

**D E L F T**

# **KNOOPPUNT**



## **LAND - WATER**

**Aanbevelingen ter verbetering van  
vervoer over water in en om Delft**

**RAPPORT VAN DE VVD-WERKGROEP 'VERVOER OVER WATER'  
M.H. Welle Donker, R. Jense, H.J. Nanninga en R.E. Waterman**



# **DELFT: KNOOPPUNT LAND - WATER**

## **Aanbevelingen ter verbetering van vervoer over water in en om Delft.**



**RAPPORT VAN DE VVD-WERKGROEP 'VERVOER OVER WATER'**  
M.H. Welle Donker, R. Jense, H.J. Nanninga en R.E. Waterman

**MEDEWERKING:** E. Bijleveld-van der Hoeven, R. de Groot, H. Kiliç,  
E. Pasveer, K. van der Spek, P. van Uythoven en J. Zeer



# INHOUD

	<b>Voorwoord</b>	<b>7</b>
Hoofdstuk	<b>1 Inleiding</b>	<b>9</b>
Hoofdstuk	<b>2 Achtergrond</b>	<b>13</b>
	2.1 Delft in het verleden	13
	2.2 Delft in 2005	13
	2.3 Delft in de toekomst	14
Hoofdstuk	<b>3 Huidig gebruik van de vaarwegen en knelpunten</b>	<b>15</b>
	3.1 Gebruikers Delftse vaarwegen	15
	3.2 Recreatietoervaart	16
	3.3 Beheer en toezicht Rijn-Schiekanaal en Zuid-Kolk	18
Hoofdstuk	<b>4 Inventarisatie van de mogelijkheden tot vergroting van het aantal aanmeerplaatsen voor de recreatioervaart</b>	<b>19</b>
	4.1 Zuid-Kolk	19
	4.2 Nieuwe Haven	21
	4.3 Kades aan beide zijden van het Rijn-Schiekanaal / Delftse Schie zuidwaards van de Abtswoudsebrug	22
	4.4 Kolenhaven	22
	4.5 Watertorengracht	22
Hoofdstuk	<b>5 Realisatie van mogelijkheden</b>	<b>25</b>
Hoofdstuk	<b>6 Integrale aanpak, nut en noodzaak</b>	<b>29</b>
Hoofdstuk	<b>7 Aanbevelingen</b>	<b>31</b>
Hoofdstuk	<b>8 Referenties / bronnen</b>	<b>33</b>
Hoofdstuk	<b>9 Bijlagen</b>	<b>35</b>



Wateringse Vest ca. 1913.

## Voorwoord

Goede plannen wortelen in het verleden en wijzen naar de toekomst. Delfts aardewerk bestaat al honderden jaren en ontwikkelt zich nog steeds.

Begonnen als het Nederlandse antwoord op het blauw op wit gedecoreerde Chinese porselein dat in het begin van de 17de eeuw in Europa furore maakte, heeft het zijn eigen ontwikkeling doorgemaakt en is het geworden tot wat wij heden ten dagen kennen, een uniek en geheel in de stad Delft gevormd en geproduceerd product. De Koninklijke Porceleyne Fles is de enige overgebleven aardewerkfabriek uit de 17de eeuw, wereldberoemd en onlosmakelijk met de geschiedenis van de stad Delft verbonden. In haar langdurige bedrijfsgeschiedenis heeft zij zich voortdurend, vanuit de in het verleden opgedane kennis en vakmanschap, weten te richten naar de toekomst, door nieuwe wegen te zoeken, nieuwe markten aan te boren en nieuwe producten te ontwikkelen.

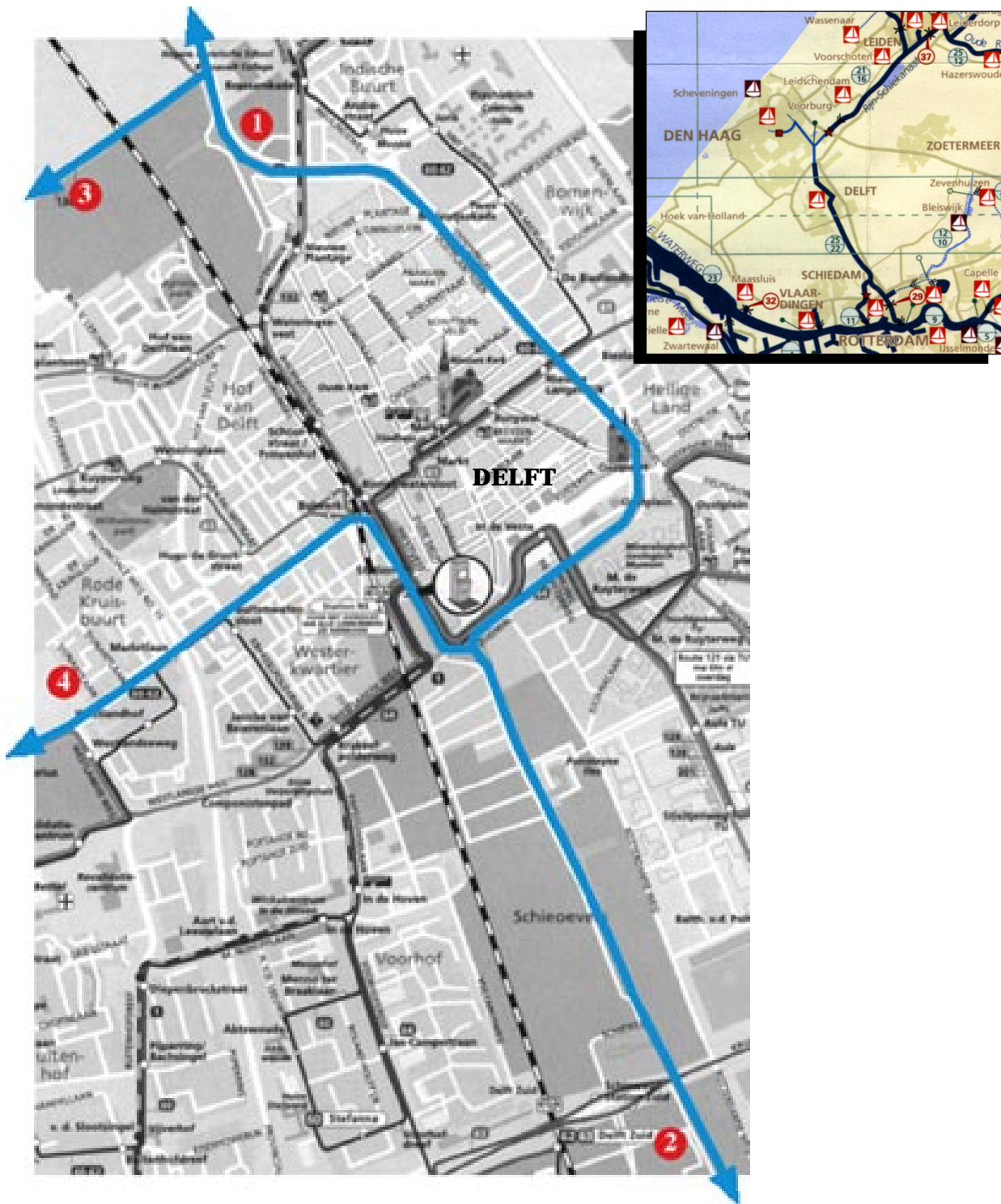
Anno 2005 is de fabriek een van de grootste toeristische trekpleisters van Delft met ruim 150.000 bezoekers. Water heeft altijd een grote rol gespeeld in de geschiedenis van De Porceleyne Fles. De aanvoer van het Chinese porselein door de VOC heeft grote invloed gehad op de zo belangrijke aardewerk industrie in Delft. Later heeft de VOC het Delftse aardewerk in grote hoeveelheden over de hele wereld verspreid. In het verleden was de ligging aan water noodzakelijk voor de aanvoer van water het vervoer van materialen.

