelpaden is mogelijk. De bereikbaarheid over land en water is goed mogelijk.
- **Kosten:** De realisatiekosten kunnen doorslaggevend zijn in de keuze van de voorkeursvariant. De verschillen zitten in de aanleg loswal, grondverwerving, beheer en onderhoud en medefinanciering van partners.
- **Duurzaamheid (People, Planet, Profit):** De varianten voor de te verplaatsen loswal dragen bij aan de doelstellingen geformuleerd in de Ruimtelijke Structuurvisie 2030 (oktober 2009) en de Gebiedsvisie Schieoevers 2030 (oktober 2010). Kansen voor een duurzame kwaliteitsverbetering van Schieoevers dienen in de toekomst maximaal te kunnen worden benut en nu niet worden beperkt.
- **Veiligheid:** Er dient geen gevaarlijke of onveilige situatie te ontstaan als gevolg van de aanleg van een alternatief voor zowel de burgers als de gebruikers van de loswal en de Delftse Schie (denk bijvoorbeeld aan de beroepsvaart en de roeisport).

4.2 Afweging

In deze paragraaf wordt op basis van deskundig oordeel de beoordeling van de alternatieven uitgevoerd. Aan dit oordeel liggen geen berekeningen ten grondslag. De score '0' betekent 'geen onderscheid'.

Beoordelingscriterium	Alternatief 1	Alternatief 2
Realiseerbaarheid		
Vergunbaar	0 Geen verschil, alle onderzoeken actualiseren en BP aanpassen	0 Geen verschil, alle onderzoeken actualiseren en BP aanpassen
Grondverwerving	++ Geen grondverwerving nodig	-- Medewerking Rataplan voor grondverwerving nodig
Hinder bedrijfsvoering	0	0
Hinder scheepvaart (Tijdens bouw)	- Smal, realisatie vanaf water en land	-- Nog smaller, realisatie vanaf water en land
Hinder landverkeer (Tijdens bouw)	+ Meer kansen voor realisatie vanaf het water	- Minder kansen voor werken vanaf het water is dus, meer over land
Inpasbaarheid		
Kabels en Leidingen	0 Geen inventarisatie, lijkt niet onderscheidend	0 Geen inventarisatie, lijkt niet onderscheidend
Infrastructuur	0	0
Bereikbaarheid over land	-	+

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Beoordelingscriterium	Alternatief 1	Alternatief 2
	Dezelfde weg terug rijden	Aan een zijde aanrijden, andere zijde wegrijden
Veiligheid fietsers	- Vrachtwagens moeten keren en terugrijden. Fietzers veel vaker omrijden (nu rood licht bij laden afval bij Avalex)	+ Niet ideaal, maar fietsers rijden nu ook langs op de Schiekade
Bereikbaarheid over water	0	0
Waterhuishouding (Verlies m ² oppervlaktewater)	- Meer compensatie nodige in Abtswoudse Bos	+ Minder compensatie nodige in Abtswoudse Bos
Kosten		
Loswal	0 Dezelfde lengte/constructie	0 Dezelfde lengte/constructie
Verbreding Delftse Schie	0 Zie bijlage D	0 Zie bijlage D
Grondverwerving	++ Geen grondverwerving nodig voor loswal of wachtplaats	-- Aankoop deel perceel Rataplan voor aanleg loswal
Compensatie oppervlakte water hoofdwatgang	- Meer oppervlaktewater moet wijken voor kadeterrein	+
Duurzaamheid		
People	0	0

Beoordelingscriterium	Alternatief 1	Alternatief 2
Sociaal maatschappelijk	Afgelegen bedrijventerrein	Afgelegen bedrijventerrein
Profit Kansen voor meer watergebonden bedrijven	++ Op termijn kavel van 2,87 ha achter loswal en verlenging loswal	+ Op termijn kavel van 1 ha achter loswal, beperkte verlenging loswal
Planet Kansen voor MVO zoals de stadshalte	+ Meer kansen voor meer ha en dus MVO	0 Kansen voor meer ha en dus MVO
Veiligheid		
Burgers	0 Ligt afgelegen	0 Ligt afgelegen
Scheepvaart	+ Meer ruimte om recht voor de Kruithuisbrug te komen	- Niet de meest ideale vaarlijn om recht onder Kruithuisbrug te komen
Watersport/Roeisport	++ Verder weg van Kruithuisbrug, meer overzicht en reactietijd roeiers.	- Niet ideaal, maar acceptabel. T.o.v. huidige situatie
Totaal	+5	-2

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Uit deze eenvoudige afweging, zonder rangschikking in de beoordelingscriteria, scoort alternatief 1 (loswal ter hoogte van Avalex/Rojo) iets beter dan alternatief 2 (loswal bij Rataplan).

Bepalend is dat op korte termijn een vervanging van de twee loswalposities voor Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal nodig is. Voor de zandhandel is geen diepe kavel nodig. Vanwege de beperkte breedte van de Schie en omdat ruimte nodig is voor de overslag, is in geval van alternatief 2 (een deel van) het perceel van Rataplan nodig. Bij alternatief 2 zijn de kosten iets hoger dan alternatief 1 en kan de grondverwerving de realisatie vertragen.

Alternatief 1 biedt meer kansen voor toekomstige ontwikkelingen in het kader van de kwaliteitsverbetering Schieoevers Zuid. De loswal kan, na een eventuele toekomstige verplaatsing van Avalex, naar het zuiden worden uitgebreid. Dan komt er ook een groot perceel vrij voor watergebonden bedrijvigheid. De kade bij de ligplaatsen kan in de toekomst worden aangepast tot een loswal. Met alternatief 1 geeft de gemeente ook meer een signaal af dat ze in Schieoevers Zuid investeert in HMC en watergebonden bedrijvigheid.

Vooralsnog is het uitgangspunt voor de stadshalte dat de schepen ook gebruik kunnen maken van de nieuwe loswal in Schieoevers Zuid. De loswal bij Avalex/ Rojo, biedt de meeste kansen voor medegebruik en een toekomstige verlenging naar 300 m, vooral als in de toekomst Avalex kan worden verplaatst.

4.3 Variatie binnen voorkeursalternatief

Alternatieven 1 en 2 zijn ook complementair en kunnen ook worden gezien als elkaars groeivariant. Maximaal kunnen zes ligplaatsen gecreëerd worden (drie bij Rataplan en drie bij Avalex/ Rojo).

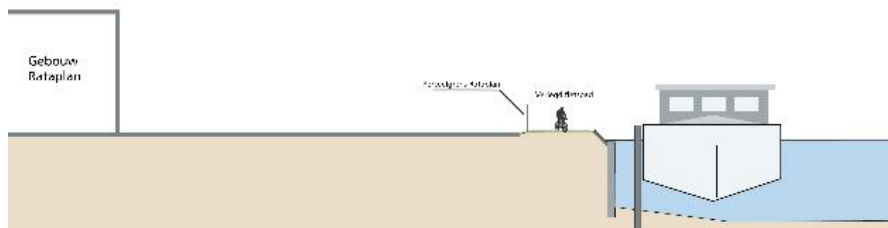
Het voorkeursalternatief kan worden opgeknipt in bouwstenen en het is denkbaar dat deze bouwstenen gefaseerd worden gerealiseerd afhankelijk van de behoefte aan loswalposities en ligplaatsen in Schieoevers Zuid of dat de vaarwegbeheerder (tijdelijk) afwijkingen van het ligplaatsenbeleid gedooft.

Dit leidt tot de kostenvariëaties in Tabel 1 binnen het voorkeursalternatief (alternatief 1):

- Alternatief 1a is zonder de aanleg van de ligplaatsen bij Rataplan onder de veronderstelling dat na realisatie van de Gelatinebrug, aan de zuidzijde twee ligplaatsen mogelijk zijn. Nadelen zijn (1) dat tijdens de aanleg van de Gelatinebrug de twee ligplaatsen aan de zuidzijde van de brug niet te gebruiken zijn en (2) dat de vaarwegbeheerder, na aanleg van de Gelatinebrug, ontheffing moet verlenen voor een ligplaats binnen de veiligheidszone van de Gelatinebrug en een ligplaats deels in de vaarweg (zie Figuur 9).
De verbreding van de Delftse Schie wordt in alternatief 1a nu als een apart project beschouwd. Kostenbesparing is nog steeds mogelijk door beide projecten in een realisatiecontract uit te laten voeren.
- Alternatief 1b gaat er van uit dat in de toekomst de ligplaatsen bij Rataplan niet worden aangepast tot loswal. Het is dan niet nodig 265 m aan damwanden nu al extra zwaar en lang met deksloof aan te leggen. Uitgegaan wordt van de oeverconstructie bij de ligplaatsen zoals in het ontwerp van de verbreding Delftse Schie met een rij meerpalen vrij van de damwanden (zie Figuur 12). Dit leidt tot een kostenreductie zoals aangegeven in Tabel 1 van ongeveer € 1,5 miljoen exclusief btw.

Tabel 1 Variaties binnen alternatief 1 (kostenindicatie exclusief btw)

Bouwsteen	Alt 1 Excl. btw	Alt 1a Excl. btw	Alt1b Excl. btw
Loswal Avalex/Rojo	M 1,5	M 1,5	M 1,5
Ligplaatsen	M 1,5	M 1,5	M 1,5
Verbreding DS	M 1,5	M 1,5	M 1,5
Watercompensatie	M 1,5	M 1,5	M 1,5
Totaal	M 6,0	M 6,0	M 6,0



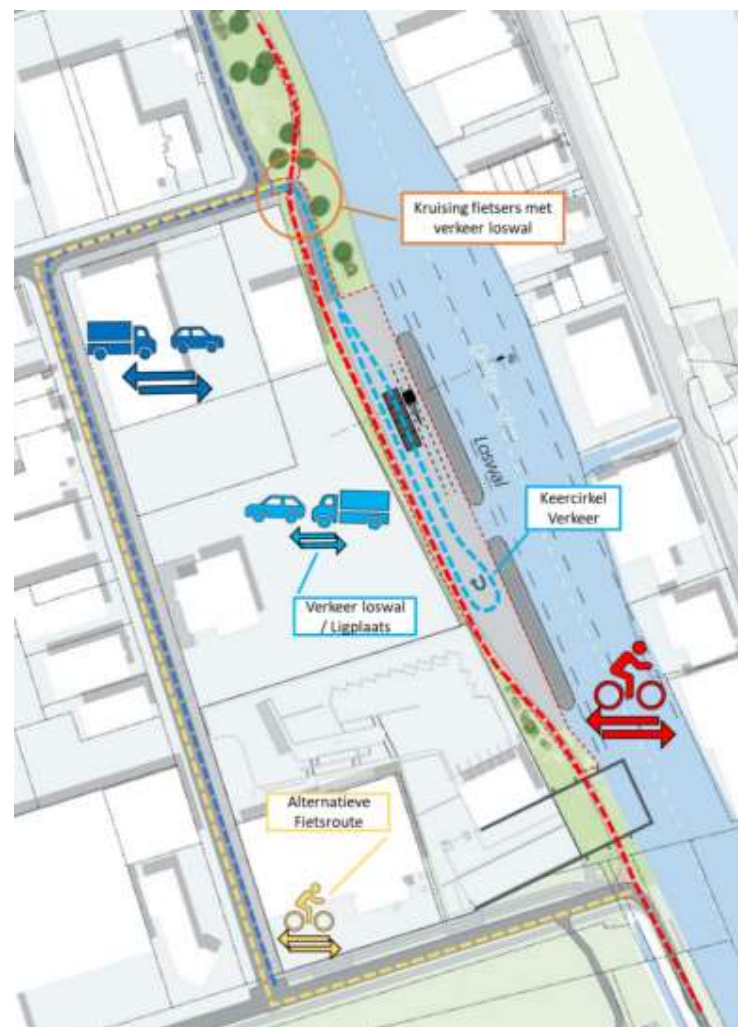
Figuur 12 Schets ligplaatsen Rataplan lichter uitgevoerd

4.4 Aandachtspunten verkeer

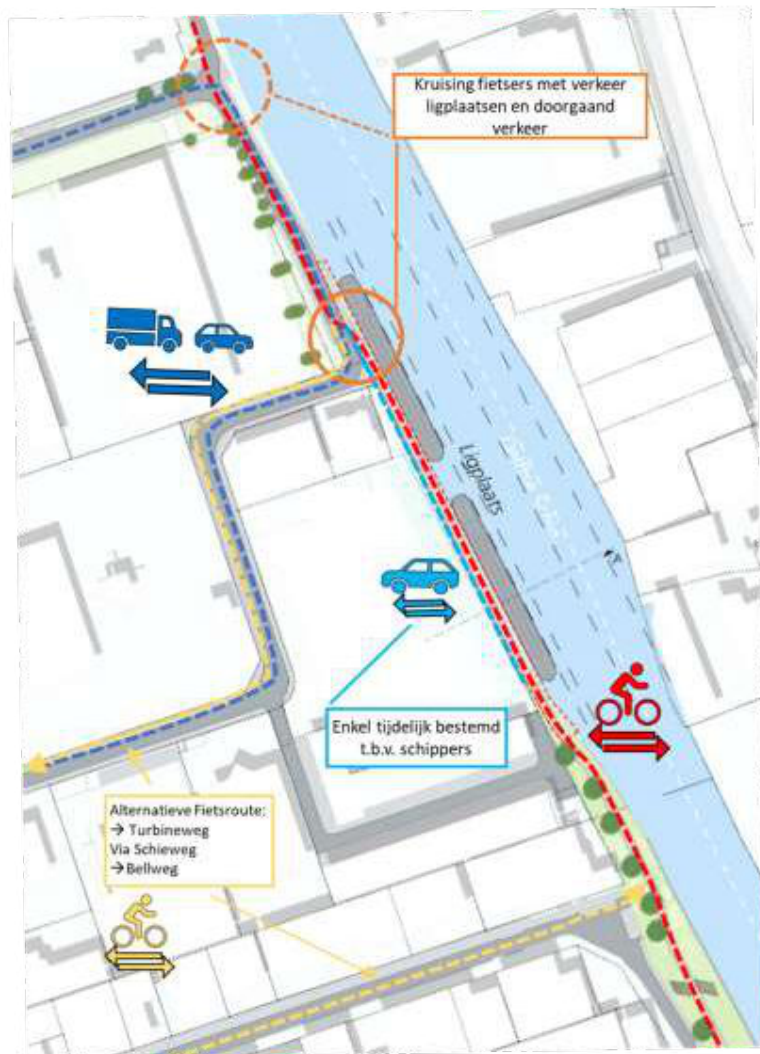
Een aandachtspunt bij de loswal bij Avalex/ Rojo is dat vrachtverkeer aan het eind van de Marconiweg rechtsaf moet, langs de oever naar de loswal rijden en na daar geladen te zijn, via dezelfde weg terug moet. Fietzers zijn al gewend om te rijden als schepen geladen worden bij Avalex (rood licht op fietspad). Fietzers krijgen in de nieuwe situatie te maken met vrachtverkeer dat op en neer rijdt en aan het einde van de loswal keert. Aanbevolen wordt om het fietspad op de Schiekade tussen de Marconiweg en de Schieweg tijdens werktijden af te sluiten voor fietsers (huidig verkeerslicht permanent op rood). De fietsers moeten dan 650 m omrijden via de Voltaweg. Zie Figuur 13.

Een ander aandachtspunt is de breedte van het fietspad langs de kade bij Rataplan. Voor fietspaden die verlegd worden dient volgens de gemeente uitgegaan te worden van twee richtingen, dubbel bereden fietspaden met een minimale breedte van 3,2 m. Er blijft nog maar een smalle strook over tussen het fietspad en het water. Als er schepen liggen, zullen de schippers ook over het fietspad naar hun schip rijden en aan het einde keren. Een eventueel alternatief kan zijn om fietsers om te laten rijden via de Turbineweg en de Schieweg of toch een strook te verwerven van het perceel van Rataplan (zie Figuur 14 en ook Figuur 12).

In deze verkenning is geen onderzoek gedaan of de huidige verhardingen in Schieoevers Zuid (wegen en fietspaden) de zware belasting van vrachtverkeer van en naar de loswal aan kunnen.



Figuur 13 Routes fietsverkeer en bestemmingsverkeer loswal Alternatief 1



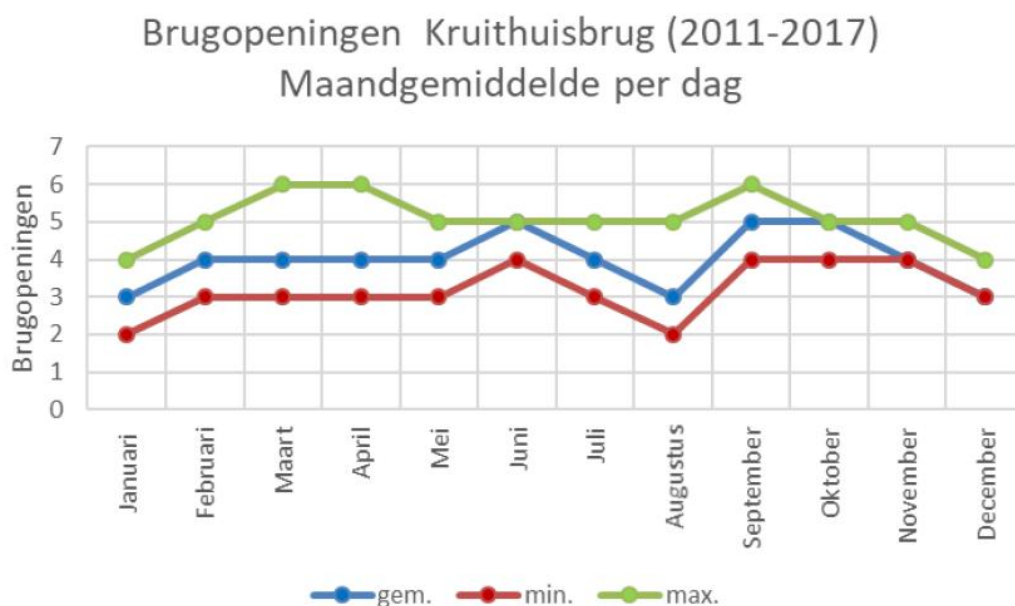
Figuur 14 Fietspad en bestemmingsverkeer ligplaatsen Rataplan (alternatief 1)

BIJLAGE A ANALYSE NOODZAAK NIEUWE ZWAAIKOM

Inleiding

In voorgaande ruimtelijke analyses is aangegeven dat bij het verschuiven van watergebonden bedrijven van Schieoevers Noord naar Schieoevers Zuid en vanwege een mogelijke vestiging van meer watergebonden bedrijven, een zwaaikom ten zuiden van de Kruithuisweg wenselijk is. In dat geval kan het scheepvaartverkeer vanuit Rotterdam met een bestemming op Schieoevers Zuid vóór de Kruithuiswegbrug keren, waardoor de Kruithuisbrug minder vaak geopend hoeft te worden.

Op basis van de maandrapportages uit de Cobald-registratie moet in de huidige situatie rekening worden gehouden met twee tot zes brugopeningen van de Kruithuisbrug per dag, de frequentie is daarbij afhankelijk van maand en seizoen.



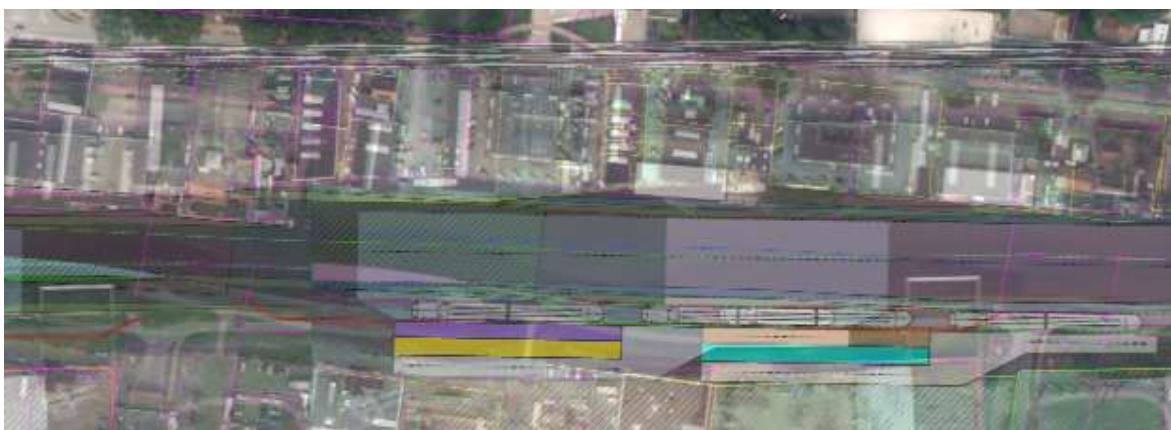
Bij de Kruithuisbrug is sprake van spitsuursluiting.

Kruithuisbrug (39.8)		Spitssluiting voor recreatievaart ma t/m vr 06:45 - 09:30 en 16:00 - 18:00. Beroepsvaart 07:30 - 09:00 en 16:30 - 18:00, meelifen tijdens de spitssluiting met beroepsvaart is toegestaan, met inachtneming van de aanwijzingen van de het bediend personeel
Marifoonkanaal 18 Telefoonnr. 070-3207071		
		01 April t/m 31 Oktober
	Ma	06:00 - 23:59
	Di t/m Do	00:00 - 23:59
	Vr	00:00 - 22:00
	Za	07:00 - 19:00
	Zo / Fstd.	09:00 - 19:00
		01 November t/m 31 Maart
	Ma	06:00 - 23:59
	Di t/m Do	00:00 - 23:59
	Vr	00:00 - 22:00
	Za	09:00 - 13:00
	Zo / Fstd.	Geen bediening

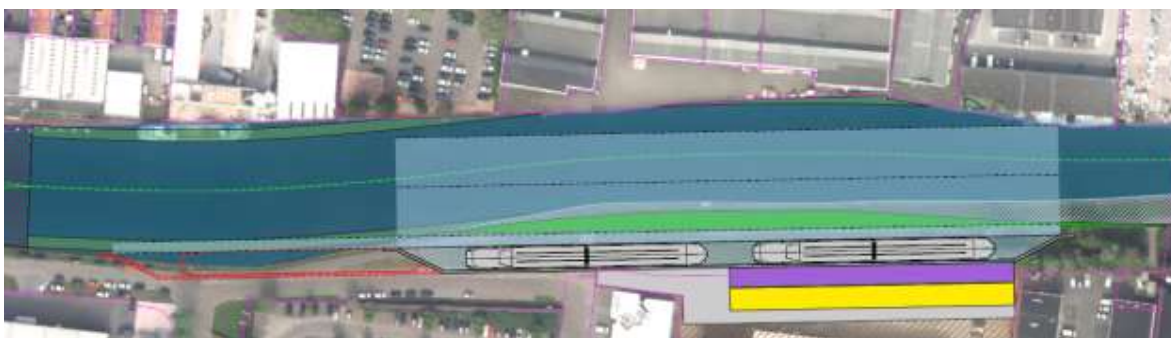
De Abtswoudsebrug ten noorden van Schieoevers Noord wordt door de lagere doorvaarthoogte meer frequent geopend. Gemiddeld moet hier rekening worden gehouden met 5400 brugopeningen per jaar of 5 tot 28 brugopeningen van de Abtswoudsebrug per dag.

2 Complementaire Alternatieven

Tijdens de werksessie waarin alternatieven gezocht werden voor de loswalposities van der Waal zijn twee locaties overgebleven als zoekgebied voor de aanleg van de loswal. Alternatief 1 is een loswal bij Avalex/ Rojo (korte termijn twee ligplaatsen, op termijn uit te breiden naar maximaal drie). Alternatief 2 is een loswal bij Rataplan met ruimte voor maximaal twee ligplaatsen. Het perceel van Rataplan is ook een mogelijke locatie voor een zwaairom. Beide locaties zijn complementair en kunnen ook worden gezien als elkaars groeivariant. Maximaal zouden er dus vijf loswalposities gecreëerd kunnen worden.



Figuur 15 Variant 1: loswal ter hoogte van Avalex/Rojo



Figuur 16 Variant 2: loswal ter hoogte van Rataplan

Situatie zonder zwaairom

Er is geen betrouwbare data beschikbaar die een indicatie geeft van het aantal scheepsaanlopen op Schieoevers Noord, vooralsnog is er op basis van deskundig oordeel vanuit gegaan dat iedere huidige loswalpositie ongeveer 200 schepen kan afhandelen per jaar. De 200 scheepsbezoeken per jaar komen overeen met 400 scheepsbewegingen per jaar, 200 geladen scheepsbewegingen noord en 200 ongeladen scheepsbewegingen zuid.

De volgende figuur geeft het aantal brugopeningen in drie situaties, waarbij geen zwaairom is gerealiseerd:

- Huidige situatie.
- Situatie na verplaatsing van Van der Waal.
- Situatie na verplaatsing van Van der Waal en het verplaatsen van twee natte bedrijven van een locatie ten noorden van de Abtswoudsebrug naar Schieoevers Zuid (bijvoorbeeld locaties Rataplan).



De aanleg van de Faradaybrug is nog onzeker, maar wordt in deze analyse wel meegenomen.

Bij deze analyse is het belangrijk rekening te houden met de hoogte van de toegelaten klasse III schepen. De toegelaten klasse III schepen hebben in ongeladen toestand een hoogte van maximaal 6.2 m. Wanneer het schip volledig geladen is, neemt de diepgang toe en is de hoogte nog maar in de orde van 5.1 m. Rekening houdende met een veiligheidsmarge van 0.3 m tussen schip en brug is de hoogte van de Kruithuisbrug dus voldoende hoog voor volledig geladen schepen, maar onvoldoende voor ongeladen schepen. De 800 scheepsbewegingen per jaar die gerelateerd zijn aan Van der Waal (twee ligposities * 400 scheepsbewegingen per jaar), leveren dus maximaal 400 brugopeningen op van de Kruithuisbrug. De overige bruggen zijn aanzienlijk lager en hebben openingen nodig voor geladen en ongeladen klasse III schepen.

Na verplaatsing van Van der Waal varen de schepen nog altijd dezelfde route. Echter, het is nu mogelijk om eerst te keren en de Kruithuisbrug op zowel de heenweg als op de terugweg in geladen toestand te passeren. Hierdoor zou het aantal brugopeningen van de Kruithuisbrug in theorie met 400 openingen afnemen. Veiligheidshalve is dit gereduceerd naar 200 bewegingen omdat niet duidelijk is of de schepen altijd maximaal beladen worden. Het verplaatsen van Van der Waal zonder de aanleg van een zwaaikom levert dus al positief effect op. Omdat de doorvaartheogte van de andere bruggen aanzienlijk lager is, is daar geen positief effect te verwachten.

Wanneer aanvullende natte bedrijvigheid wordt verplaatst van een locatie ten noorden van de Abtswoudsebrug naar Schieoevers Zuid, dan zal het aantal brugopeningen van de Abtswoudsebrug met ongeveer 800 brugopeningen reduceren. Op Schieoevers Zuid kunnen maximaal twee losposities worden gerealiseerd met een behoorlijk kavel achter de kade. Een dergelijk kavel is essentieel om natte bedrijven te kunnen aantrekken. Zonder zwaaikom keren deze schepen in de keerhaven. Het aantal openingen van de Kruithuisbrug zou eventueel ook iets kunnen afnemen, afhankelijk van het type schepen dat wordt gebruikt. Hierover is te weinig duidelijkheid en dit zal sterk afhangen van de scheepsmix van de nieuw aan te trekken bedrijven.

Situatie met zwaairom Schieoevers zuid



Een toekomstige zwaairom zou mogelijk gerealiseerd kunnen worden op het Rataplan terrein. De zwaairom kost veel ruimte en maakt de realisatie van aantrekkelijke natte bedrijventerreinen met voldoende kaveldiepte op deze locatie dan onmogelijk. Dat zou op de lange termijn kunnen veranderen als meer omliggende terreinen geacquireerd worden. Dit is echter lange termijn en voorlopig nog niet realistisch.

Er kunnen op Schieoevers Zuid, op voorgestelde locatie Avalex/ Rojo maximaal drie loswallen gecreëerd worden, twee voor het bedrijf Van der Waal en één voor Avalex (of een ander bedrijf). De volgende figuur geeft het aantal brugopeningen in twee situaties, waarbij er een zwaairom is gerealiseerd ter hoogte van Rataplan:

- Huidige situatie.
- Situatie na verplaatsing van Van der Waal naar Avalex/Rojo.

Figuur 17 Schets zwaairom



In de huidige situatie, vóór verplaatsing van Van der Waal zal alleen Avalex kunnen profiteren van de zwaairom. De gerelateerde schepen hoeven niet meer door de Kruithuisbrug en de Gelatinebrug om de keerhaven te bereiken. Dat scheelt in beperkte mate een aantal openingen van de Kruithuisbrug. Geladen schepen konden de brug immers al zonder opening passeren, een reductie is aangenomen van 100 brugpassages per jaar. Daarnaast zal het aantal openingen van de Gelatinebrug met 400 passages per jaar reduceren.