Nu is het vervoer van mensen en de koppeling van wateractiviteiten aan andere toeristische producten veel belangrijker. Varen is binnen het nationale en internationale toerisme een steeds populairdere activiteit. Het aantal riviercruises is in Nederland de laatste jaren enorm gegroeid. Met name veel vaar-fietsvakantiecruses leggen hun schepen aan in Delft en geven de stad een interessante economische impuls. Vanaf het water heeft Delft meer aanzien en is de stad veel aantrekkelijker. Door vervoer over water toegankelijker te maken, verbinden we op een aantrekkelijke wijze de diverse toeristische producten van Delft en haar omgeving zoals Den Haag, Rotterdam en Leiden.

Wij zijn erg enthousiast over dit rapport van de werkgroep ‘Vervoer over Water’ en hopen dat alle plannen zich snel kunnen concretiseren.

### **Ilja van Haaren**

*directeur Koninklijke Porceleyne Fles  
zakenvrouw van het jaar 2002*



**Doorgaande vaarverbindingen Delft (vervoersassen)**

- **Vliet (1)** (Leiden, Voorschoten, Vlietlanden, Leidschendam-Voorburg, Den Haag, Drievliet, Rijswijk) --> **Rijn-Schiekanaal** (Delft, Midden-Delfland) --> **Schie (2)** (Schiedam, Delfshaven)
- **Kerstanjewetering (3)**
- **Westsingelgracht / Buitenwatersloot (4)**



# Hoofdstuk 1

## Inleiding

Goede plannen wortelen in het verleden en wijzen naar de toekomst! Op basis van een heldere visie en een zorgvuldige analyse heeft de werkgroep het nu voor u liggende rapport opgesteld. In vruchtbare samenwerking met betrokken ambtenaren van zowel de Gemeente Delft als de Provincie Zuid-Holland is het geheel tot stand gekomen. De leden van de werkgroep zijn de ambtelijke organisatie van de gemeente zeer erkentelijk voor hun advisering. Zij zijn unaniem van mening dat het actief en constructief meewerken van de betrokken ambtenaren van een uitzonderlijk niveau was. Het is dan ook passend om hen hierbij hartelijk te danken. In bijzonder wil de werkgroep noemen (in alfabetische volgorde): E. Bijleveld- van der Hoeven (directeur programma's en projecten, Gemeente Delft), R. de Groot (interim manager, Gemeente Delft), H. Kiliç (kanaalmeester, Gemeente Delft), E. Pasveer (hoofd vakteam Ruimtelijke Ordening, Gemeente Delft), K. van der Spek (vaarwegbeheerder, Provincie Zuid-Holland), P. van Uythoven (senior beleidsadviseur, vakteam Cultuur, Kennis, Economie & Mobiliteit, Gemeente Delft) en J. Zeer (havenmeester, Gemeente Delft).

Het thema 'Knooppunt Land-Water' staat nog niet uitdrukkelijk op de gemeentelijke beleidsagenda. Gezien de historische betekenis van Delft in zijn relatie tot water, de huidige nationale en provinciale ontwikkelingen dienaangaande en de toekomstverwachtingen met betrekking tot Delft in zijn relatie tot water, zal dit echter wel nodig zijn. Doel van deze nota is dan ook om het thema 'Water' in relatie tot de stad prominent op de bestuurlijke agenda te krijgen. Het is goed hiertoe, op basis van een degelijke onderbouwing, een duidelijk aanspreekpunt te realiseren.

Juist omdat nu de verbetering van het gebruik van de vaarwegen zowel landelijk als provinciaal op de agenda is gezet, is het belangrijk dat Delft, gelegen aan één van de hoofdvaarwegen van de Provincie Zuid-Holland, de aandacht op het thema 'water' richt. Hierbij gaat het niet alleen om noodzakelijke verbeteringen maar ook om inzichtelijk te maken wat praktisch binnen het thema 'water' mogelijk is. Daarbij speelt de Delftse Havendienst een belangrijke rol.

In dit rapport zijn tekst en illustraties nauw met elkaar verbonden. Hoofdstuk 2 schetst de achtergrond van de historische en komende betekenis van water voor Delft. In de hoofdstukken 3 tot en met 5 wordt aangegeven hoe de Delftse vaarwegen momenteel gebruikt worden en welke mogelijkheden er zijn om het gebruik van de vaarwegen, insteekhavens en havenkommen met hun aangrenzende kaden een extra impuls te geven. Daarbij wordt speciale aandacht besteed aan verblijfstoerisme gekoppeld aan recreatietoerisme. Een en ander verbonden met de talrijke bestaande en verder te ontwikkelen mogelijkheden die de stad Delft biedt. Gewezen wordt op



het belang van de doorgaande vaarwegen die Delft verbindt via de Schie met Delfshaven, via de Vliet met Leidschendam-Voorburg, Drievliet, Voorschoten en Leiden en via de Westsingelgracht - Buitenwatersloot en de Kerstanjewetering met het Westland. In hoofdstuk 6 wordt, op grond van de brede basisdoelstelling, de lijn teruggelegd naar een integrale aanpak en de relatie met de economie ten dienste van Delft en zijn inwoners. In het afsluitende hoofdstuk 7 staan een aantal aanbevelingen om de gestelde doelen te bereiken.

### **Locaties knooppunten land - water van Noord naar Zuid:**

- 1 Entree Kolenhaven voor de brug
- 2 Kolenhaven zelf
- 3 Watertorengracht (= Oude Vliet), voor en achter Lepelbrug
- 4 Aanlegsteigers bij Kethelstraat/Zuidwal
- 5 Westsingelgracht - Buitenwatersloot
- 6 Hooikade
- 7 Scheepmakerij
- 8 Nieuwe Haven
- 9 Nieuwe Haven, aanlegsteiger Porceleyne Fles
- 10 Schieparallele insteekhaven, Evenemententerrein



Hooikade ca. 1903. Op achtergrond brug De Rotterdamsche Poort.

### Delft decor voor oude schepen



**Tientallen oude schepen** lagen gisteravond afgemeerd in de Delftse Kolk. Vanochtend vertrokken ze naar Delfshaven om daar een manifestatie ter gelegenheid van de emigratie van de 'Pilgrim Fathers' naar Amerika, precies 375 jaar geleden, op te luisteren.

FOTO FOTOBUREAU FRED NIJIS

Delftse Courant 24.06.1995



Varend Erfgoed 'Vloot over de Vliet' aan de Hooikade 15.10.2005  
(foto: H. Kiliç)

## Hoofdstuk 2

### Achtergrond

In dit hoofdstuk wordt de achtergrond geschetst van het belang van water voor Delft in het verleden en in de huidige situatie aangevuld met toekomstmogelijkheden.