Na verplaatsing van Van der Waal naar Schieoevers Zuid (Avalex), kunnen ook de schepen van Van der Waal profiteren van de zwaairom bij Rataplan. In de bestaande situatie was aangenomen dat er 400 schepen een brugopening van de Kruithuisbrug nodig hebben en deze openingen zullen met de zwaairom niet meer plaatsvinden. Ook de openingsfrequentie van de toekomstige Gelatinebrug zal reduceren met circa 800 brugopeningen per jaar (geladen en lege schepen).

Na realisatie van de zwaairom in Schieoevers Zuid zijn er geen mogelijkheden om bedrijven te verplaatsen van een locatie ten Noorden van de Abtswoudsebrug naar Schieoevers Zuid. Ter plaatse van de zwaairom is op locatie Rataplan onvoldoende terreindiepte over om aantrekkelijke natte kavels te creëren. Dat zou in de toekomst anders kunnen worden als meer terreinen geacquireerd zouden kunnen worden.

Daarmee heeft de realisatie van de zwaairom de volgende consequenties:

- Het aantal brugopeningen van de Kruithuisbrug neemt met maximaal 40% af als een zwaairom gerealiseerd wordt (circa 500 brugopeningen per jaar).

- De realisatie van de zwaaiikom zal het uitgeefbare terrein reduceren. Het maximaal aantal te realiseren losplaatsen op Schieoevers Zuid zal reduceren van vijf naar drie. Dit leidt tot inkomstenderving.

De keuze voor een zwaaiikom is uiteindelijk een afweging tussen de maatschappelijke kosten ten gevolge van een brugopening (hinder wegverkeer) versus de realisatiekosten van de zwaaiikom en de inkomstenderving vanwege de reductie van het uitgeefbare oppervlak. De brugopeningen worden weliswaar als hinderlijk ervaren, maar ze leiden op dit moment nog niet tot grote knelpunten. Ook geldt voor de Kruithuisbrug op dit moment al een spitsuursluiting.

Stel dat een zwaaiikom wordt aangelegd op de locatie Rataplan. Aan de hand van de kostenindicatie voor de verbreding Delftse Schie en Figuur 17 zijn de investeringskosten grof geschat:

- Grondverwerving perceel Rataplan: Eerder zijn de kosten voor verwerving van het perceel en amoveren van het pand geschat op € 2,5 miljoen.
- Ontgraven: De diameter van de zwaaiikom is 102 m. De halve cirkel moet ontgraven worden van maaiveld tot circa 3,50 m waterdiepte. Dat is ongeveer 16.500 m³ wat neer komt op € 250.000,--.
- Oeverconstructie 300 m: Dezelfde lichte oeverconstructie als de verbreding van de Delftse Schie komt met ongeveer € 6.000/m op € 1,8 miljoen.
- Totale bouwkosten ongeveer € 2,05 miljoen. Engineeringskosten + Overige bijkomende kosten + Object overstijgende risico's is bij benadering 20%. De investeringskosten komen daarmee op ongeveer € 2,46 miljoen + € 2,5 miljoen = afgerond € 5 miljoen exclusief btw voor een zwaaiikom op de locatie Rataplan.

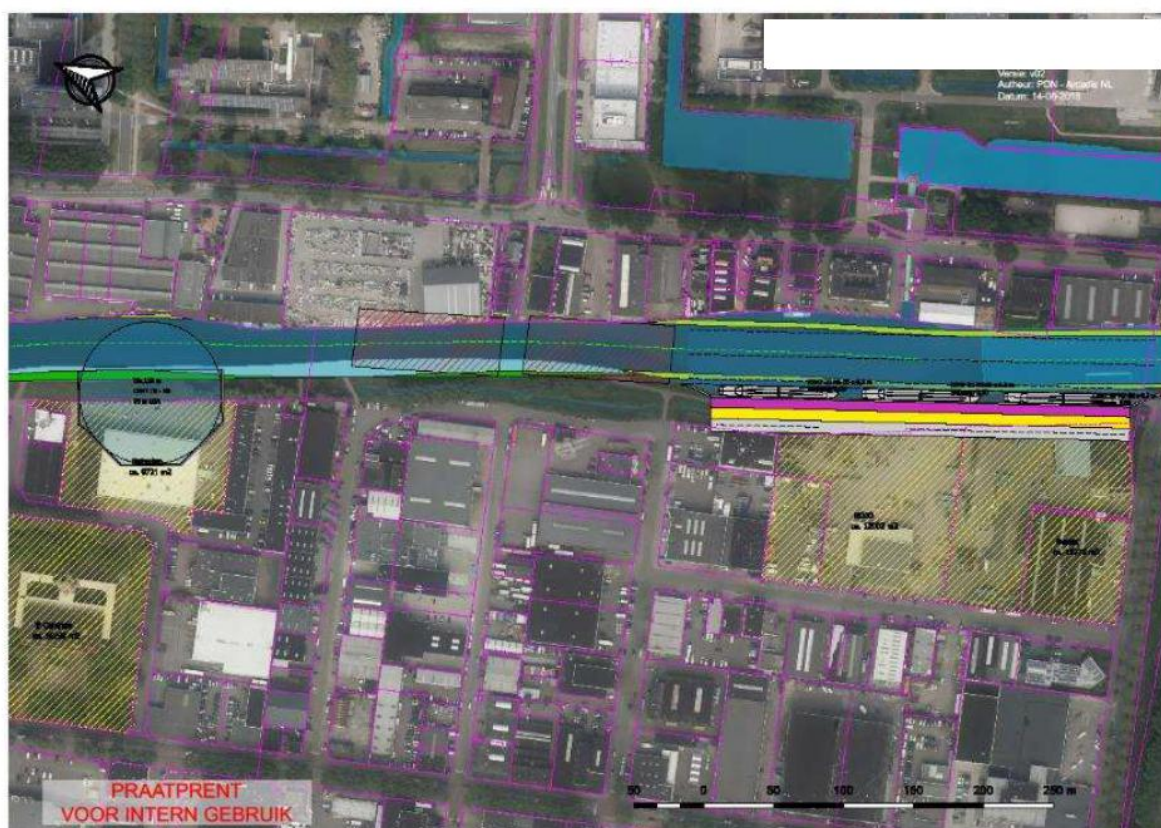
Bovenstaande analyse op basis van de huidige gegevens valideert om de aanleg van een zwaaiikom voorlopig uit te stellen totdat een toename van het aantal brugopeningen de doelstellingen van de kwaliteitsverbetering van Schieoevers Noord en Zuid dreigt te gaan beperken.

BIJLAGE B MOGELIJKE ALTERNATIEVEN

In onderstaande figuren zijn schetsen weergegeven van de loswal op de twee zoeklocaties bij Rataplan en Avalex/Rojo. In deze bijlage wordt kort ingegaan op de afwegingen die aan de hand van deze schetsen hebben plaatsgevonden in een werksessie met als resultaat de twee kansrijke alternatieven in bijlage C.

- Schetsontwerp 1 (Figuur 18) Loswal bij Avalex/Rojo met drie ligplaatsen, Zwaaiikom bij Rataplan.
- Schetsontwerp 2 (Figuur 19) loswal en zwaaiikom in insteekhaven bij Avalex/Rojo.
- Schetsontwerp 3 (Figuur 20) loswal bij Rataplan met twee ligplaatsen.
- Schetsontwerp 4 (Figuur 21) loswal bij Rataplan met drie ligplaatsen.

Schetsontwerp 1: De loswal van 300 m (drie ligplaatsen) is op dit moment te hoog gegrepen, omdat er op voorhand niet vanuit gegaan mag worden dat op korte termijn Avalex verhuisd wordt. De laadvoorziening voor afval moet voorlopig blijven. Om deze reden is verder gekeken naar de mogelijkheid of de loswal en de kade buiten de perceelgrenzen kan worden ingepast. Kansrijk alternatief 1 is hiervan het resultaat.



Figuur 18 Schetsontwerp 1, Loswal bij Avalex/Rojo met 3 ligplaatsen, Zwaaiikom bij Rataplan

Schetsontwerp 2: Een insteek haven op de percelen van Avalex/Rojo is op korte termijn niet realistisch. Voor de korte termijn (200 m loswal voor Van der Waal) is dit ook nog een te grote investering. Een groot nadeel van deze oplossing is het verlies van uitgiftebaar bedrijventerrein, waardoor inkomstenderving zal plaatsvinden.



Figuur 19 Schetsontwerp 2, loswal en zwaaiikom in insteekhaven ter hoogte van Avalex/Rojo

Schetsontwerp 3: Een loswal met twee ligplaatsen tegelijk aanleggen met de verbreding van de Delftse Schie is een aantrekkelijk alternatief. In het schetsontwerp is een groot deel van het perceel van Rataplan nodig. Nader onderzocht wordt of de loswal en de kade buiten de perceelgrenzen passen. Kansrijk alternatief 2 is hiervan het resultaat.



Figuur 20 Schetsontwerp 3, loswal bij Rataplan met 2 ligplaatsen

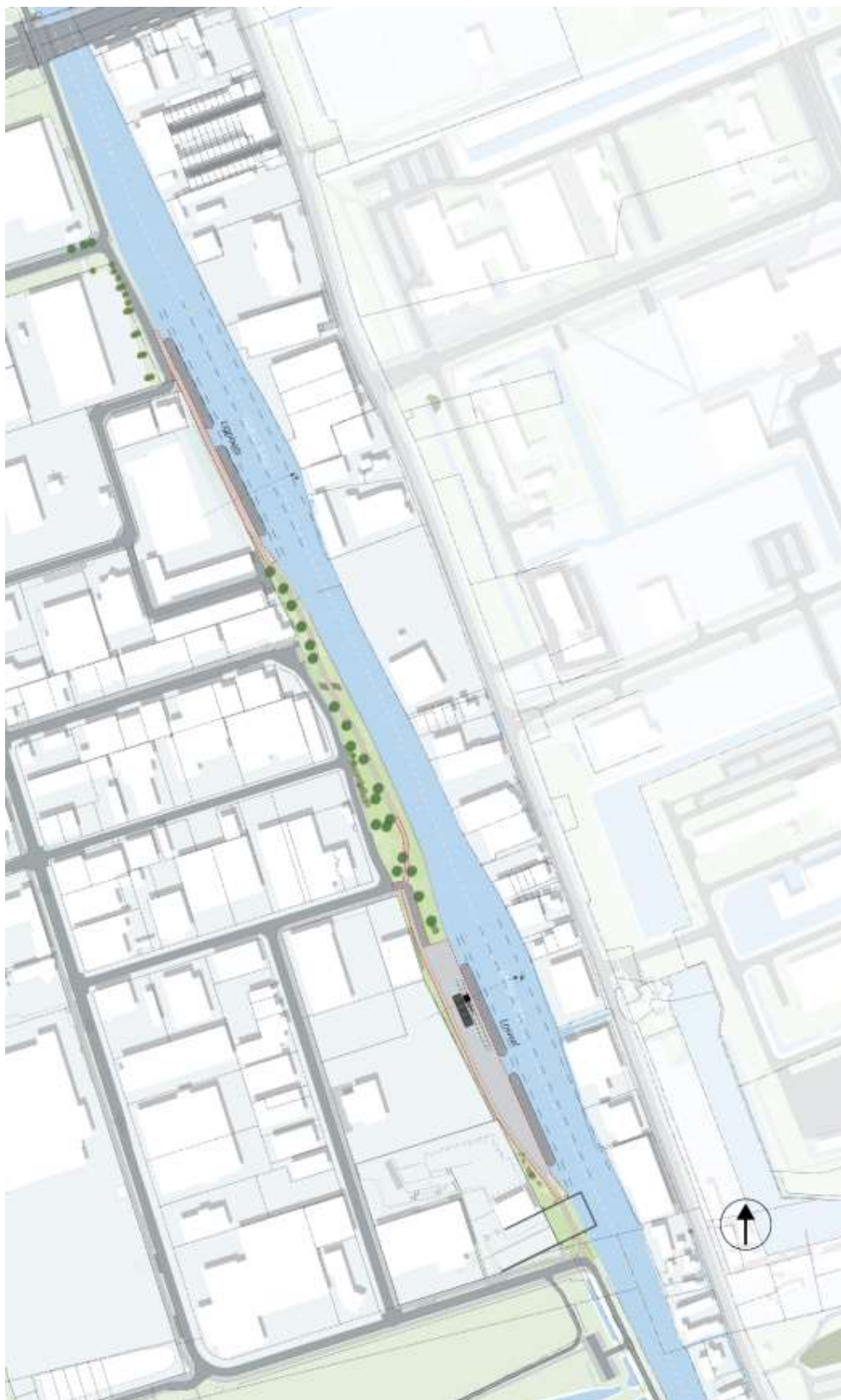
Schetsontwerp 4: Een loswal met drie ligplaatsen, tegelijk aanleggen met de verbreding van de Delftse Schie is ook mogelijk. Op de korte termijn zijn twee loswalposities voldoende wat overeenkomt met schetsontwerp 3.