#### **2.1 Delft in het verleden**

Delft is als één van de oudste steden van Holland ontstaan in een toenmalig getijdengebied. Rond het jaar 1000 is dit gebied ontgonnen. De oorsprong van Delft ligt langs een gegraven water (de Delf). Hier ontwikkelde zich langzaam een marktplaats, waar al in de 13<sup>e</sup> eeuw o.a. landbouwproducten (over water), textiel en diensten van vaklieden werden aangeboden. In 1246 kreeg Delft stadsrechten.

Tegelijkertijd met de ontwikkeling van Delft ontstaat er behoefte aan watermanagement. De bierbrouwers in de stad willen schoon water en de boeren in het nauw verbonden Delfland willen water uit de polders pompen. Uit deze behoefte aan watermanagement is in het jaar 1289 het Hoogheemraadschap Delfland ontstaan.

In het jaar 1389 is begonnen met het graven van een vaart naar de Maas alwaar Delfshaven gesticht werd. Deze vaart gaf Delft rechtstreeks toegang tot de zee en heeft Delft een grote impuls gegeven in de ontwikkeling tot een belangrijke handelsstad in die dagen.

Dankzij deze ontwikkeling en vooral dankzij Delfshaven wordt Delft, als in 1602 de Verenigde Oost-Indische Compagnie wordt opgericht, één van de zes VOC-kamers. De Pilgrim Fathers vertrokken uit Leiden om via Delft en Delfshaven naar Amerika te gaan, de Nieuwe Wereld. Verscheidene belangrijke personen uit het verleden zijn verbonden met Delft en (dus) ook met water. De Oude Kerk is de rustplaats van de zeehelden Maarten Harpertzoon Tromp en Piet Heyn. Antonie van Leeuwenhoek, o.a. onderzoeker van micro-organismen in water met ingenieuze microscopen, leefde in Delft. Dit geldt ook voor Hugo de Groot, de grondlegger van het zeerecht. Ook Johannes Vermeer komt uit Delft en schilderde ‘Gezicht op Delft’ vanaf de Zuid-Kolk.

#### **2.2 Delft in 2005**

Anno 2005 wordt de identiteit van Delft nog steeds bepaald door de geschiedenis met water (Noordman, Kroes en Wagenveld, 2004). Waterwegen, veelal gegraven in de Middeleeuwen, karakteriseren de binnenstad. De Gemeente Delft heeft 151 km waterweg en 286 bruggen. Door het behoud van zijn historie en de daarbij behorende kenmerken is Delft uitgegroeid tot een toeristische trekpleister met internationale bekendheid.

Het Rijn-Schiekanaal is een belangrijke scheepvaartverbinding in de provincie Zuid-Holland. In de hiernavolgende tekst wordt met het Rijn-Schiekanaal tevens de Delftsche Schie bedoeld. De historische vaarwegen naar Delfland en het Westland bestaan nog steeds. Het Hoogheemraadschap Delfland is in Delft niet meer het enige instituut dat zich richt op

waterbeheer. Delft herbergt o.a. het IHE Water Education Institute van Unesco, het Waterloopkundig Laboratorium (WL/Delft Hydraulics), GeoDelft en in de nabije toekomst komt mogelijk ook het Delta-Instituut naar Delft. Hiernaast heeft de Technische Universiteit Delft een wereldwijde reputatie op het gebied van weg- en waterbouw. Kortom op het gebied van water heeft Delft zich ontwikkeld als kennisstad bij uitstek.

### **2.3 Delft in de toekomst**

In een wereld waarin door globalisering steden steeds meer op elkaar gaan lijken, heeft een historisch gefundeerde en onderscheidende identiteit een belangrijke economische waarde. Mede door de eerder genoemde identiteit van Delft met water komen toeristen naar Delft. Voor zakelijke projecten op het gebied van watermanagement zal de weg naar Delft gemakkelijk gevonden kunnen worden.

Hier ligt dan ook een unieke kans om in de toekomst de identiteit van Delft met water te verstevigen. Dit kan op verschillende manieren. Er kan een masteropleiding gestart worden voor bijvoorbeeld ondernemers op het gebied van watermanagement en op het gebied van verkoop van (water)technologie. Er kan als 'landmark' een watermonument gemaakt worden. Een andere mogelijkheid wordt geboden door gebruiksmogelijkheden van de waterwegen van en naar Delft verder te ontwikkelen. Met name de recreatietoervaart kan een positieve impuls geven aan de stad Delft. Botenbezitters zullen met zowel moderne schepen als varende erfgoed bijdragen aan het stadsbeeld: kortom Delft als knooppunt Land-Water.

## Hoofdstuk 3

### Huidig gebruik van de vaarwegen en knelpunten

Het huidige gebruik en beheer van de vaarwegen en de knelpunten die op dit moment aanwezig zijn worden hieronder toegelicht.

#### 3.1 Gebruikers Delftse vaarwegen

De gebruikers van de Delftse vaarwegen kunnen verdeeld worden in een aantal groepen:

- recreatiotoervaart (motorjachten, zeilschepen enz.);;
- motorcharters (fiets-vaar-vakanties);
- roeiverenigingen;
- Delftse Water Sport Vereniging (DWSV);
- vaste liggers;
- waterscouts;
- rondvaartboten;
- watertaxi;
- dekschepen (Firma Van Bergen);
- beroepsvaart;
- 'Bruine vloot' (varend erfgoed);
- themaschepen (Varend Corso, Intocht Sint Nicolaas, kennis, diner, musea).

In Delft is de dominante vaarweg het Rijn-Schiekanaal. Hier zijn in aantal drie groepen verreweg het belangrijkste: de recreatiotoervaart, de beroepsvaart en de roeiers. In 1999 is een gedetailleerde telling gedaan van de verschillende typen schepen die Delft passeren (Bijlage 1). In de zomermaanden is er een aanzienlijke recreatiotoervaart; de beroepsvaart is gedurende het jaar meer stabiel in aantal. Sinds 1999 is het gebruik van het Rijn-Schiekanaal (beroeps- en recreatiotoervaart tezamen) sterk toegenomen. Meer recent is over de periode april t/m september 2005 een ruwe telling gedaan van het aantal passages van de verschillende groepen schepen door de Abtswoudsebrug (Bijlage 2). Voor de recreatiotoervaart bedroeg het aantal passages circa 4700, voor de beroepsvaart 2800. Ook van de Hogebrug in Rotterdam zijn er telgegevens (Bijlage 3). Het is duidelijk dat er elk jaar enkele duizenden recreatieschepen langs Delft varen.

Met betrekking tot de beroepsvaart zijn er ook een aantal Delftse bedrijven die goederen transporteren over water. In Bijlage 4 wordt een overzicht gegeven van deze activiteiten. Met name voor de aanvoer van zand en de afvoer van huisvuil is het Rijn-Schiekanaal een belangrijke route.