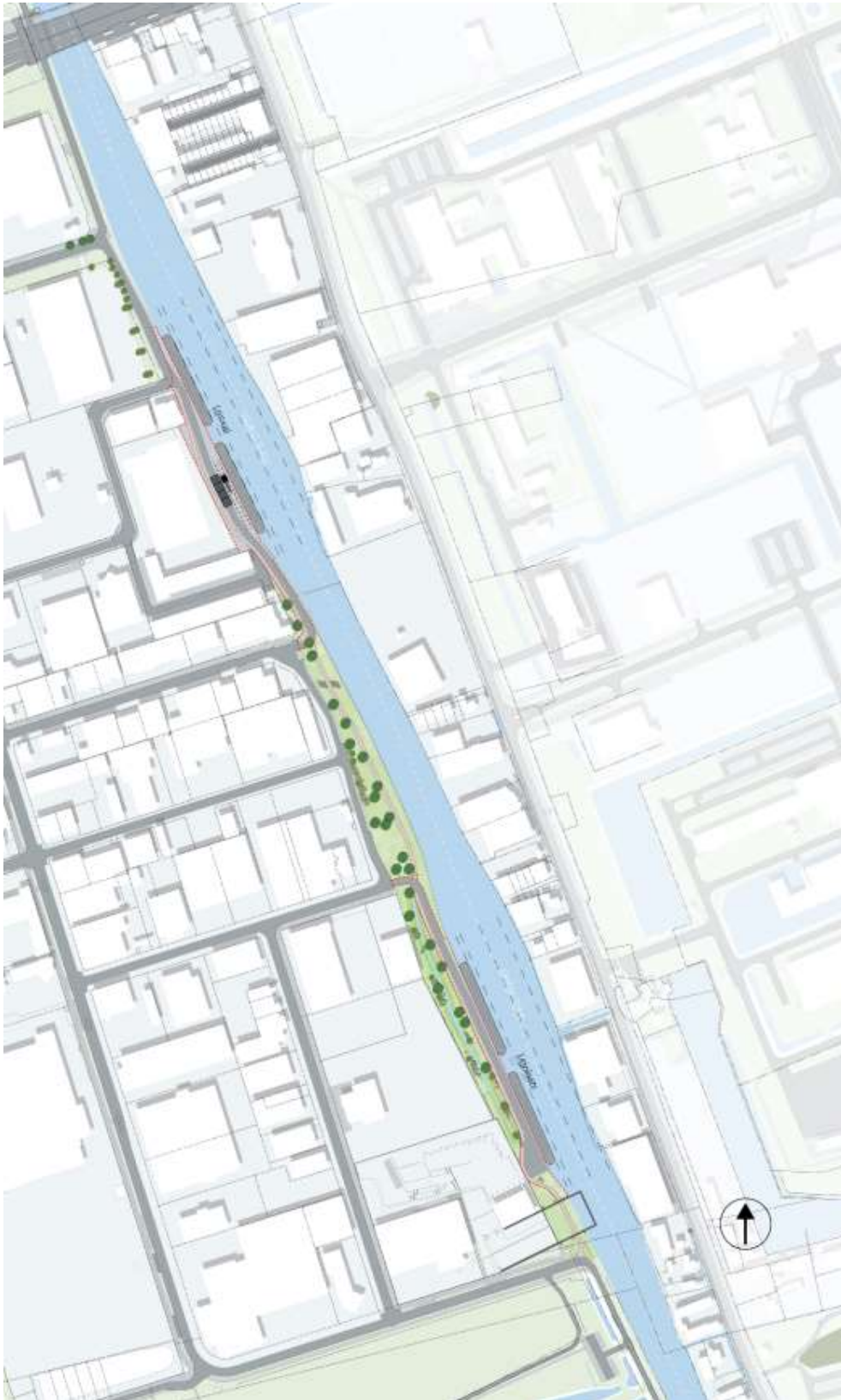
Figuur 21 Schetsontwerp 4, loswal bij Rataplan met 3 ligplaatsen

BIJLAGE C ONTWERPSCHETSEN

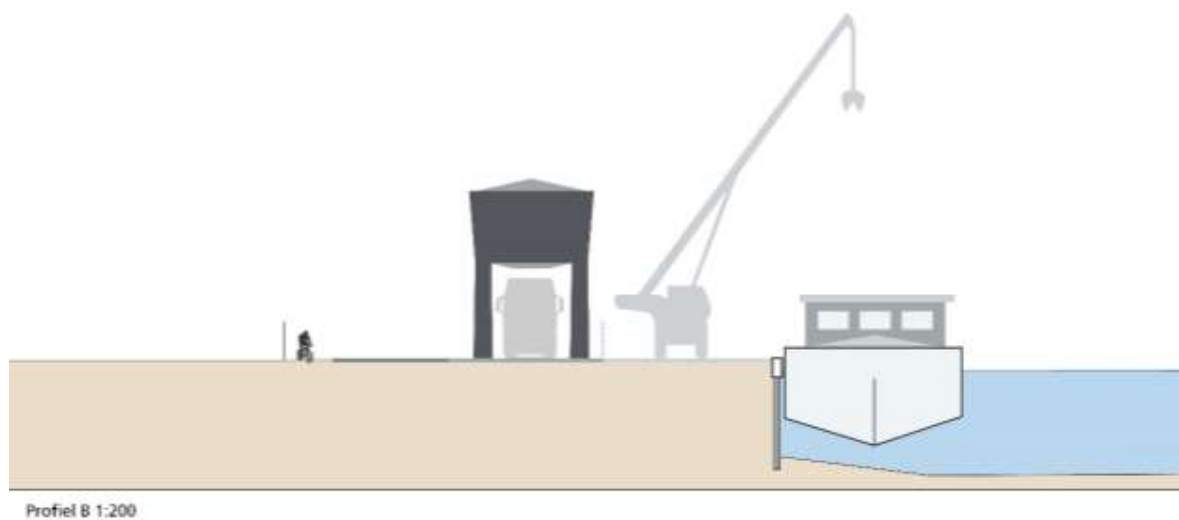
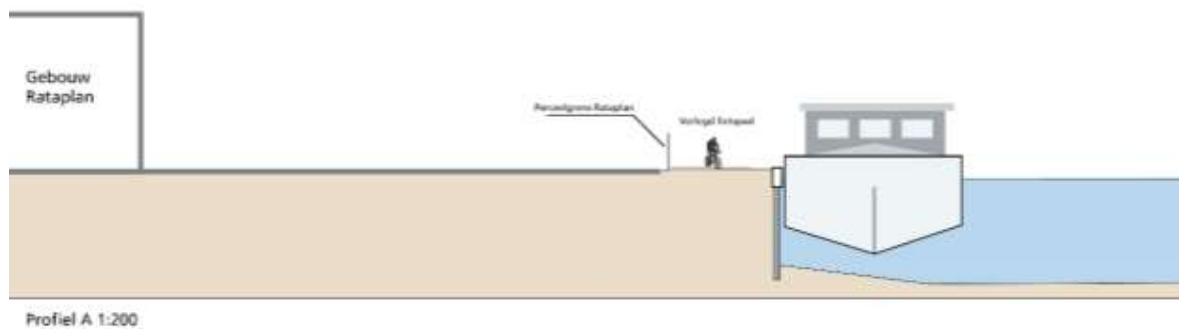
Alternatief 1 Loswal bij Avalex/Rojo, ligplaatsen bij Rataplan en verbreding Delftse Schie



Alternatief 2 Loswal bij Rataplan en ligplaatsen bij Avalex/Rojo en verbreding Delftse Schie



Doorsnede ligplaats en loswal kansrijk alternatief 1



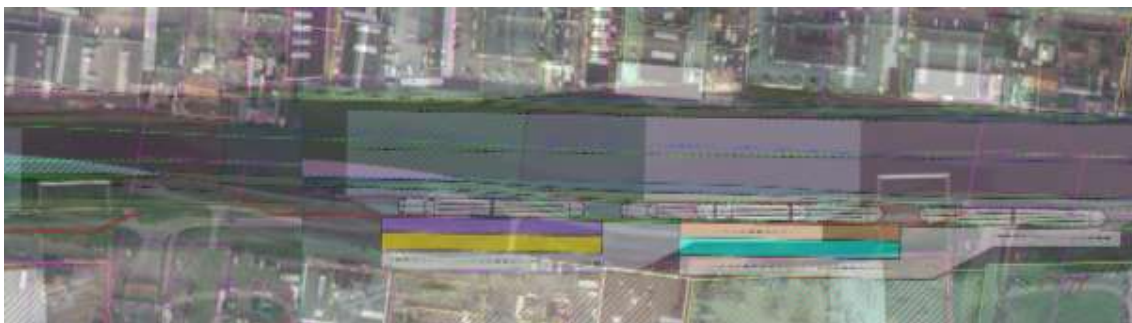
BIJLAGE D KOSTENINDICATIE

Object	%	Alternatief 1		%	Alternatief 2	
		Loswal Wachtplaats	ROJO/Avaalex Rataplan		Loswal Wachtplaats	Rataplan ROJO/Avaalex
Loswal		art 5 1-1c			art 5 1-1c	
Bouwkosten	€			€		
Vastgoedkosten	€			€		
Engineeringskosten	€			€		
Overige bijkomende kosten	€			€		
Object overstijgende risico's	€			€		
Subtotaal investeringskosten						
Wachtplaats						
Bouwkosten	€			€		
Vastgoedkosten	€			€		
Engineeringskosten	€			€		
Overige bijkomende kosten	€			€		
Object overstijgende risico's	€			€		
Subtotaal investeringskosten						
Verbreding Delftse Schie + watercompensatie Abtswoudse Bos						
Bouwkosten	€			€		
Vastgoedkosten	€			€		
Engineeringskosten	€			€		
Overige bijkomende kosten	€			€		
Object overstijgende risico's	10% €			10% €		
Scheefte	3% €			3% €		
Subtotaal investeringskosten						
Extra watercompensatie Abtswoudse Bos voor wachtplaatsen						
Bouwkosten	€			€		
Vastgoedkosten	€			€		
Engineeringskosten	€			€		
Overige bijkomende kosten	€			€		
Object overstijgende risico's	10% €			10% €		
Scheefte	3% €			3% €		
Subtotaal investeringskosten						
Investeringskosten						

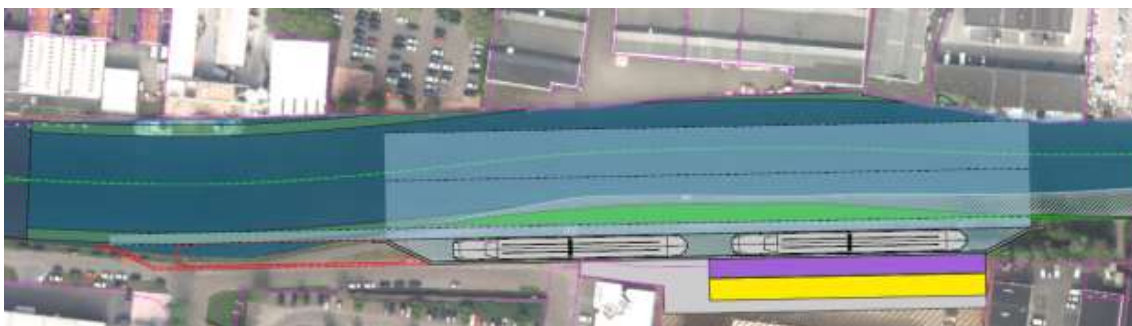
BIJLAGE E VERGUNNINGENSCAN

Uitgangspunten

De vergunningenscan is uitgevoerd voor het realiseren van een loswal op twee kansrijke locaties (alternatief 1 en alternatief 2, zie onderstaande schetsen) aan de westoever van de Delftse Schie in Schieoevers Zuid. De aanleg van een loswal is op korte termijn nodig omdat een alternatief nodig is voor twee loswalposities aan de kade van Schieoevers Noord. Deze loswalposities moeten wijken in verband met de aanleg van de Gelatinebrug (geplande in gebruik name medio 2022).



Alternatief 1 Loswal ter hoogte van Avalex/Rojo



Alternatief 2 Loswal ter hoogte van Rataplan

Het betreft de realisatie van een nieuwe loswal (damwand) van circa 200 meter voor het laden en lossen van twee schepen. De loswal met de afgemeerde schepen dient buiten de vaargeul te liggen. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de waterkerende kade landinwaarts verplaatst. De loswal wordt geïntegreerd in de boezemkade van de Delftse Schie.

De loswal is voor de korte termijn bedoeld als alternatief voor Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal dat geen behoefte heeft aan een aangrenzend bedrijventerrein zoals dat nu ook het geval is langs de Schieweg in Schieoevers Noord. Op de kade van de nieuwe loswal is ruimte gereserveerd voor een kraan en bulktrechters.

De watergangen ten westen van de waterkering moeten deels worden gedempt. De huidige fietsverbinding langs de Schieoever blijft behouden, maar via een licht aangepast tracé.

Overige ruimtelijke ontwikkelingen

Ter plaatse van alternatief 2 wordt de Delftse Schie verbreed voor een betere bevaarbaarheid. In mei 2018 is hiervoor een voorontwerp opgesteld. De provincie en de gemeente onderzoeken of de verplaatsing van de loswal geïntegreerd kan worden in de verbreding van de Delftse Schie.

Tevens zijn er plannen voor de realisatie van een extra verbinding (brug) over de Schie in het verlengde van de Faradayweg tussen beide varianten voor de nieuwe loswal.

Ideeën voor een nieuwe zwaaiком zijn ten zuiden van de Kruithuisbrug of in het buitengebied ten zuiden van Delft. Geadviseerd is (in bijlage B van de verkenning verplaatsing loswal) om de aanleg van een zwaaiком uit te stellen totdat het aantal brugopeningen de ontwikkeling van Schieoevers belemmerd.

Compensatie van verlies van oppervlaktewater is in het kader van het project Verbreding Delftse Schie mogelijk gebleken in het Abtswoudse Bos. Aangenomen wordt dat dit ook kan voor de aanleg van de loswal.

Voor al deze ontwikkelingen geldt dat deze (net als eventuele werkzaamheden op de huidige locatie van de loswal (Schieoevers Noord) geen onderdeel uitmaken van deze vergunningeninventarisatie. Voor de mogelijkheden om ruimtelijke procedures van deze ontwikkelingen te combineren met het realiseren van een nieuwe loswal, wordt verwezen naar 'Coördinatie van procedures' verderop in deze toelichting.

Beide alternatieven voor de loswal zijn gelegen binnen het bestemmingsplan Schieoevers Zuid². Ter plaatse van beide projectlocaties gelden de bestemmingen in onderstaande tabel, waarbij de gebiedsaanduiding Wro-Zone Wijzigingsgebied 2 enkel ter plaatse van alternatief 2 geldt.

Ruimtelijke ordening

Tabel 2 Bestemmingen huidige bestemmingsplan Schieoevers Zuid

Bestemming	Soort bestemming	Toelichting
Groen	Enkelbestemming	Art. 4.3.1: Ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbingszone' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor groenstructuren, natuurvriendelijke oevers, water, recreatieve langzaamverkeersroutes met een maximale breedte van 2 m en leidingen ten behoeve van nutsvoorzieningen.
Verkeer	Enkelbestemming	
Waarde – Archeologie	Dubbelbestemming	Art 15.2: archeologisch onderzoek noodzakelijk. Evt. voorwaarden aan omgevingsvergunning bouwen.
Waterstaat – Waterkering	Dubbelbestemming	Art 17..2 enkel bouwwerken geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming tot max. 4 meter hoogte. Art 17.3: afwijken bij omgevingsvergunning is mogelijk mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering (positief advies hoogheemraadschap vereist).
Ecologische verbingszone	Functieaanduiding	
Wro-Zone Wijzigingsgebied 2	Gebiedsaanduiding	Art 23.3: Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 2' met toepassing van art. 3.9a Wet ruimtelijke ordening te wijzigen ten behoeve van de verbreding van de Schie indien de wijziging betrekking heeft op het: a. wijzigingen van de in het plan opgenomen bestemming(en) in de bestemming 'Water' met een totale maximale oppervlakte van 4326 m ² ;

² [NL.IMRO.0503.BP0005-2001, vastgesteld 2012-08-28](#)

Bestemming	Soort bestemming	Toelichting
		b. wijzigingen van de in het plan opgenomen bestemming(en) in de bestemming 'Groen'; c. toevoegen en/of laten vervallen van de in het plan opgenomen dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'; met dien verstande dat: d. de tankwal met de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' wordt behouden of wordt verplaatst; e. de ecologische verbindingszone zoveel mogelijk intact worden gehouden en het deel dat verdwijnt elders wordt gecompenseerd; f. een recreatieve langzaamverkeersroute met een maximale breedte van 3 m is toegestaan ter vervanging van de bestaande fietsverbinding langs de Schie; g. er positief advies moet zijn van de vaarwegbeheerder en de waterkeringbeheerder.



Afbeelding 1 Uitsnede bestemmingsplan Schieoevers Zuid

Het realiseren van een nieuwe loswal is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Dit zal planologisch mogelijk gemaakt moeten worden middels een aanpassing van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning strijdig gebruik (buitenplans). Gezien het integrale karakter (zie verder onder 'Coördinatie van procedures') heeft een aanpassing van het bestemmingsplan de voorkeur boven het opheffen van de strijdigheid middels een omgevingsvergunning.

Het meest recente ontwerp van de verbreding van de Delftse Schie past binnen het maximale af te graven oppervlak van 4.326 m² conform eerdere plannen die ten grondslag lagen aan een wijziging van de bestemming 'Water' in het bestemmingsplan. Toevoegen van de alternatieven leidt tot een overschrijding van het maximale oppervlak. Ook vallen de kades buiten de begrenzing van de gebiedsaanduiding en voorziet de gebiedsaanduiding niet in een bestemming of functieaanduiding voor bedrijvigheid of een loswal. Er kan voor de alternatieven daarom geen gebruik gemaakt worden van de gebiedsaanduiding *Wro-Zone Wijzigingsgebied 2* die wijziging van de bestemming toe staat in het kader van de verbreding van de Schie.

MER

De vaarweg Delftse Schie is een CEMT klasse III vaarweg. Het ontwerp van de loswal langs de oever van de Delftse Schie is bedoeld voor schepen met een laadvermogen van maximaal 1.250 ton (M5, CEMT klasse III). Op basis van onderstaande onderdelen van het Besluit milieueffectrapportage moet voor deze activiteit een MER-beoordeling worden uitgevoerd:

- *Het wijzigen of uitbreiden van een binnenvaarweg voor schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer* (onderdeel D 3.1 van bijlage D van Besluit milieueffectrapportage).
- *Het wijzigen of uitbreiden van een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer* (onderdeel D 4 van bijlage D van Besluit milieueffectrapportage).

M.e.r.-beoordeling betekent dat er géén MER hoeft te worden opgesteld, tenzij uit de M.e.r.-beoordeling blijkt dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De aanleg van de loswal voor schepen met een maximaal laadvermogen tot 1.250 ton, valt niet onder de (direct) MER-plichtige activiteiten zoals genoemd in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage.

Omdat sprake is van een Mer-beoordelingsplicht is tevens een omgevingsvergunning Beperkte Milieutoets (OBM) benodigd (zie onder kop Vergunningen).

Vergunningen

In de vergunningentabel is aangegeven of een vergunning verkregen moet worden. In deze fase van het project is voor veel vergunningen nog niet met zekerheid aan te geven of deze benodigd zijn. Aan de hand van het uiteindelijke ontwerp, de wijze van realisatie en de uitkomsten van bureau- en veldonderzoek dient aangescherpt te worden welke vergunningen uiteindelijk dienen te worden verkregen.

In de vergunningenscan is een onderscheid gemaakt in:

- Vergunningen die de initiatiefnemer (mogelijk) dient te verkrijgen.
- Vergunningen die de toekomstige gebruiker nodig heeft.
- Uitvoeringsvergunningen die de aannemer nodig heeft in de realisatiefase.

De belangrijkste procedures die (mogelijk) voor de realisatie van de loswal moeten worden doorlopen zijn:

- Bestemmingsplanwijziging.
- MER-beoordelingsbesluit.
- Omgevingsvergunning (bouwen loswal).
- Watervergunning (gebruik waterstaatswerk inclusief kering/doorstroomprofiel).
- Verkeersbesluit (wijziging verkeerssituatie fietspad).
- Verkeersbesluit (wijziging verkeerssituatie scheepvaart).
- Ontheffing Wet Natuurbescherming (Flora en Fauna).
- Ontgrondingenvergunning.

Voor de toekomstige gebruiker zijn de volgende procedures het meest relevant:

- Omgevingsvergunning milieu en bouwen (bouw kranen, silo's e.d. als onderdeel van een nieuw op te richten inrichting. Mogelijk kan op basis van de daadwerkelijke activiteiten van de gebruiker van de loswal voor het onderdeel milieu van de omgevingsvergunning worden volstaan met een melding activiteitenbesluit).

- Omgevingsvergunning Beperkte Milieutoets (OBM): Mogelijk relevant omdat de activiteit m.e.r. beoordelingsplichtig is.

Voor de (mogelijk) benodigde uitvoeringsvergunningen (aannemer) wordt verwezen naar de tabel.

Coördinatie van procedures

Mede ten behoeve van de plannen voor de verbreding van de Schie, heeft de gemeente Delft in 2018 de *Coördinatieverordening gemeente Delft 2018*³ vastgesteld. Op basis van deze verordening is het mogelijk om - ter verwezenlijking van onderdelen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid⁴ - de voorbereiding en bekendmaking van besluiten waarvoor de gemeente Delft bevoegd gezag is, gecoördineerd te doorlopen.

Het doorlopen van de benodigde procedures voor de loswal onder de gemeentelijke coördinatieregeling leidt tot een tijdswinst van circa 1 tot 1,5 jaar omdat de procedure van het bestemmingsplan en de vergunningen gelijktijdig worden doorlopen. Ook is sprake van één rechtsgang minder (stroomlijnen besluitvormingsprocedures door bundeling van procedures).

Belanghebbenden en appellanten brengen bezwaren in één procedure naar voren wat leidt tot snelle rechtszekerheid voor zowel initiatiefnemer als belanghebbenden en appellanten.

Belangrijkste aandachtspunt bij de toepassing van de coördinatieregeling is dat wijzigingen (bijvoorbeeld wijzigingen in het ontwerp of de scope van het project) of andere zaken die voor vertraging zorgen in één van de mee gecoördineerde besluiten, doorwerken in de planning van alle overige besluiten.

Praktisch aandachtspunt is dat de Raad geïnformeerd moet worden middels een presentatie door initiatiefnemer in de commissie ruimte. Aangenomen wordt dat dit parallel in het besluitvormingsproces kan plaatsvinden.

Voor een nadere toelichting op de coördinatieregeling, de voordelen en eventuele risico's wordt verwezen naar het raadsvoorstel ten behoeve van de vaststelling van de coördinatieverordening.

Samenvoegen andere ruimtelijke ontwikkelingen onder één coördinatieregeling

Aanbevolen wordt om in een nadere afwegingsnotitie de kansen en risico's nader in beeld te brengen wanneer andere besluiten en/of andere ruimtelijke ontwikkelingen aan de coördinatieregeling worden toegevoegd, met daarbij in ieder geval aandacht voor de volgende punten:

- De voordelen en risico's aan het gelijktijdig in procedure brengen (onder gemeentelijke coördinatie) van de realisatie van de loswal tezamen met overige ruimtelijke ontwikkelingen binnen en nabij het plangebied. Het gaat hierbij in eerste instantie om de verbreding van de Schie (ter plaatse van variant 2), maar eventueel ook om de realisatie van de Faradaybrug en een zwaaiком.
Eén van de consequenties hiervan is dat de veld- en bureaustudies ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan en de vergunningen een bredere scope moeten hebben, dan dat voor een enkele ruimtelijke ontwikkeling het geval is.
- De coördinatieverordening kan worden ingezet voor te coördineren besluiten waarvoor het bevoegd gezag bij de gemeente Delft ligt. Bekeken moet worden of er benodigde besluiten zijn die niet onder de gemeentelijke coördinatieregeling vallen (ander bevoegd gezag) maar wel bepalend zijn voor de doorlooptijden van de te doorlopen procedures (kritieke pad), dan wel voor de haalbaarheid van het project. Indien gewenst kan via een separaat raadsbesluit uitbreiding van toepassing van de coördinatieregeling met andere besluiten mogelijk worden gemaakt.
- Specifiek aandachtspunt is het eventueel aanhaken van de ontheffing Wnb (flora en fauna: provincie bevoegd gezag) bij de omgevingsvergunningen. Indien dit aan de orde is, wordt aanbevolen dit vooraf nader af te stemmen tussen beide bevoegde gezagen. Het heeft de gemeentelijke voorkeur een

³http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Delft/CVDR609857/CVDR609857_1.html

⁴ Het gemeentelijk ruimtelijk beleid is gedefinieerd als ruimtelijk beleid zoals is terug te vinden in verschillende relevante beleidsstukken, als de Structuurvisie, bestemmingsplannen en diverse beleidsnota's/-visies en kaders.

eventuele ontheffing Wnb aan te vragen voor de aanvraag omgevingsvergunning (ontkoppeling). Zie kopje 'onderzoeken' voor hiervoor tijdig benodigde ecologische QuickScan met brede scope.

- Voor directe ingebruikname van de loswal na oplevering, is het belangrijk dat besluiten voor het mogen gebruiken van de loswal (zoals de milieuvergunning, aan te vragen door gebruiker), onherroepelijk op dat moment zijn verkregen. Bekeken moet worden in dat kader of het verstandig is de door gebruiker benodigde besluiten mee te coördineren.
- In het kader van zekerheid omtrent de uitvoerbaarheid van het plan, wordt in ieder geval aanbevolen de benodigde compensatiemogelijkheden mee te nemen, waaronder compensatiemaatregelen in het Abtswoudse Bos.

Overige aandachtspunten

- MER: Voor het project Verbreding Delftse Schie is in mei 2018 een aanmeldingsnotitie M.E.R. opgesteld. De conclusie voor de verbreding van de Delftse Schie was dat een m.e.r. -procedure niet noodzakelijk is en kan worden volstaan met een m.e.r.-beoordeling. Toetsing van de daadwerkelijke werkzaamheden aan het Besluit milieueffectrapportage dient definitief inzichtelijk te maken welke procedure in het kader van dit besluit doorlopen moet worden. De activiteiten bij de loswal leiden tot aanpassing van de uitgangspunten voor de analyse voor luchtkwaliteit, geluid en stikstofdepositie. Nog niet is uitgesloten of het mee coördineren van andere ruimtelijke ontwikkelingen kan leiden tot een MER-plicht. Vooralsnog lijkt dit echter niet aan de orde, gezien vanuit de C en D lijsten van het Besluit milieueffectrapportage.
- Omgevingsvergunning: De onderdelen milieu en bouwen zijn wettelijk gekoppeld indien de toekomstige inrichting waar de loswal onderdeel van wordt, milieuvergunningplichtig is. Nader bekeken moet worden welke onderdelen hierbij door de initiatiefnemer en welke door de gebruiker aangevraagd gaan worden. Omdat sprake is van een M.e.r.-beoordelingsplicht is (ook) voor de gebruiker een omgevingsvergunning onderdeel OBM van toepassing.
- Indien de werkzaamheden niet vallen onder de vrijstellingen van de ontgrondingenvergunning moet rekening gehouden worden met een uitgebreide procedure voor de ontgrondingenvergunning. Vroegtijdige toetsing bij bevoegd gezag van de werkzaamheden aan de geldende vrijstellingen neemt onzekerheid weg over het moeten doorlopen van deze (uitgebreide) procedure.
- Indien uit ecologisch onderzoek (zie ook hieronder) blijkt dat een ontheffing Wnb nodig is, dient specifiek naar de wettelijke koppeling met de omgevingsvergunning gekeken te worden. Ook in relatie tot de coördinatieregeling.
- De inwerkingtreding van de omgevingswet is momenteel voorzien in 2021. Het project behoort dan reeds vergund te zijn. Hier wordt derhalve – zonder toekomstige vertragingen - geen raakvlak voorzien.

Onderzoeken

Ter plaatse van alternatief 2 zijn al diverse bureaustudies en veldonderzoeken uitgevoerd in het kader van de beoogde verbreding van de Delftse Schie. Geadviseerd wordt te beoordelen in welke mate deze onderzoeken dekkend (zowel voor activiteiten als ruimtelijk) en nog actueel zijn voor de realisatie van de loswal indien alternatief 2 het voorkeursalternatief wordt. Voor alternatief 1 (loswal ter hoogte van Avalex/Rojo) zijn voor zover bekend nog geen onderzoeken uitgevoerd.

Indien ervoor wordt gekozen de realisatie van de loswal te combineren met andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de verbreding van de Schie, dan dient de scope van de onderzoeken daar op te worden aangepast. Dit geldt ook voor locaties waar compenserende maatregelen getroffen worden.

Een ecologische QuickScan kan vroegtijdig inzicht geven in de verstoring van beschermde soorten en de eventuele noodzaak om hier aanvullend onderzoek naar te moeten doen (jaarrond voor bepaalde soorten).

Teneinde het risico op vertraging als gevolg van langlopend ecologisch onderzoek te minimaliseren, wordt geadviseerd hier prioriteit aan te geven (in aanvulling op de reeds uitgevoerde en geactualiseerde QuickScan Natuurbescherming in het kader van de verbreding van de Delftse Schie van november 2017, ter hoogte van alternatief 2).

Vergunningenplanning

Op basis van bovenstaande is één gecoördineerde procedure voor het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning en eventuele andere besluiten waarvoor de gemeente bevoegd gezag is, het meest passend.

De doorlooptijd van deze procedure is ongeveer een half jaar plus 6 weken beroepstermijn. Voor een eventuele beroepsfase bij de RvS moet rekening gehouden worden met in ieder geval 6 maanden. De gehele proceduretijd tot onherroepelijke besluiten zal daarmee ongeveer één jaar zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beroepsfase niet gesanctioneerd is op 6 maanden maar gezien moet worden als een termijn van orde.

Daarnaast zullen parallel daaraan een aantal andere procedures “meelopen” waarvoor de gemeente niet het bevoegd gezag is. Indien wenselijk kunnen deze procedures middels een apart raadsbesluit ook binnen de coördinatieregeling gebracht worden. Afstemming hierover tussen gemeente, provincie en waterschap is wenselijk.

Voorafgaand aan het indienen van de aanvragen, moet rekening gehouden worden met de ontwerpfase (inclusief constructie tekeningen en berekeningen) en afronding van alle benodigde veld- en bureauonderzoeken.

De in de vergunningentabel opgenomen wettelijke termijnen gelden niet indien deze besluiten onder de gemeentelijke coördinatieregeling voor dit project worden gebracht.

Geadviseerd wordt bovenstaande in een algemene projectplanning op te nemen.