Andere in het oog springende activiteiten zijn het gebruik van het Rijn-Schiekanaal door de roeiverenigingen:

- De Delftse Sport (DDS), opgericht in 1885 en kweekvijver voor ondergenoemde twee Delftse studentenroeiverenigingen;
- LAGA, Delft;
- Proteus-Eretes, Delft;
- Laak, Den Haag;
- Pelargos, Den Haag;

De drie Delftse roeiverenigingen hebben tezamen met de twee Haagse roeiverenigingen bijna 2.000 leden en ongeveer 280 boten. Het aantal vaarbewegingen per jaar van roeiers bedraagt circa 26.000.

De waterscoutinggroepen:

- Nautilus;
- Willem de Zwijger.

De twee Delftse groepen waterscouts Nautilus en Willem de Zwijger hebben hun schepen in de Nieuwe Haven en bij het Kruithuis.

De Delftse Water Sport Vereniging

Via de Westsingelgracht en Buitenwatersloot is er een doorgaande vaarverbinding (voor schepen die onder de beperkte hoogte van de 1.80 meter hoge Bolkbrug door kunnen) van de Zuid-Kolk naar het Westland. Jaarlijks komen zo ongeveer 900 recreatieschepen op het Rijn-Schiekanaal. In het Westland en Midden-Delfland zijn behalve vele particulieren ongeveer 15 verenigingen actief met faciliteiten voor het meren en winterberging voor recreatieschepen. Bij het Watersportverbond zijn 11 verenigingen zijn aangesloten. Deze 11 verenigingen hebben ongeveer 2.000 leden met ongeveer 1800 vaartuigen. Het aantal vaartuigen behorende bij de overige verenigingen, particuliere havens en zogenaamde vrijliggers wordt geschat op 3.000 stuks.

Eén van de 11 verenigingen is de Delftse Water Sport Vereniging (DWSV) (opgericht in 1934) met het clubgebouw en de winterberging aan de Buitenwatersloot.

Verder moeten nog twee evenementen genoemd worden die (jaarlijks) Delft bezoeken: het Varend Corso en een vloot van varend erfgoed ('Vloot over de Vliet').



### **3.2 Recreatietoervaart**

In de huidige situatie is een belangrijk knelpunt de afwezigheid van officiële ligplaatsen voor de recreatioervaart. Uit de kaart in Bijlage 5 blijkt dat er in het gebied tussen Leiden en Rotterdam weinig passantenhavens zijn. In Delft bestaat hieraan een grote behoefte. Met name in het weekend wordt langs de oevers van het Rijn-Schiekanaal ter hoogte van bijvoorbeeld de Oranje Plantage en de Zuid-Kolk illegaal aangemeerd. De Provincie noch de Gemeente Delft oefenen toezicht uit; er wordt geen aankomst en vertrek van schepen genoteerd noch wordt er havengeld geïncasseerd. Zo meren er elke zomer enige duizenden schepen aan en er kleven grote nadelen aan deze ongecontroleerde situatie.

Ten eerste is de veiligheid in het geding met name op smalle plaatsen zoals de bij Oranje Plantage. Door het ontbreken van deugdelijke voorzieningen om het schip goed vast te maken en de sterke zuiging van langsvarende binnenvaartschepen treden regelmatig gevaarlijke situaties op die het gevolg zijn van het lostrekken van de meerpennen van afgemeerde jachten. Een ander punt met betrekking tot de veiligheid betreft de motorcharters. Hierin overnachten veel mensen maar als zo'n boot onverhoopt zal worden aangevaren en zinkt dan weet in Delft niemand hoeveel mensen er aan boord zijn en wat voor voorzieningen in dit verband getroffen zouden moeten worden.

Een ander veiligheidsaspect betreft de roeiers. Deze kan verbeterd worden door:

- golfdempende maatregelen, zowel aan de oevers als in de vaargeul, door het op diepte houden van het water;
- een alternatieve trainingslocatie, mits deze op beperkte afstand van hun clubgebouwen roeiend via het Rijn-Schiekanaal bereikbaar is;
- een beperking van de maximum snelheid tot 7 km/uur zal het aantal gevaarlijke situaties verminderen.

Ten tweede zijn de 'vrij parkerende' schepen regelmatig een bron van zwerfvuil omdat er geen voorzieningen zijn om afval netjes achter te laten.

Als derde punt is de ontvangst van de bezoekers vanaf het water niet erg gastvrij. Er ontbreekt informatie en voorzieningen voor de recreatioervaart zijn afwezig of minimaal (dit laatste in de Zuid-Kolk). Er is geen Havendienst die een ligplaats toewijst. Gasten moeten alles zelf uitzoeken en uitleg naar de diverse mogelijkheden voor een bezoekje aan Delft ontbreken. Ook ontstaan bij het ongestructureerd aanmeren vaak meningsverschillen en ruzies tussen diverse schippers. De bruggenwachters mogen hun post niet verlaten en om escalatie te voorkomen wordt regelmatig een beroep gedaan op de Delftse Havendienst, die echter niet bevoegd is. Deze situatie nodigt niet uit tot een bezoek en doet afbreuk aan het toeristisch product Delft.

De bovengenoemde knelpunten hangen samen met twee aspecten, het nautisch toezicht en het ontbreken van voldoende aanmeerplaatsen met bijbehorende eigentijdse faciliteiten.

### **3.3 Beheer en toezicht Rijn-Schiekanaal en Zuid-Kolk**

In 1989 zijn alleen beheer en onderhoud van het Rijn-Schiekanaal en de Zuid-Kolk overgedragen aan de Provincie Zuid-Holland. Het eigendom berust nog steeds bij de Gemeente Delft, ook het toezicht op het kadegebruik is bij de Gemeente gebleven. Dit heeft geleid tot een beheersvacuüm, omdat de rolverdeling tussen de gemeentelijke Havendienst en de beheerfunctie van de Provincie Zuid-Holland onvoldoende is geregeld. Om deze situatie te verbeteren is het van fundamenteel belang dat hierover goede afspraken worden gemaakt.

Onderdeel van deze afspraken is de Delftse Havendienst voldoende middelen te verschaffen om als bevoegde autoriteit het gezag te kunnen uitoefenen en toezicht te houden. Ook kan de Havendienst de beschikbare ruimte aan de kaden beheren, zodat deze efficiënt gebruikt kunnen worden. In dit kader zou het goed zijn om aan de Zuid-Kolk een havenkantoor voor de Havendienst te realiseren.

Met betrekking tot de aanmeerplaatsen gaat de Provincie Zuid-Holland, die de genoemde problemen onderkent, actie ondernemen (Provincie Zuid-Holland, 2005). Recent is het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan vastgesteld. Hierin is aangegeven dat Delft een 'witte vlek' op de kaart voor recreatietoervaart is vanwege het ontbreken van geschikte aanmeer- en overnachtingsfaciliteiten (Bijlage 5).

Een verdere opwaardering van het Rijn-Schiekanaal ten behoeve van de beroepsvaart betekent dat ligplaatsen langs het Rijn-Schiekanaal komen te vervallen. Aanmeren wordt nog slechts mogelijk op locaties die door de Provincie worden aangewezen. Als eerste zichtbare actie van dit beleid wordt eind 2005 het huidige remmingswerk (bescherming voor kade) aan de kade van de Kethelstraat/Zuidwal vervangen door een steiger met voorzieningen om aan te meren. Het wordt hierdoor mogelijk het illegaal afmeren aan de Oranje Plantage te beëindigen omdat er een aantrekkelijk alternatief wordt geboden.