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
Wet ruimtelijke ordening										
Bestemmingsplan	Ruimtelijke ingreep (gemeente)	art. 3.1 Wro	http://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/#Hoofdstuk3_Afdeling3.1_Artikel3.1	26*		6	Gemeenteraad	Ja	Initiatiefnemer	Voor beide varianten geldt dat de nieuwe situatie niet past in binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan.
Provinciaal inpassingsplan	Ruimtelijke inpassing (provincie)	art. 3.26 Wro	http://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/#Hoofdstuk3_Afdeling3.5_Paragraaf3.5.1_Artikel3.26	26*		6	Provinciale staten	nee		Wellicht mogelijk indien meerdere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied gelijktijdig/integraal worden opgepakt.
Wijzigingsbesluit/uitwerkingsbesluit	Wijziging/nadere uitwerking ruimtelijke inpassing	art. 3.6 Wro jo. bestemmingsplan	http://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/#Hoofdstuk3_Afdeling3.1_Artikel3.6	26		6	B&W	nee		Het vigerende bestemmingsplan bevat een nadere uitwerkingsmogelijkheid voor het verbreden van de Schie ter plaatse van de variant 2 (Wro-Zone Wijzigingsgebied 2). Het aanleggen van een loswal valt niet binnen de reikwijdte van deze uitwerkingsmogelijkheid. Het in de gebiedsaanduiding genoemde aantal te ontgraven m ² wordt overschreden. Ook valt de kade deels buiten de begrenzing van de gebiedsaanduiding en voorziet de gebiedsaanduiding niet in een bestemming of functieaanduiding voor bedrijvigheid/een loswal.
Besluit MER										
Bestuut/Plan + MER-procedure	Voorbereiding plan/besluit waarvoor MER opgesteld moet worden	§ 7.2 Wm	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003245/Hoofdstuk7/72/	26*		6	Divers	waarschijnlijk niet	Initiatiefnemer	De aanleg van de loswal voor schepen met een maximaal laadvermogen tot 1.250 ton, valt niet onder de MER-plichtige activiteiten zoals genoemd in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage. Daarnaast kan een m.e.r.-plicht ontstaan wanneer voor de vaststelling van een plan een passende beoordeling in het kader van de Wet Natuurbescherming moet worden uitgevoerd. Dit is aan de orde wanneer op voorhand niet kan worden uitgesloten dat significant negatieve gevolgen optreden in Natura 2000-gebieden die liggen binnen de invloedssfeer van het plan. Omdat Natura 2000-gebieden op grote afstand liggen van het plangebied is waarschijnlijk op voorhand uit te sluiten dat de activiteiten voor de verbreding van de Delftse Schie dergelijke significante gevolgen kunnen hebben. Een QuickScan dient dit uitgangspunt nog te bevestigen.
(vormvrije) MER-beoordelingsbesluit	Activiteit waarvoor MER-beoordeling gedaan moet worden	§ 7.6 Wm	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003245/Hoofdstuk7/76/	6		6	Divers	Ja	Initiatiefnemer	Voor de aanleg van een loswal bedoeld voor schepen met een laadvermogen van maximaal 1.250 ton moet een MER-beoordeling worden uitgevoerd op basis van onderdeel D3.1 dan wel D4 van bijlage D van het Besluit Milieueffectrapportage.

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
Wet milieubeheer/ Wet geluidhinder										
Hogere grenswaardenbesluit	Toestaan hogere grenswaarden voor geluidhinder	Wet geluidhinder (div. titels)	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003227/	26		6	B&W	Mogelijk	Initia iefn emer/gebruiker	Er wordt vanuit gegaan dat voor de verplaatsing van de loswal geen hoger grenswaardenbesluit genomen hoeft te worden. Dit dient nog geverifieerd te worden.
Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)										
Omgevingsvergunning (bouw)	Bouwen van een bouwwerk	art. 2.1. lid 1 onder a Wabo	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	8	6	6	B&W	Ja	Initia iefn emer	Van toepassing voor de bouwwerken ten behoeve van de aanleg van de loswal. Het betreft in ieder geval de damwanden (er van uitgaande dat sprake is van meer dan 1 meter verval).
Omgevingsvergunning (bouw)	Bouwen van een bouwwerk	art. 2.1. lid 1 onder a Wabo	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	8	6	6	B&W	Ja	Gebruiker	Van toepassing voor de bouwwerken op de kade ten behoeve van de gebruiker (Silo's kranen e.d.). Tegelijk aan te vragen met de milieuvergunning.
Omgevingsvergunning (aanleg)	Uitvoeren van werken of werkzaamheden	art. 2.1. lid 1 onder b Wabo	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	8	6	6	B&W	Ja	Initia iefn emer	Ter plaatse van beide varianten geldt een dubbelbestemming Archeologie in het vigerende ruimtelijke plan. Archeologisch onderzoek moet uitwijzen in hoeverre archeologische waarden worden aangetast. In het kader van de verbreding van de Delftse Schie is voor het plangebied (ter plaatse van variant 2) een archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek uitgevoerd (Bosman et. al. 2013). Op basis van dit onderzoek is vervolgens een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd naar een mogelijk intact Romeins sporenniveau en loopgraven uit de Tweede Wereldoorlog (Loopik et. al. 2014). Er zijn binnen het plangebied geen archeologische sporen aangetroffen. Voor zover bekend is er geen archeologisch onderzoek bekend ter plaatse van variant 1. Daarnaast geldt ter plaatse van beide varianten de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering. De ontwikkeling mag geen onevenredige afbreuk doen aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering langs de Schie (positief advies hoogheemraadschap vereist).
Omgevingsvergunning (strijdig gebruik binnenplannen)	Strijd met bestemmingsplan qua bouwen en/of gebruik van	art. 2.1. lid 1 onder c jo. art. 2.12 lid 1 onder	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	8	6	6	B&W	nee		Het vigerende bestemmingsplan bevat geen binnenplanse afwijkmogelijkheid middels een omgevingsvergunning.

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijn-verlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
	gronden (binnenplannen)	a onder 1° Wabo								
Omgevingsvergunning (strijdig gebruik buitenplannen)	Strijd met bestemmingsplan qua bouwen en/of gebruik van gronden (buitenplannen)	art. 2.1. lid 1 onder c juncto art. 2.12 lid 1 onder a onder 3° Wabo	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	26	6	6	B&W	nee	Initiatiefnemer	Het heeft de voorkeur de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken middels een nieuw bestemmingsplan, niet middels een omgevingsvergunning.
Omgevingsvergunning (milieu)	Oprichten/wijzigen van een milieu inrichting	art. 2.1. lid 1 onder e Wabo /	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	26	6	6	B&W	Ja	gebruiker	Uitgangspunt is dat de loswal onderdeel uit gaat maken van de inrichting van de toekomstige gebruiker. Een milieuvergunning moet worden verkregen indien de loswal onderdeel uitmaakt van een milieuvergunning-plichtige inrichting. Mogelijk kan op basis van de activiteiten binnen de inrichting worden volstaan met een melding activiteitenbesluit (art. 8.41 Wm jo. art. 1.10 Activiteitenbesluit / termijn 4 weken).
Omgevingsvergunning Beperkte Milieutoets (OBM)	Omgevingsvergunning voor aangewezen activiteiten die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving (milieu of natuuractiviteit)	art. 2.1. lid 1 onder i Wabo jo. art. 2.2a of 2.2aa Bor	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.1	8	6	6	B&W	Ja	Gebruiker	Van toepassing omdat de activiteit m.e.r. beoordelingsplichtig is.
Wabo i.c.m. gemeentelijke of provinciale verordening										
Omgevingsvergunning (gemeentelijk / provinciaal monument)	Wijzigen of slopen gemeentelijk of provinciaal monument	art. 2.2. lid 1 onder b Wabo	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.2	8	6	6	B&W	Nee		Niet van toepassing voor de loswal. De langs de Schie gelegen historische tankwal ligt buiten de twee optionele locaties voor de nieuwe loswal.
Omgevingsvergunning (kappen)	Vellen van een houtopstand	art. 2.2. lid 1 onder g Wabo	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.1_Artikel2.2	8	6	6	B&W	Mogelijk	initiatiefnemer	Ter plaatse van beide locaties staan enkele bomen. Het kappen van bomen binnen de bebouwde kom is op basis van artikel 2 van de gemeentelijke bomenverordening 2013 in principe vergunningplichtig, tenzij aan een van de vrijstellingen wordt voldaan zoals genoemd in artikel 3. Een bodeminventarisatie dient uit te wijzen of voor het kappen van deze houtopstanden op basis van de gemeentelijke bomenverordening 2013 een vergunning benodigd is.
Waterwet en keur										

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
Watervergunning (onttrekken/inbrengen opp.water Ws)	Brengen/onttrekken van water in/uit een oppervlakte-waterlichaam (waterschap)	art. 6.5. onder a Wtw juncto Keur	http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/#Hoofdstuk6_Paragraaf1_Artikel6.5	8		6	Water schap	mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in aanlegfase (bronbemaling) en/of mogelijke lozing van hemelwater vanaf de kade. Onder bepaalde drempels kan worden volstaan met een melding (afhankelijk van debieten).
Watervergunning (gebruik waterstaatswerk)	Gebruik maken van rijks- en aangewezen waterstaatswerken	art. 6.5. onder c Wtw jo. art. 6.12 - 6.14 Wb	http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/#Hoofdstuk6_Paragraaf1_Artikel6.5	8		6	Beheerder waters taatswerk	Ja	initiatiefnemer	De loswal is gelegen in/op (de beschermingszone van) een waterkering. Watervergunningplichtig op basis van artikel 3.1 van de Keur van het Hoogheemraadschap Delfland Mogelijk is ook in het kader van de waterkwantiteit/doorstroomprofielen een watervergunning op basis van de Keur vereist. Voor Keur zie: http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/x/htmloutput/Historie/Hoogheemraadschap%20van%20Delfland/326452/326452_2.html
Peilbesluit	Wijziging waterstand van oppervlakte- of grondwaterlichaam	art. 5.2 Waterwet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/#Hoofdstuk5_Paragraaf1_Artikel5.2	26		6	Beheerder waterlichaam	waarschijnlijk niet	initiatiefnemer	Aangenomen wordt, dat de realisatie van de kade niet leidt tot wijziging van de waterstanden achter de waterkering (achterland). Dit dient nog uitgesloten te worden.
Wet Natuurbescherming										
Vergunning Wet Natuurbescherming (Natura 2000)	Projecten of handeling met significant versturende effecten op een Natura 2000-gebied	art. 2.7 lid 2 Wet Natuurbescherming	http://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/#Hoofdstuk2_Paragraaf2.3_Artikel2.7	13	7	6	GS	Nee	initiatiefnemer	Op basis van de grote afstand tot Natura 2000-gebieden worden geen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden verwacht. Dit dient nog in een ecologische QuickScan te worden bevestigd.
Melding PAS (Aerius)	Vergroten van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden	art. 2.7 Regeling natuurbescherming	http://wetten.overheid.nl/BWBR0038668/#Hoofdstuk2_Titeldeel2.2_Artikel2.7	4	0	0	GS	Nee	initiatiefnemer	Een Aerius berekening dient inzichtelijk te maken of in de realisatiefase en de gebruiksfase sprake zal zijn van een vergroting van de stikstofdepositie op omliggende voor stikstof gevoelige Natura 2000 gebieden tot boven de voor deze gebieden geldende drempelwaarden. Uit de stikstofberekening die is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen verbreding van de Delfse Schie (rapport "Verbreding Delfse Schie. Berekeningen luchtkwaliteit en stikstofdepositie" Arcadis, 2017b) is gebleken

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
Ontheffing Wet Natuurbescherming (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Beschermingsregime overige soorten)	Verstoren van beschermde dieren en planten	art. 3.3, 3.8 of 3.11 Wet Natuurbescherming	http://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/#Hoofdstuk3	13	7	6	GS	Mogelijk	initiatiefnemer	dat stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden op grote afstand liggen. Een ecologisch QuickScan gericht op aanwezige soorten, dient inzichtelijk te maken of het project leidt tot de verstoring van beschermde dieren of planten. Ter plaatse van variant 2 is in de periode 2013-2017 reeds ecologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de voorgenomen verbreding van de Delftse Schie. Geconcludeerd is, dat voor de verbreding van de Schie geen sprake is van verstoring van beschermde soorten. Beoordeeld moet worden in hoeverre dit onderzoek zowel voor de betreffende activiteiten als het betrokken gebied, dekkend en actueel is voor de realisatie van een loswal (variant 2). Voor variant 1 is voor zover bekend geen ecologisch onderzoek uitgevoerd. Ecologisch onderzoek kan voor bepaalde soorten veel tijd kosten. Dit is een projectrisico.
Kapmelding	Vellen van houtopstand buiten de bebouwde kom	art. 4.2 Wet Natuurbescherming	http://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/#Hoofdstuk4_Paragraaf4.1_Artikel4.2		0	0	GS	Waarschijnlijk niet		De aanwezige bomen en houtopstanden zijn waarschijnlijk gelegen binnen de bebouwde kom (zoals gedefinieerd in de Wnb, voormalige Boswet). Dit dient nog bevestigd te worden aan de hand van de door gemeente vastgestelde bebouwde kom grens.
Besluit lozen buiten inrichtingen (Bbi/Bibi)										
Melding Bbi (grondwaterbemaling)	Lozen van grondwater bij ontwatering	art. 1.10 jo. 3.2 lid 3, 5, 7 en 9 Bbi	http://wetten.overheid.nl/BWBR0029789/#Hoofdstuk3_Paragraaf3.2_Artikel3.2	4	0	0	Beheerder	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in aanlegfase (bronbemaling).
Melding Bbi (op- en overslag)	Lozen ten gevolge van opslaan en overslaan van goederen	art. 1.10 jo. 3.13 lid 7 en 9 Bbi	http://wetten.overheid.nl/BWBR0029789/#Hoofdstuk3_Paragraaf3.7_Artikel3.13	4	0	0	Beheerder	Mogelijk	gebruiker	Indien de loswal geen onderdeel is van een inrichting.
Melding Bbi (waterbodembodem)	Lozen in verband met handelingen in een oppervlaktewaterlichaam	art. 1.10 jo. 3.17 Bbi	http://wetten.overheid.nl/BWBR0029789/#Hoofdstuk3_Paragraaf3.9_Artikel3.17	4	0	0	Beheerder	Ja	aannemer	Van toepassing in aanlegfase (baggeren / aanbrengen damwanden).
Ontgrondingenwet										
Ontgrondingenvergunning	Ontgraving	art. 8 lid 2 Ontgrondingenwet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0002505/#HoofdstukII_Artikel8	26		6	GS	Mogelijk	initiatiefnemer	In de Ontgrondingenverordening Zuid-Holland 2014 zijn voor diverse ontgrondingen vrijstellingen van vergunningplicht opgenomen. Afhankelijk van de daadwerkelijke werkzaamheden is mogelijk een van onderstaande vrijstellingen van artikel 5 van de