Er zijn mogelijkheden dit mooie project verder uit te bouwen en Delft op de kaart te zetten als pleisterplaats voor de recreatietoervaart. In Delft zijn hiervoor diverse mogelijkheden aanwezig en deze zullen in het volgende hoofdstuk nader worden besproken.

## Hoofdstuk 4

# **Inventarisatie van de mogelijkheden tot vergroting van het aantal aanmeerplaatsen voor de recreatietoervaart**

In de hieronder genoemde prioriteitsvolgorde volgt een inventarisatie van de locaties in Delft die ingericht zouden kunnen worden als aanmeerplaats voor de recreatietoervaart.

### **4.1 Zuid-Kolk**

In de Zuid-Kolk is ruimte om buiten de vaargeul van het Rijn-Schiekanaal aan te leggen bij de Hooikade en bij de Kethelstraat/Zuidwal (Bijlage 6, 7 en 8). In totaal is hier ongeveer 2 x 100 meter kade beschikbaar. Dit is een geschikte locatie voor een passantenhaven.

In de zomer wordt met name de Hooikade gebruikt door motorcharters en een enkele passant. Tevens zijn hier één watertappunt en twee walstroompunten. In de winter liggen er voornamelijk dekschuiten (24 stuks in de winter van 2004/2005) van Fa. van Bergen. Deze dekschuiten beperken sterk de mogelijkheden om aan te meren voor andere schepen. Daarom heeft de Provincie Zuid-Holland met Fa. van Bergen een overeenkomst gesloten om de dekschuiten elders te 'stallen'. Hiervoor wordt voorlopig gedacht aan de Westsingelgracht en de Nieuwe Haven. Met ingang van het seizoen 2005/2006 mogen er nog slechts 8 dekschuiten worden aangemeerd in de Zuid-Kolk. De Gemeente Delft heeft het voornemen om in de toekomst ook deze laatste acht schuiten elders te 'stallen'.

Mede door de in hoofdstuk 2 genoemde problemen met illegaal aangemeerde jachten aan o.a. de Oranje Plantage heeft de Provincie Zuid-Holland besloten een alternatief te bieden. In de winter van 2005/2006 moet het noordelijk remmingswerk in de Zuid-Kolk over een lengte van 54,5 meter gerenoveerd worden. In overleg met de Stichting Recreatie Toervaart Nederland (SRN), en als onderdeel van de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland zal het nieuwe remmingswerk worden uitgevoerd als aanlegsteiger voor de recreatietoervaart. Hier kunnen in de toekomst 10 tot 15 jachten aanmeren (Bijlage 8).

Inmiddels heeft de Provincie, op aanraden van de Gemeente Delft, besloten om een aansluitend stuk kade van 38 meter (bij Kethelstraat/Zuidwal) op dezelfde wijze van een remmingswerk/aanlegsteiger te voorzien. Ook weer gesteund door een subsidie van SRN. Voor de Gemeente Delft is dit een uitgelezen gelegenheid om in aansluiting op deze initiatieven actie te ondernemen. Hiertoe kan de Gemeente gefaseerd zorgen voor de nutsvoorzieningen die voor de moderne recreatietoervaart onontbeerlijk zijn geworden.

Hieronder vallen:

- een drinkwatertappunt voorzien van een muntautomaat;
- aansluitingen voor walstroom annex verlichting voorzien van muntautomaten;
- voorzieningen voor de inname van restafval en glas;
- reddingsmiddelen;
- een tijdelijk havenkantoor annex sanitaire ruimten (bijvoorbeeld in de vorm van portacabins).

Dit havenkantoor is belangrijk voor het toezicht en bezoekers kunnen hier tevens informatie krijgen over de historische binnenstad en andere bezienswaardigheden in Delft.

In een later stadium kan worden gedacht aan inname van bilgewater en vuilwater (in 2009 moeten alle jachthavens een voorziening hebben om oliehoudend en ander afvalwater gescheiden in te nemen) en de inrichting van een permanent havenkantoor. Mede om de kosten terug te verdienen kan dan het aantal ligplaatsen worden uitgebreid.

Hiervoor zijn drie mogelijkheden:

- a. de 38 meter steiger voorzien van 'boxen', zodat de jachten loodrecht op de steiger aangemeerd kunnen worden (Bijlage 8);
- b. de kade ter hoogte van de Zuidwal voorzien van een steiger met 'boxen' (Bijlage 8);
- c. de Westsingelgracht. Deze gracht vormt via de Buitenwatersloot een verbinding met het Westland. In de plannen betreffende de Spoorzone moet deze verbinding als vaarweg beschikbaar blijven. De breedte van de Westsingelgracht is 16,5 meter, dus in principe kan er een rij boten aanmeren, eventueel via een steiger die te bereiken is vanaf de Constructiebrug/Zuidwal. In de winter zouden hier dekschuiten kunnen liggen en in de zomer kleine jachten (klein, want deze jachten moeten onder de slechts 1.80 meter hoge constructiebrug door kunnen richting Zuid-Kolk).

Behalve langs de Kethelstraat/Zuidwal biedt de Zuid-Kolk ook langs de Hooikade mogelijkheden om aan te meren (boord aan boord). Het ligt voor de hand om deze kade te reserveren voor grotere schepen zoals de motorcharters, grotere jachten, binnenvaartschepen. Indien de aanmeermogelijkheden aan de Hooikade verbeterd worden, is het mogelijk om buiten het toeristenseizoen (van 1 november tot 1 april) een beperkt aantal oude, goed onderhouden schepen, aan de Hooikade te laten aanmeren. Hierdoor krijgt deze kade een uitstraling passend bij het historisch verleden van dit gebied. Hier was in de VOC-tijd de overslaghaven voor transport van goederen over water tussen Delft en Delfshaven, een vertrekpunt op de route van de Pilgrimfathers en tevens de locatie vanwaar Vermeer 'Gezicht op Delft' schilderde. De kade aan de overkant, aan de Scheepmakerij, zou ook bij dit geheel kunnen worden betrokken.

## **4.2 Nieuwe Haven**

De Nieuwe Haven is een insteekhaven in de oostelijke oever van het Rijn-Schiekanaal even ten zuiden van de Abtswoudsebrug. De haven gaat 123,5 meter landinwaarts en is 47,5 meter breed. Aan de noordzijde is een verharde kade van om en nabij 17,5 meter breed langs de gehele haven (Bijlage 9). Deze kade wordt door medewerkers van Deltax gebruikt als parkeerplaats, maar is volledig in eigendom van de Gemeente Delft.

Dit laatste geldt ook voor het onverharde terrein tussen de haven en de Rotterdamseweg (afstand om en nabij 17 meter), behoudens een klein deel dat in eigendom van een woningbouwvereniging is. Een deel van de zuidelijke kade is niet toegankelijk wegens beveiligingshekken van de Firma Hordijk. De ingang van de haven moet regelmatig gebaggerd worden omdat zich hier gemakkelijk een slibdrempel vormt.

Momenteel wordt de haven gebruikt door 12 vaste liggers, zo nu en dan een motorcharter, soms een scheepsreparatie en een groep waterscouts (Nautilus, met de schepen Corbulo, Energie en een reddingsboot). De Nieuwe Haven is in principe bestemd voor schepen langer dan 12 meter en is tevens een belangrijke zwaairom voor de binnenvaart. Van de 12 plaatsen zijn er 8 langdurig bezet waardoor er weinig ruimte voor activiteiten en passanten is. Al met al maakt het Nieuwe Haven gebied een troosteloze indruk.

Met gepaste maatregelen kan dit gebied flink opbloeien en verlevendigen.

Hierbij valt te denken aan:

- a Verbeteren van de toegankelijkheid en het aanzicht van de haven.
- b Uitbreiding van de aanmeermogelijkheden, met name voor passanten. Er komen wellicht mogelijkheden om het gebied aan de noordzijde van de Nieuwe Haven opnieuw in te richten. De Nieuwe Haven zou aan de noordzijde vergroot kunnen worden richting de Porceleynse Fles, zodat dit bedrijf beter toegankelijk wordt vanaf het water.
- c Scheppen van de mogelijkheid voor de vestiging van een restaurant (met terras) op het gebied tussen de haven en de Rotterdamseweg. Aan deze kant van de haven kan tevens een aanmeerplaats komen voor de watertaxi, waarmee o.a. bezoekers voor de nabijgelegen Porceleynse Fles gebracht kunnen worden. Ook kan hier een parkeerplaats voor bussen worden aangelegd. Het personeel van het restaurant zou tevens kunnen helpen bij het houden van toezicht op de haven. Het restaurant met in het achterland de TU Delft, TNO, kleinindustrie en Technopolis, zou tot een aantrekkelijke en bloeiende voorziening op het gebied van lunch en diner kunnen uitgroeien.
- d Vestiging van een hotel (eventueel in combinatie met het restaurant).

De Nieuwe Haven is een geschikte locatie voor een aantal vaste liggers, jachten van passanten, motorcharters en binnenvaartschepen en heeft de potentie om een aantrekkelijk punt te worden.

### **4.3 Kades aan beide zijden van het Rijn-Schiekanaal/Delftse Schie zuidwaards van de Abtswoudsebrug**

De bovengenoemde kades worden voor een aanzienlijk deel gebruikt door Delftse bedrijven voor de overslag van zand en door de Gemeente Delft voor de overslag van huisvuil (Bijlage 1). De huidige situatie behoeft geen verandering al is het wenselijk om de kade van het evenemententerrein te voorzien van een aanmeerplaats voor een watertaxi. Verder is het belangrijk dat deze kades bij voorkeur in het bezit blijven van de Gemeente Delft, o.a. opdat overslagmogelijkheden gegarandeerd blijven, de havenmeester hier toezicht kan houden en havengelden kan innen.

### **4.4 Kolenhaven**

De Kolenhaven is een insteekhaven in de westoever van het Rijn-Schiekanaal bij het terrein van DSM. De haven is afgesloten door een in 2004 gebouwde beweegbare brug, gaat 164 meter landinwaarts en heeft een breedte van 33,5 meter (Bijlage 10). De kades zijn verhard en behoren tot de afgesloten terreinen van DSM. In de Kolenhaven liggen doorgaans geen schepen aangemeerd; zo'n 120 keer per jaar wordt er aan de noordzijde kort aangemeerd door een binnenvaartschip voor het transport van melasse naar DSM (Bijlage 4).

In principe is de Kolenhaven zeer geschikt als jachthaven, o.a. omdat het is afgesloten met een beweegbare brug. Bij de haven zou een watersportwinkel opgezet kunnen worden, al of niet in combinatie met een horeca voorziening. Vanuit de winkel kan toezicht gehouden worden in samenwerking met de havenmeester. Verder kan het winkelpersoneel worden geïnstrueerd om de Kolenhavenbrug te bedienen. Ook zou zich hier een jachthaven-watersportvereniging kunnen vestigen, die dan tevens kan bijdragen aan de financiering.

### **4.5 Watertorengracht**

De Watertorengracht is een 'stille' zijtak van het Rijn-Schiekanaal en daarom zeer geschikt voor het aanmeren van schepen. Ten noorden van de Lepelbrug zijn 17 ligplaatsen uitgegeven, 5 voor woonboten en 12 voor recreatieve schepen. Ten zuiden van de Lepelbrug liggen 5 woonboten aan de oostzijde, terwijl de kade aan de westzijde niet benut wordt. Deze kade hoort bij het DSM-terrein en indien DSM besluit zich uit dit gebied terug te trekken zou ook hier en mooie binnenhaven kunnen ontstaan.

In samenhang met de bouw van de spoortunnel moet dit gebied in de nabije toekomst heringericht worden. Dan doen zich voor dit gebied mooie kansen voor. Indien de eigenaar DSM voornemens is zijn industriële activiteiten op deze locatie te beëindigen, dan kan bij de herinrichting van dit gebied de aanleg van een binnenhaven opgenomen worden. Als dan ook het Kalverbos wordt doorgetrokken naar het Agneta Park ontstaat hier een aantrekkelijk gebied met groen waarvan nog maar zo weinig is in Delft. Een unieke kans die met beide handen moet worden aangegrepen. Woningbouw ligt dan niet voor de hand.

Een voorwaarde voor de aanleg van een binnenhaven in dit gebied is dat het mechaniek van de Lepelbrug hersteld wordt. Deze brug, in 1929 gebouwd door Werkspoor, is een Rijksmonument en heeft een uniek ophaalmechanisme. Inmiddels is een vergunningsaanvraag in behandeling om het brugdek en het ophaalmechanisme te herstellen. Een binnenhaven op deze mooie locatie zou zeer geschikt zijn voor schepen die langere tijd blijven liggen, zoals themaschepen en varende erfgoed. Ook voor passanten zal dit een gewilde haven kunnen worden. Samen met de Kolenhaven kan deze haven bijdragen aan het verfraaien en verlevendigen van het noordelijk deel van de binnenstad van Delft.



Hooikade ca. 1935. Gezien vanaf Hooikade richting Zuidwal.



Links een deel van de brug die naar de Hertog Govertkade ging.  
Rechts op de achtergronden panden aan de Oude Delft.



## Hoofdstuk 5

### Realisatie van mogelijkheden

In het vorige hoofdstuk zijn een groot aantal mogelijkheden geschetst om Delft met name voor de recreatietoerwaart een belangrijke pleisterplaats te maken. Dit zal het toerisme een flinke stimulans geven, het aanzicht van de stad verfraaien en de identiteit van Delft met water versterken. Gegevens en aandachtspunten met betrekking tot de realisatie zijn schematisch weergegeven in Bijlage 11 t/m 16. Het is natuurlijk onmogelijk om alle aangegeven mogelijkheden direct te realiseren. Het is wel mogelijk om, uitgaande van een visie met betrekking tot de Delftse waterwegen, in actie te komen zodra de omstandigheden dit toelaten en op die manier de mogelijkheden gefaseerd te realiseren. Ook (integrale) aansluiting binnen de stedelijke ontwikkelingsplannen van het gemeentelijk vakteam Ruimtelijke Ordening biedt kansen. Een lange termijnvisie op het thema 'water' en de stad Delft is onontbeerlijk om richting te geven aan het proces van vaarwegen in verleden en toekomst (Bijlage 5 en 6).