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijn-verlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
										verordening van toepassing voor de realisatie van de kade: artikel 5 lid h: "ontgravingen ten behoeve van het maken, wijzigen, verwijderen en onderhouden van bouwwerken, kunstwerken en hun funderingen" Artikel 5 lid j: "ontgravingen ten behoeve van het aanleggen, onderhouden, verhogen, verzwaren van waterstaatswerken, waarbij de diepte van de ontgraving niet meer dan 3,00 m beneden het maaiveld bedraagt" Aanbevolen wordt de vrijstellingen aan de hand van de daadwerkelijke werkzaamheden specifiek bij bevoegd gezag te verifiëren.
Provinciale Milieuverordening										
Ontheffing PMV	diverse in PMV aangewezen activiteiten	PMV	http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvd/r/xhtmloutput/Historie/Zuid-Holland/120213/120213_3.html	26		6	GS	nee		De locatie is niet gelegen in een stiltegebied, grondwaterbeschermingsgebied of boringsvrije zone zoals benoemd in de Provinciale Milieuverordening.
Wet bodembescherming										
Saneringsbesluit	Bodem- en/of grondwatersanering	art. 29 Wbb	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003994/#HoofdstukIV_Paragraaf1_Artikel29	15	15	6	GS	Mogelijk	initiatiefnemer	(water-)bodemonderzoek dient de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem inzichtelijk te maken. Ter plaatse van variant 2 is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd (zie hieronder). Ter plaatse van variant 1 is nog voor zover bekend geen bodemonderzoek uitgevoerd. Het bodemloket bevat over deze locatie geen informatie.
BUS-melding	Kleinschalige bodem- en/of grondwatersanering	art. 39b lid 3 Wbb	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003994/#HoofdstukIV_Paragraaf3_Artikel39b	5	0	0	GS	Mogelijk (variant 1)	initiatiefnemer/aanvrager	Ter plaatse van variant 2 is in het kader van de beoogde verbreding van de Delftse Schie bodemonderzoek uitgevoerd. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het betreft een verontreiniging met zware metalen die door middel van een BUS-melding gesaneerd kan worden. Uit het bodemloket blijkt dat sanering inmiddels heeft plaatsgevonden (meldingsformulier BUS evaluatieverslag Van der Helm Milieubeheer B.V. 23-06-2014). Nadere informatie over reeds uitgevoerd bodemonderzoek en saneringen kan worden opgevraagd bij de Omgevingsdienst Haaglanden.
Besluit bodemkwaliteit										

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
Bbk-melding (toepassing bouwstoffen)	Toepassing van bouwstoffen	art. 32, lid 1 Bbk	http://wetten.overheid.nl/BWBR0022929/#Hoofdstuk3_Afdeling1_Artikel32	1	0	0	B&W	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie.
Bbk-melding (toepassing grond/baggerspecie)	Toepassing grond en/of baggerspecie	art. 42 Bbk	http://wetten.overheid.nl/BWBR0022929/#Hoofdstuk4_Afdeling1_Paraagraaf2_Artikel42	1	0	0	B&W	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie.
Bbk-melding (GBT)	Grootschalige bodemtoepassing	art. 42 Bbk	http://wetten.overheid.nl/BWBR0022929/#Hoofdstuk4_Afdeling1_Paraagraaf2_Artikel42	1	0	0	B&W	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Van toepassing bij toepassing van grond en/of baggerspecie met laagdikte van minimaal twee meter en een minimale omvang van 5000 m3.
Bouwbesluit 2012										
Ontheffing hinderverbod (geluid)	Veroorzaken van geluidsoverlast door het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden	art. 8.3 lid 2 BB 2012	http://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/#Hoofdstuk8_Afdeling8.1_Artikel8.4	8		6	B&W	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie bouwwerken (heiwerkzaamheden).
Ontheffing hinderverbod (trillingen)	Veroorzaken van trillingen door het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden	art. 8.4 lid 2 BB 2012	http://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/#Hoofdstuk8_Afdeling8.1_Artikel8.4	8		6	B&W	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie bouwwerken (heiwerkzaamheden).
APV (buiten Wabo)										
APV-vergunning (divers)	Activiteit waarvoor op grond van APV vergunning nodig is (buiten Wabo)	APV	verwijzing verschilt per gemeente	8		6	B&W	Mogelijk	initiatiefnemer/aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie.
Ontheffing hinderverbod	Activiteiten waarbij hinder voor de omgeving kan optreden (APV)	APV	verwijzing verschilt per gemeente	8		6	B&W	Mogelijk	initiatiefnemer/aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie bouwwerken (heiwerkzaamheden).
Wegenverkeerswet en RVV										
Verkeersbesluit (bebording/belijning)	Verkeersmaatregelen (bebording/belijning): definitief of tijdelijk en langer dan 4 maanden	art. 15 lid 1 WVV jo. art. 12 BABW	http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/Hoofdstuk11/2_Artikel15	8		6	Wegbeheerder	Mogelijk	initiatiefnemer/aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Langs de oever van de Schie is een fietspad gelegen.

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
Verkeersbesluit (fysiek)	Verkeersmaatregelen (fysiek): definitief of tijdelijk	art. 15 lid 2 WVV	http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/HoofdstukII/Artikel15	8		6	Wegbeheerder	Mogelijk	initiatiefnemer/aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Langs de oever van de Schie is een fietspad gelegen.
Toestemming verkeersmaatregelen	Verkeersmaatregelen korter dan 4 maanden	art. 37 BABW	http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/#HoofdstukII_Paragraaf8_Artikel37	3		0	Wegbeheerder	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Langs de oever van de Schie is een fietspad gelegen.
Ontheffing Regeling voertuigen	Gebruik voertuig met afwijkende maten	art. 149 WVV jo. art. 9.1 Regeling voertuigen	http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/HoofdstukVII/Artikel149/	8		6	Wegbeheerder	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Langs de oever van de Schie is een fietspad gelegen.
Ontheffing exceptionele transporten (LZV)	Rijden met exceptioneel transport	art. 149a WVV jo. art. 2 lid 1 Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten	http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/HoofdstukVII/Artikel149a/	8		6	RDW	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Langs de oever van de Schie is een fietspad gelegen.
RVV-ontheffing	Overtreden van specifieke verkeersregels en/of verkeersregels	art. 87 RVV	http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/HoofdstukVI/Artikel87	8		6	Wegbeheerder	Mogelijk	aannemer	Afhankelijk van wijze realisatie. Langs de oever van de Schie is een fietspad gelegen.
Wegenwet										
Onttrekkingsbesluit Wegenwet	Het onttrekken van een openbare weg aan het openbaar verkeer	art. 8 en 9 Wegenwet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0001948/#HoofdstukII_Artikel7	26		6	Divers	Nee		Uitgangspunt is dat het fietspad langs de Schie behouden blijft.
Verordening ogv Wegenwet (provincie, waterschap, gemeente)										
Ontheffing/vergunning wegenverordening	Afwijkend gebruik van een weg	verordening	verwijzing verschilt per beheerder (gemeente, provincie of waterschap)	8		6	Beheerder	Mogelijk	initiatiefnemer	Afhankelijk van toekomstige gebruik van het fietspad langs de Schie.
Scheepvaartverkeerswet										
Vrijstelling/ontheffing scheepvaartverkeerwet	Afwijken van gebod/verbod verkeersregels scheepvaart	art. 7 lid 1 Scheepvaartverkeerswet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0004364/#Hoofdstuk2_Paragraaf2_Artikel7	8		6	Beheerder	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing indien in de aanlegfase afgeweken moet worden van verkeersregels scheepvaart. De Provincie Zuid-Holland is beheerder van de vaarweg.
Verkeersbesluit (scheepvaart)	Wijzigen verkeersregels voor	art. 6 lid 1 Scheepvaartverkeerswet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0004364/#Hoofdstuk2_Paragraaf2_Artikel6	8		6	Beheerder	Ja	initiatiefnemer	Van toepassing omdat voor de nieuw te realiseren situatie de verkeersregel voor de scheepvaart (naar verwachting) aangepast

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE

Algemeen							Projectspecifiek			
Vergunningtype	Vergunningplichtige activiteit	Wettelijk kader	Verwijzing naar wetsartikel op wetten.nl	Termijn (In weken)	Termijnverlenging ** (In weken)	Termijn bezwaar / beroep (In weken)	Bevoegd Gezag	Van toepassing?	Aan te vragen door	Projectspecifieke toelichting
	scheepvaart >13 weken									moeten worden. De Provincie Zuid-Holland is beheerder van de vaarweg.
Binnenvaartpolitiereglement										
Ontheffing Binnenvaartpolitiereglement (afmetingen)	Varen met afwijkende maten	art. 9.02 lid 3 BPR	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/#DeelI_Hoofdstuk9_Artikel9.02	8		6	Beheerder	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in de aanlegfase.
Ontheffing Binnenvaartpolitiereglement (ligplaats)	Innemen ligplaats in strijd met verbod	art. 9.03 lid 6 BPR	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/#DeelI_Hoofdstuk9_Artikel9.03	8		6	Beheerder	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in de aanlegfase.
Melding/toestemming Binnenvaartpolitiereglement	Plaats doen hebben van evenementen of werkzaamheden op een vaarweg	art. 1.23 BPR	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/#DeelI_Hoofdstuk1_Artikel1.23	8		6	RWS	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in de aanlegfase.
Vergunning bijzonder scheepvaarttransport	Bijzonder scheepvaarttransport	art. 1.12 lid 2 BPR	http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/#DeelI_Hoofdstuk1_Artikel1.12	8		6	Beheerder	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in de aanlegfase.
Vaarwegenverordening (provincie, waterschap, gemeente)										
Besluit o.g.v. vaarwegenverordening	Afwijkend gebruik van een vaarweg	verordening	verwijzing verschilt per beheerder (gemeente, provincie of waterschap)	8		6	Beheerder	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in de aanlegfase.
Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION)										
Graafmelding (Klic-melding)	Verrichten van graafwerkzaamheden	art. 8 lid 1 WION	http://wetten.overheid.nl/BWBR0023775/#Hoofdstuk4_Artikel8	1		0	Dienst voor het kadaster en de openbare registers	Ja	Initiatiefnemer	Benodigd voor het in beeld brengen van bestaande kabels en leidingen binnen het projectgebied (variant 1 en 2).
Zondagswet										
Ontheffing zondagswet (gerucht verwekken)	Geluidshinder veroorzaken op zondag na 13 uur.	art. 3 lid 3 Zondagswet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0002120/#Artikel3	8		6	B&W	Mogelijk	aannemer	Mogelijk van toepassing in de aanlegfase indien het noodzakelijk is werkzaamheden op zondagen uit te voeren.

* Betreft indicatieve termijn, geen wettelijke termijn.

** Termijn verlenging is ingevuld indien er een wettelijk vastgestelde termijn is voor verlenging.

BIJLAGE F INDICATIEVE PROJECTPLANNING

Een optimistisch indicatieve planning voor de projectplanning wordt hieronder gegeven uitgaande van de ambitie van de gemeente om medio 2022 de Gelatinebrug in gebruik te kunnen nemen. Hierbij is uitgegaan van de twee recente indicatieve planningen voor de aanleg van de Gelatinebrug (RHDHV 2018) en van Delft (oktober 2018).

	2018		2019				2020				2021				2022			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Q3 2018 Start ontwerp van de loswal																		
Q1 2019 start gecoördineerde procedures loswal (tot Q1 2020)																		
Q1 2019: voorbereiding aanbesteding loswal, ligplaatsen en Abtswoudse Bos																		
Q2 2019 start aanbesteding loswal en verbreding Delftse Schie																		
Q4 2019 ontwerp en conditionering aannemer																		
Q2 2020 start aanleg loswal en ligplaatsen Schieoevers Zuid + verbreding DS																		
Q1 2021 verplaatsing zandhandol																		
Q2 2021 start aanleg Gelatinebrug																		
Q2 2022 Gelatinebrug operationeel																		

- Q2 2022 Gelatinebrug operationeel.
- Q2 2021 start aanleg Gelatinebrug.
- Q2 2020 start aanleg loswal, ligplaatsen en verbreding Delftse Schie.
- Q4 2019 ontwerp en conditionering aannemer loswal.
- Q2 2019 start aanbesteding loswal (afhankelijk van zienswijzen z.s.m. en onder voorbehoud starten met aanbesteding).
- Q1 2019 voorbereiding aanbesteding loswal, ligplaatsen en Abtswoudse Bos.
- Q1 2019 start gecoördineerde procedures loswal (tot Q1 2020) in hoofdlijnen bestaande uit:⁵
 - indienen ontvankelijke aanvraag omgevingsvergunning;
 - vooroverleg/ inspraak op ontwerp bestemmingsplan & aanvraag omgevingsvergunning;
 - gelijktijdige bekendmaking en ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp omgevingsvergunning;
 - mogelijkheid voor indienen zienswijze door eenieder;
 - vaststelling bestemmingsplan door de gemeenteraad;
 - verlenen omgevingsvergunning door of namens het college.
 - Gelijktijdige bekendmaking van vaststelling bestemmingsplan, omgevingsvergunning;
 - mogelijkheid indienen beroep door belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (beroepstermijn 6 weken);
 - de Afdeling doet binnen 6 maanden uitspraak op eventueel ingediende beroepen.

Dan moet in Q3 2018 al zijn begonnen met het ontwerp van de loswal afgestemd met overige ruimtelijke plannen en zijn gestart met de voorbereiding van de procedures:

- Besluitvorming over loswal en ligplaatsen Schieoevers Zuid (september/oktober 2018).
- Afstemming met Avalex/Rojo en Rataplan over plannen en ophalen klanteisen en klantwensen.
- Actualiseren veldonderzoeken 2013 – 2017.
- Opstellen VO en DO en kostenraming loswal en ligplaatsen en Delftse Schie.
- Uitvoeringsbesluit/overeenkomst realisatie loswal en ligplaatsen.
- Opstellen concept vergunningaanvragen en toetsing op ontvankelijkheid bij Bevoegd gezag.

Het is een bijzondere uitdaging deze activiteiten binnen 3 maanden uit te voeren.

De kwaliteit van de voorbereiding vanaf Q3 2018 tot en met Q1 van 2019 kan bepalen of beroepen worden ingediend bij de Raad van State. Als geen beroepen bij de RvS worden ingediend is de doorlooptijd voor de planprocedures 6 maanden korter. Aanbevolen wordt om de kansen en risico's nader in beeld te brengen om zo tot een realistische procedureplanning en realisatieplanning te komen voor de realisatie van de ligplaatsen en de loswal gevolgd door de aanleg van de Gelatinebrug.

⁵ Zie ook raadsvoorstel *Verbreding Delftse Schie en hiermee samenhangende watercompensatie in het Abtswoudse Bos: toepassen coördinatieregeling*.

COLOFON

VERKENNING VERPLAATSING LOSWAL DELFTSE SCHIE
SCHIEOEVEERS-ZUID
DEFINITIEF

KLANT

Provincie Zuid-Holland en Gemeente Delft

AUTEUR

art 5 1-2e

PROJECTNUMMER

C03011.000807

ONZE REFERENTIE

079939662 A

DATUM

19 oktober 2018

GECONTROLEERD DOOR

art 5 1-2e

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Nederland

+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com

Memo

Toetsing ontwerp optimalisatie 2

Project Verbreding Delftse Schie

11-03-2021

Alvorens het vanuit Delft ontvangen ontwerp (optimalisatie 2) in detail te laten uitwerken door het ingenieursbureau, is er een tussenstap gemaakt door deze te toetsen aan de haalbaarheid op basis van:

- De met elkaar afgesproken ambities;
- In het VO vastgestelde uitgangspunten/eisen;
- In hoeverre die in deze optimalisatie 2 worden meegenomen.

Deze toetsing is gedaan door art 5 1-2e

De belangrijkste bevinding m.b.t de haalbaarheid n.a.v. de eerder afgesproken uitgangspunten is dat met dit ontwerp (optimalisatie 2):

1. De functionaliteit van de (openbare) loswal niet wordt gehaald.

Dit omdat er met dit ontwerp, naar onze mening, flink wordt ingeperkt op de oppervlakte die nodig is om een veilige en functionele loswal te ontwerpen. Enkele specifieke opmerkingen zijn:

- Er is in het midden van de loswal een kleine knik in de damwand aangebracht, waardoor het achter terrein (smaller) kleiner wordt en de boot minder in de vaarweg komt te liggen. Technisch is damwand wel op deze wijze aan te brengen, maar voor veiligheid (risico op aanvaring) en bruikbaarheid van de loswal is dit onwenselijk.
- Alle verschuivingen van damwanden (ten opzichte van het vastgestelde VO) moet opnieuw beschouwd worden door de vaarwegbeheerder. Waarbij in algemene zin verschuiving landwaarts nautisch gezien een verbetering geven ten opzichte van de VO, maar verschuivingen de waterweg in een verslechtering (bijv. de aanpassing bij de ligplaatsen). Op basis van de onderbouwing van de aanpassingen kan de vaarwegbeheerder pas een oordeel geven over het totale ontwerp.
- Zonder de rijcurves te hebben uitgelegd lijkt er op basis van dit ontwerp te weinig ruimte om te draaien op het midden van het terrein; rekening houden met aanwezige bolders e.d.
- Door het versmallen van het achter terrein is (veilige) passage naar de keet voor van der Waal op het achter gedeelte niet meer mogelijk.
- Door de gekozen indeling en de beperkte ruimte om te draaien moeten (grotere) vrachtwagen zoals we het ontwerp nu zien ca. 100 mtr achter rijden om onder de trechters te komen. Dit is onwenselijk, tijdrovend en onveilig. Zeker als het voorste openbare gedeelte loswal dan ook nog in gebruik is door derden voor laden en lossen.
- Door de constante stroom aan vrachtwagens voor van der Waal lijkt het ons onmogelijk om een rendabele en veilige openbare loswal aan de zuidzijde van het terrein te creëren.
- In het ontwerp is er onvoldoende rekening gehouden met de benodigde oppervlakte voor huidige opslag van Van der Waal zoals de bedieningscabine, keet, materieel.

Daarnaast zien we hiervoor nog de volgende risico's:

- a. Doordat de kademuur naar binnen wordt gelegd, kan het zijn dat dit vanuit HHD helemaal niet mogelijk is, omdat er te veel de boezemlijn wordt ingegaan. De damwand van de loswal mag geen onderdeel zijn van de kering.
- b. Daar van der Waal qua benodigde oppervlakte voor functioneel loswal nog niet is meegenomen, bestaat het risico dat zijn bedrijfsvoering niet inpasbaar blijkt te zijn in bedacht ontwerp/ oppervlakte.
- c. Het huidige ontwerp te weinig ruimte biedt voor een veilige, functionele en toekomst bestendige openbare loswal.

Bijkomende onderwerpen die van belang zijn:

2. Constructief oogpunt

Vanuit een Constructief perspectief is het niet gewenst dat er met de draaicurves op/ over de rand van de damwanden wordt gereden. Het risico bestaat voor het rijden van schades en deze kunnen doorwerken in de constructies.

3. Gebruikersveiligheid

In optimalisatie ontwerp 2 is er geen veiligheidsstrook van 1 m toegepast. Het is van belang om een 1 m veiligheidsstrook toe te passen om conflicten met bolders trossen en afgemeerde schepen en bemanning te voorkomen. Binnen deze zone ook geen draaiende cabines van vrachtwagens accepteren.

Mogelijke optimalisaties onderwerpen 2 en 3:

Voor de opmerkingen 2 en 3 zou er eventueel geoptimaliseerd kunnen worden in de groenzones (4 m) en of het voetpad (1,8 mtr) die nu in het ontwerp zijn meegenomen. Als de groenzone langs de erfgrans geminimaliseerd wordt, kan extra ruimte voor het in 1 * draaien kiepwagens gerealiseerd worden, indien de kademuur rechtgetrokken wordt en inclusief veiligheidsstrook van 1 meter. Dit neemt niet weg dat er nog een aantal veiligheids- en functioneiteitsvragen nog juist ingevuld moeten worden.

Conclusie:

We hebben als project de ambitie uitgesproken dat we van der Waal verplaatsen en een bruikbare (openbare) loswal creëren. Uit onze eerste toetsing lijkt dat we met dit ontwerp voorbijgaan aan de afgesproken uitgangspunten en ambities die we met elkaar hebben afgesproken.

We begrijpen dat het ook van belang is de opmerkingen van de Stadsbouwmeester voor zo ver als mogelijk mee te nemen, maar lijkt ons dat we het (ontwerp)proces daarvoor efficiënter moeten gaan inrichten.

Gezien de nu al lopende vertraging van +/- 6 maanden (mijlpaal DO vastgesteld), kunnen we ons niet meer veroorloven de optimalisatie niet gezamenlijk op te pakken.

Lijkt ons goed dat we met zijn allen, die input voor het ontwerp moeten leveren, bij elkaar komen en het ontwerp gaan doorspreken, zodat we tot een gedragen ontwerp kunnen komen of scherp hebben waar het knelt.

OVERLEGNAAM

VDS - Overleg variantenstudie d.d. 15-12-2020

DATUM VERGADERING

15 december 2020

LOCATIE

Teams

DEELNEMERS

art 5 1-2b (gemeente Delft)
 art 5 1-2b gemeente Delft)
 art 5 1-2b gemeente Delft)
 art 5 1-2b gemeente Delft)
 art 5 1-2b (provincie Zuid-Holland)
 art 5 1-2b (provincie Zuid-Holland)
 art 5 1-2b (provincie Zuid-Holland)
 art 5 1-2b (Arcadis)
 art 5 1-2b (Arcadis)
 art 5 1-2b (Arcadis)

AFWEZIGEN

art 5 1-2b (gemeente Delft)
 art 5 1-2b (provincie Zuid-Holland)

NUMMER NOTULEN

01

DATUM NOTULEN VERZONDEN

23 december 2020

STARTTIJD VERGADERING

14:00

EINDTIJD VERGADERING

15:00

NAAM

art 5 1-2b
 T +31 (0)88 art 5 1-2b M +31 (0)6 art 5 1-2b
 art 5 1-2b arcadis.com

PROJECTNUMMER

C03061.000602

ONZE REFERENTIE

D10020946:6

KOPIE AAN

Aan- en afwezigen

ITEM**WIE****1. Introductie**

Jorrit van Zanden

Een paar nieuwe personen zijn bij dit overleg aanwezig. Vandaar een korte Voorstelronde:

- art 5 1-2e gemeente Delft)
- art 5 1-2e e Delft)
- art 5 1-2e emeente Delft)
- emeente Delft)
- (provincie Zuid-Holland)
- art 5 1-2e provincie Zuid-Holland)
- art 5 1-2e provincie Zuid-Holland)
- art 5 1-2e (Arcadis)
- art 5 1-2e (Arcadis)
- art 5 1-2e Arcadis)

Op dit moment ligt er een stabiel DO (variant A). Naar aanleiding vragen vanuit de omgeving m.b.t. de ontsluiting van de loswal is in overleg et de projectgroep deze variantenstudie gestart. Dit overleg is een vervolgoverleg op het eerder gevoerde overleg over de concept rapportage van de variantenstudie. Het doel van dit overleg is om de verwerkte opmerkingen en de aangepaste beoordelingstabel te bespreken.

2. Doel van het overleg

art 5 1-2e et ontwerp dat er nu ligt (genoemd DO) is in het kader van anprocedure door de gemeente voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze heeft een negatief advies gegeven over het ontwerp. art 5 1-2e itgenodigd bij dit overleg om een toelichting van Arcadis op het ontwerp te horen. art 5 1-2e De laatste versie heeft de gemeente op gereageerd en dat is voorafgaand aan dit overleg aan Arcadis verstuurd.

art 5 1-2e Het doel is om met elkaar af te stemmen tot een gedragen en stabiele

beoordelingstabel/ eindrapport van de variantestudie.

art 5 1-2e De vraag is of we dat in deze samenstelling in dit uur kunnen doen.

: Voorstel om eerst de interne discussie in de gemeente Delft af te wachten.

art 5 1-2e Gemeente heeft behoefte aan meer toelichting dan er nu in de stukken staat. Eerst in een ander overleg meer toelichting geven hoe het ontwerp tot stand is gekomen. Het bespreken van de beoordelingstabel uit de variantenstudie is dan nog niet voor dit moment. Daar moet dan eerst nog een toelichting op de scores vooraf bij.

art 5 : Voor de provincie is de vaarweg van belang, voor de gemeente de ruimtelijke inrichting. Niet bezwaarlijk als de gemeente Delft opdracht geeft aan Arcadis voor een onderzoek.

art 5 1-2 Het plan zoals het er nu ligt is onvoldoende ingepast; daar moeten we het nog met elkaar over hebben.

art 5 1-2 Stelt voor om het huidige overleg benutten voor het geven van een toelichting op het ontwerp en het beantwoorden van vragen zodat de gemeente haar interne proces kan afronden. Dit betekent dat we de rapportage on hold zetten en eerst dit proces afronden.

3. Ontwerp tekeningen

art 5 Vooruitlopend op dit project / deze opdracht (opstellen VO en DO) is een variantenstudie uitgevoerd voor waar zandhandel Van der Waal naartoe zou kunnen verplaatsen. De huidige tekening laat de uitwerking zien: de loswal en de openbare losplaatsen van de destijds gekozen variant. Er lopen gesprekken met de zandhandel over e.e.a. en met bedrijven en stakeholders in de omgeving. Combister en Van de Berg hebben vragen gesteld of de verkeersafhandeling in het ontwerp (variant A) de optimale ontsluiting is. In overleg met de projectgroep zijn alternatieven onderzocht in de variantenstudie; m.b.t. de wegen en ook het fietspad. Daarbij ook afstemming op het leggerprofiel.

art 5 1-2e Hoe wordt er gereden rondom de trechters?

[toelichting van de tekening]

art 5 1- Wat is de reden om de zandhandel de eerste positie te geven en de openbare loswal de tweede?

art 5 1- De zandhandel is fulltime in bedrijf.

art 5 1- Daarnaast zouden ook de transportbewegingen en het achteruitrijden in de knel komen. De wagens van de zandhandel moeten onder de trechters kunnen rijden en kunnen alleen keren op het terrein door te steken.

art 5 : Waarom is er niet gekozen voor een variant, waarbij vrachtwagens van de zandhandel niet hoeven te steken nabij een fietspad? We hebben niet de informatie gehad wat de overwegingen waren bij de varianten.

[tekeningen met de draaicirkels van de zandhandel]

art 5 Het alternatief past, maar daardoor wel minder gebruiksruimte op het terrein. Van der Waal heeft dit ook niet als voorkeur.

art 5 1-2 Er worden in het noorden woningen gebouwd; het fietspad wordt straks veel gebruikt. Is het wel voldoende veilig? Is het realistisch?

art 5 1- Bij een variant richting de Schieoevers wordt het probleem met het fietspad alleen groter.

[westelijk deel v/h ontwerp]

art 5 Er is een stuk (veiligheidszone) vrijgehouden voor een brug die mogelijk geplaatst gaat worden. Ligt de zandhandel hier straks te dichtbij?

art 5 : Daar is over nagedacht en de veiligheidszone is ook op de tekening weergegeven. De vaarwegbeheerder is akkoord met dit ontwerp.

art 5 1- Het wel of niet bouwen van de brug heeft niet veel invloed op welk ontwerp hier

gekozen moet worden.

art 5.1- Zou een ligging van de loswal tussen de Bellweg en de Marconiweg (huidige locatie van de brug) niet meer mogelijkheden bieden voor de inpassing van de loswal. Het zou efficiëntie op kunnen leveren wanneer de vrachtwagens niet meer hoeven te keren.

art 5.1- Er is nu vooral veel ruimte nodig om de kunnen keren op de loswal en om daar te komen. Als je zou opschuiven, heb je minder ruimte, maar is er ook minder ruimte nodig omdat je de keervoorziening niet nodig hebt.

art 5.1- Als het interessant genoeg is, kunnen we dat met elkaar verkennen. Maar op dit ent was dit een gebied dat we niet mochten beschouwen (uitgangspunt!) i.v.m. de toekomstige brug.

art 5.1- Laten we niet constateren dat we al zo ver zijn. En deze optie vooralsnog niet nader beschouwen.

4. **Afronding**

art 5.1- Er is nu een toelichting gegeven op het ontwerp. Er was een afkeuring van het ontwerp i.v.m. onvoldoende toelichting. Dat traject wordt verder opgepakt door de gemeente. Het vervolg van de variantenstudie wordt on hold gezet en moet even op dit proces wachten.

art 5.1-2c- Prima, daar hebben we wat tijd voor nodig. Graag een bundel van de huidige tekeningen ontvangen. Ga ervan uit dat Johan de informatie heeft over de gesprekken en afspraken met Van der Waal. Gaan afwegen welke varianten nog te bestuderen.

art 5.1- Na het maken van die tussenstap kunnen we het traject van de variantenstudie voortzetten. Bij volgende overleggen scherper stellen wat er wordt besproken en wie daarbij deelnemen.

Actie **art 5.1-** Tekeningen bundelen en toesturen.

Bijlage Geen