Voor de ontwikkeling van een passantenhaven in de Zuid-Kolk zijn, gezien de initiatieven van de Provincie Zuid-Holland, op dit moment de omstandigheden gunstig. Verder is in de programma begroting 2006-2009 van de Gemeente Delft voor 2006 een reservering gemaakt van 150.000 Euro voor de ontwikkeling van een passantenhaven.

De realisatie van een passantenhaven in de Zuid-Kolk kan in twee fasen gebeuren:

- Fase 1: aanleg van 54,5 plus 38 meter steiger aan de Kethelstraat/Zuidwal, twee walstroompunten met muntautomaten, één drinkwaterpunt met muntautomaat, een voorziening voor de inname van restafval en glas, reddingsmiddelen en een tijdelijk havenkantoor annex sanitaire ruimten in de vorm van bijvoorbeeld portacabins.
- Fase 2: uitbreiding van het aantal aanlegplaatsen voor de recreatietoerwaart in de Zuid-Kolk en eventueel ook in de Westsingelgracht (in samenhang met plan Spoorzone). Bouw van een permanent havenkantoor en uitbreiding van de voorzieningen. Ook de aanlegmogelijkheden aan de Hooikade moeten verbeterd worden.

#### **Fase 1**

Vervanging oude remmingswerk door 54.5 meter aanlegsteiger plus 38 meter aanlegsteiger, die binnenkort gaat beginnen kost ongeveer 350.000 Euro. Dit wordt gefinancierd door de Provincie Zuid-Holland en het SRN die middels een subsidie 1/3 deel van de kosten voor z'n rekening neemt. De overige kosten voor fase 1 en 2 worden geraamd op circa 300.000 Euro. Ook voor deze kosten zal getracht worden subsidie te verkrijgen. Tegelijkertijd met fase 1 in de Zuid-Kolk kan een begin gemaakt worden met voorbereidingen in verband met de aanpassing van het Nieuwe Haven gebied. Fase 1 in de Zuid-Kolk heeft de hoogste prioriteit. Vervolgens komt de Nieuwe Haven in beeld.

## Fase 2

De overige projecten, fase 2 Zuid-Kolk, Kolenhaven en Watertorengracht kunnen in een later stadium gerealiseerd worden afhankelijk van de omstandigheden en de financieringsruimte. Voor wat betreft de Kolenhaven moet eerst onderzocht worden hoe DSM hier tegenover staat. Met betrekking tot de Watertorengracht moet, indien DSM besluit zich uit dit gebied terug te trekken, eerst een herinrichtingsplan gemaakt worden, waarbij ook de spoortunnel wordt meegenomen. Een mogelijke planning voor de realisatie van de verschillende projecten is weergegeven in Tabel 1.

Behalve kosten leveren de verbeterde havens ook opbrengsten van havengelden. Naast directe opbrengsten zijn er ook indirecte opbrengsten voor de Delftse middenstand, omdat er naar verwachting enkele duizenden toeristen meer naar Delft zullen komen. Dit is echter moeilijk in te schatten.



Midden op de kaart (hoek Zuidwal / Oude Delft) :  
Hotel-Café-Restaurant Bellevue, Zuidwal 10.

<b>Locatie</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Realisatie</b>
<b>Zuid-Kolk (fase 1)</b>	aanleg steiger (54+38 meter) Kethelstraat/Zuidwal	december 2005- maart 2006
	basisvoorzieningen	januari-mei 2006
	tijdelijk havenkantoor	2006
<b>Zuid-Kolk (fase 2)</b>	uitwerken integrale doelstellingen, exploitatieplan en beheersplan	2006 (voor programma begroting 2007)
	opstellen ontwikkelingsvisie Zuid-Kolk gebied, inclusief kades, tramlijn 19, aangrenzende openbare ruimte en bebouwing (herbestemming in samenhang met passantenhaven)	2006
	uitvoering ontwikkelingsvisie Zuid-Kolk gebied	gefaseerd vanaf 2006
	permanent havenkantoor	uiterlijk 2010
<b>Nieuwe Haven</b>	opstellen ontwikkelingsvisie Nieuwe Haven gebied, in overleg met betrokkenen uit de omgeving	2006
	tijdelijke vestiging restaurant	2006
	realisatie ontwikkelingsvisie	2006-2007
<b>Evenemententerrein</b>	aanmeerplaats watertaxi	parallel aan realisatie evenemententerrein
<b>Kolenhaven</b>	overleg huidige eigenaar/gebruiker	2005/2006
	opstellen ontwikkelingsvisie Kolenhaven gebied	2006
<b>Watertorengracht</b>	opstellen beheersplan ter verbetering huidige situatie	2006
	opstellen ontwikkelingsvisie gebied Watertorengracht, in overleg met DSM	in samenhang met project Spoorzone

**Tabel 1.** Overzicht van een mogelijke planning voor de realisatie van projecten in de verschillende gebieden.



Zuidwal / Hertog Govertkade.

## Hoofdstuk 6

### **Integrale aanpak, nut en noodzaak**

Om het thema ‘water’ op de kaart te zetten is het aan te bevelen de organisatie hier zo op in te richten dat een integrale aanpak mogelijk is. Het thema water bestrijkt vele beleidsterreinen, zoals cultuur, economie, vervoer, ruimte, vastgoed, milieu, natuur, erfgoed, toerisme, kennisontwikkeling, veiligheid, civiele techniek en citymarketing. Het is dan ook zaak dat er één integraal waterbeleid wordt gerealiseerd.

Het gaat dus niet alleen om verbetering van de gebruiksmogelijkheden van het Rijn-Schiekanaal. In deze integrale aanpak is het belangrijk dat er een regie gevoerd wordt samen met (potentiële) externe partners in Delft en daarbuiten, gesitueerd rond de vaarwegen en vervoerassen het Rijn-Schiekanaal en de waterverbindingen met het Westland. Deze externe partners dienen in kaart gebracht te worden.

De in dit rapport geschetste plannen met de vaarwegen van Delft bieden na realisatie van de noodzakelijke verbeteringen voordelen voor de beroepsvaart, de recreatietoervaart en de bewoners van Delft.

Het transport door de beroepsvaart is maatschappelijk zeer gewenst om de verkeersdruk op de al drukke autowegen te verminderen en het milieu rond de autowegen te ontlasten. Zo scheelt het huidige transport van huisvuil over het Rijn-Schiekanaal ruim 80 vrachtwagenritten per dag naar de AVR in Rijnmond. Voor een vlotte en veilige doorvaart van de beroepsvaart is het essentieel dat de vaargeul vrij blijft van obstakels. Woonboten en recreatievaartuigen nemen nu vaak ligplaatsen in (veelal illegaal), die dit belemmeren. Vooral in Delft levert dit extra problemen op.

Om de veiligheid en de vlotte doorvaart te bevorderen is het noodzakelijk dat binnen de Gemeente Delft de Delftse Havendienst mede het nautisch toezicht krijgt over (de kades van) het Rijn-Schiekanaal. Door dit nautisch toezicht kunnen tevens de bestaande en de nog te ontwikkelen kades beter en efficiënter benut worden. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld de motorcharters in aantal nog fors groeien. Via heffing van havengelden door de Havendienst zullen voor de Gemeente Delft extra inkomsten gegenereerd worden.

Om de vaarwegen vrij te houden ten behoeve van de beroepsvaart is de aanleg van passantenhavens voor de recreatietoervaart noodzakelijk. In steden waar dit al gebeurd is, zoals Den Bosch, Goes, Gouda en Leiden, blijken passantenhavens goed te zijn voor de lokale economie en werkgelegenheid. Dit zal ook voor Delft gelden. Bovendien kunnen met het thema ‘water’ in Delft jaarlijks 2 of 3 grote ‘waterevenementen’ georganiseerd worden.

Het toeristisch product Delft krijgt door dit alles een extra dimensie, en de historische verbondenheid van Delft met water zal veel beter tot expressie komen. Bovendien zijn de wateractiviteiten goed te koppelen aan andere toeristische producten van Delft. Kortom, het toerisme zal gestimuleerd worden en daarmee de economie en werkgelegenheid. Tevens zal het aanzicht van Delft verbeteren wat mede in het belang is voor het welzijn van de Delftse burgers.



Hoekade

## Hoofdstuk 7

# Aanbevelingen

### **Uit deze studie komen de volgende aanbevelingen naar voren:**

- 1 Voor de komende collegeperiode het onderwerp water tot een speerpunt van het gemeentelijk beleid maken.
- 2 Borgen dat zowel politiek als ambtelijk goede regie op het item ‘water’ wordt uitgevoerd.
- 3 Gebiedsstudies opstellen voor de voorgestelde (passanten)haven mogelijkheden, te beginnen met een gebiedsstudie voor de Zuid-Kolk, inclusief kades en aangrenzende bebouwing (2006).
- 4 De Delftse havendienst (mede-)bevoegd maken tot het houden van het nautisch toezicht in de provinciale wateren binnen de gemeentegrenzen van Delft, in het bijzonder de Zuid-Kolk (in 2005/2006). Dit is belangrijk voor de veiligheid en een efficiënt gebruik van de kades. Verder kan dan de Delftse Havendienst havengelden innen langs het gehele Rijn-Schiekanaal, inclusief de zijhavens. De opbrengst hiervan kan gebruikt worden om bij te dragen aan verbetering van de voorzieningen voor de scheepvaart.
- 5 Inrichten van een havenkantoor voor de Havendienst aan de Zuid-Kolk (2006). Voor een spoedige tijdelijke behuizing kan de faculteit Bouwkunde van de TU-Delft benaderd worden.
- 6 Spoedige aanleg van een passantenhaven in de Zuid-Kolk inclusief voorzieningen (2005/2006).
- 7 Ten behoeve van o.a. de Porceleynse Fles opwaardering van het gebied rond de Nieuwe Haven. Hieronder valt tevens de vestiging van een restaurant (o.a. vanwege toezichtfunctie op de haven) met een aanmeerplaats voor een watertaxi en parkeerplaatsen voor bussen (2006). Het restaurant kan eventueel in combinatie met een hotel gebouwd worden.
- 8 Op een markante locatie bij de Zuid-Kolk zou een watermonument het ‘Gezicht op Delft’ versterken (2006-2007). Dit watermonument symboliseert de hydrologische kringloop.

- 9 Een aanmeerplaats voor een watertaxi bij het evenemententerrein (2006).
- 10 In de nabije toekomst (2007-2011): uitbreiding van het aantal ligplaatsen in en om de Zuid-Kolk voor de recreatietoervaart, meer voorzieningen en een permanent havenkantoor aan de Zuid-Kolk.
- 11 Realiseren van een jachthaven in de Kolenhaven voorzien van een watersportwinkel (o.a. voor toezicht) in combinatie met eventueel horeca en een watersportvereniging.
- 12 Herstel van het ophaalmechanisme van de Lepelbrug en realiseren van een binnenhaven bij de Watertorengracht.
- 13 De kades blijven in eigendom van de Gemeente Delft.
- 14 Het opstellen van een actieplan om het thema 'water' in zijn recreatieve, culturele, historische en kennisdimensies verder te benutten; versterking van de identiteit van Delft met water.
- 15 Het organiseren van een 'waterconferentie' waarin de potentiële partners langs de vaarwegen en vervoerassen van het Rijn-Schiekanaal en de waterverbindingen met het Westland in kaart worden gebracht.



## Hoofdstuk 8

### Referenties / bronnen

- Noordman, Th.B.J., Kroes, M en Wagenveld, J.D. (2004)  
De identiteit van Delft. Rotterdam: RISBO Contractresearch BV / Erasmus Universiteit.
- Provincie Zuid-Holland (2005)  
Beleidsnota provinciale vaarwegen en scheepvaart.

#### **Bronnen illustraties**

- ANWB Vaarkaart Nederland, 2005-2006
- ANWB Toeristenkaart ZH 1:100.000
- Citoplan Delft 10e editie
- Legendijk Prentbriefkaarten, Delft



Scheepmakerij.

## Hoofdstuk 9

### Bijlagen

- Bijlage 1. Totaal aantal passages door de Reineveldbrug per maand in 1999 (bron: Provincie Zuid-Holland).
- Bijlage 2. Globale schatting van het aantal passages door de Abtswoudsebrug in de periode april t/m september 2005 (bron: Havendienst Delft).
- Bijlage 3. Totaal aantal passages door de Hogebrug in Rotterdam in de periode 1 januari t/m 25 oktober 2005 (bron: W. Koole, Havenbedrijf Rotterdam).
- Bijlage 4. Activiteiten van Delftse bedrijven aan het Rijn-Schiekanaal. (bron: Havendienst Delft)
- Bijlage 5. De vaarwegen van Zuid-Holland, de rode bootjes indiceren passantenhavens in een toeristisch aantrekkelijke plaats (bron: ANWB uitgeverij boeken).
- Bijlage 6. Delft en z'n waterwegen (bron: Gemeente Delft).
- Bijlage 7. Luchtfoto van de Zuid-Kolk.
- Bijlage 8. Plaatsing van de diverse schepen in de Zuid-Kolk na transformatie tot een passantenhaven.
- Bijlage 9. Schematische weergave van de Nieuwe Haven.
- Bijlage 10. Schematische weergave van de Kolenhaven.
- Bijlage 11. De Klant.
- Bijlage 12. De Havens.
- Bijlage 13. Gebouwen en accommodaties.
- Bijlage 14. Omgeving.
- Bijlage 15. Promotie activiteiten.
- Bijlage 16. Organisatie.

## COLOFON

### **RAPPORT VAN DE VVD-WERKGROEP 'VERVOER OVER WATER'**

M.H. Welle Donker, R. Jense, H.J. Nanninga en R.E. Waterman

**MEDEWERKING:** E. Bijleveld-van der Hoeven, R. de Groot, H. Kiliç,  
E. Pasveer, K. van der Spek, P. van Uythoven en J. Zeer

**Contactpersoon:** Henriëtte Welle Donker  
06-25220729, [henriette.welledonker@vvdelft.nl](mailto:henriette.welledonker@vvdelft.nl)  
[www.vvdelft.nl](http://www.vvdelft.nl)

Grafisch ontwerp: Joke Krul Grafische Vormgeving, Delft

Delft, november 2005

Copyright: Alle illustraties in dit rapport zijn voor zover mogelijk gecontroleerd op copyright. Mocht U menen aanspraak te kunnen maken op de rechten van een door ons geplaatste illustraties dan verzoeken wij U contact met ons op te nemen.