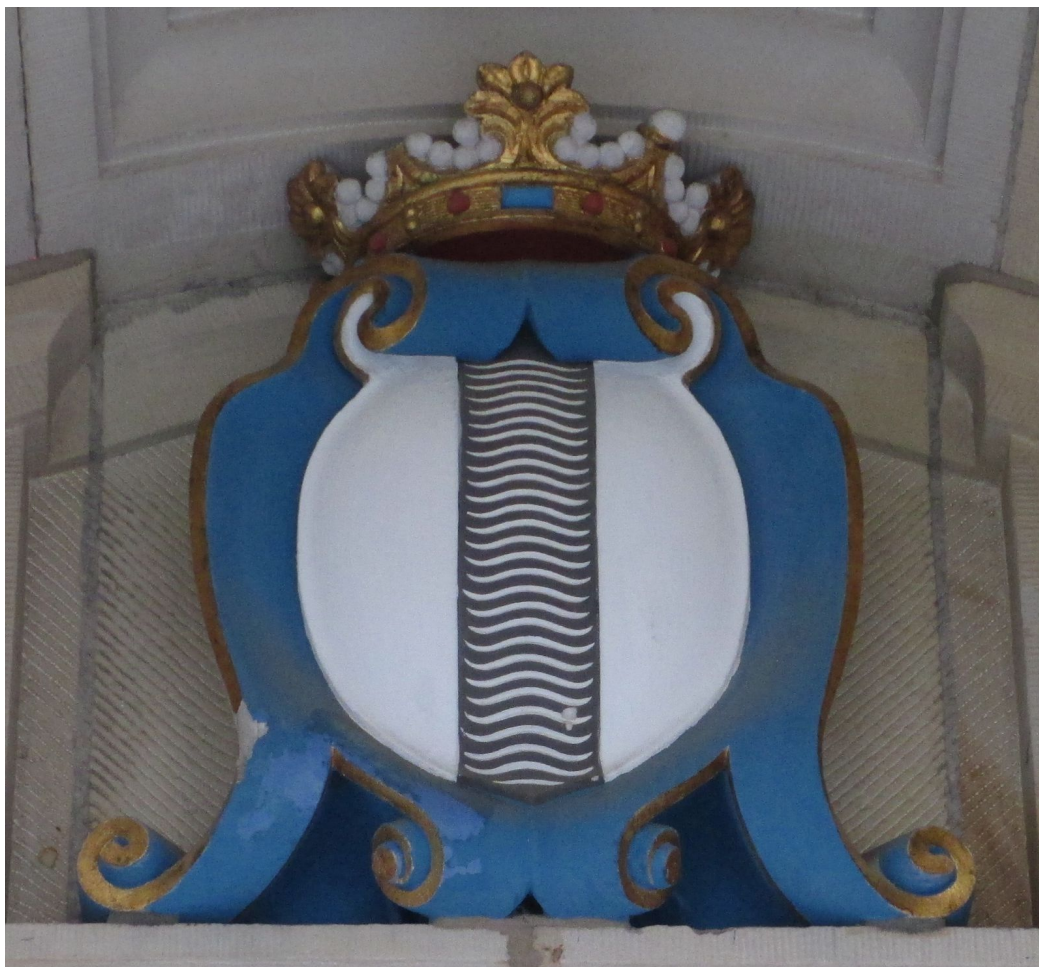


Delft Waterstad 2017-2025



**Visie op Delfts water
Expertise Platform Water**

Inhoud

Delft Waterstad 2017-2025.....	1
Ten geleide.....	3
Woord vooraf.....	4
1 Inleiding.....	5
2 Eerdere en lopende projecten.....	6
2.1 Delft: Knooppunt Land - Water.....	6
2.2 Erfgoedlijn trekvaarten.....	7
2.3 Aquapunctuur.....	8
3 Toerisme en economie.....	10
3.1 Elektrisch varen.....	11
3.2 Aansluiting grachtenstelsel op Vliet, Rijn-Schiekanaal, Schie en Buitenwatersloot.....	12
3.3 Doorvaarthoogte bruggen.....	13
3.4 Kwaliteitsverbetering recreatieplas.....	14
3.5 Verlengen verblijfsduur gasten.....	15
3.6 Inzet realisatiekracht.....	16
4 Stedelijke ontwikkeling water in en om Delft.....	17
5 Overslaghaven.....	22
6 Duurzaamheid.....	23
7 Mobiliteit.....	24
8 Spin-off van de waterinstituten.....	25
9 Historie.....	26
10 Infrastructurele successen.....	28
10.1 Gerealiseerd.....	28
10.2 Nog te realiseren.....	29
10.3 Actieplan 2021.....	30
11 Oproep.....	31
12 Ontwikkelkaart van Delft.....	32
Colofon.....	34

Ten geleide

Delft Waterstad 2017-2025

Het Expertise Platform Water Delft (EPW) wil een integraal waterbeleid in en om Delft. Want er liggen veel kansen voor stedelijke ontwikkeling, toerisme en economie en een geweldige uitdaging voor kennisontwikkeling in samenhang met de kennisinstututen als Deltares, onderwijsinstellingen als TU-Delft, IHE-Delft Institute of Watereducation, Haagse Hogeschool, Inholland en hun spin-off's, het brede bedrijfsleven, inclusief de Startups.

Gemeente Delft zou hierin een onontbeerlijke voortrekkersrol moeten vervullen.

Het Expertise Platform Water wil de Gemeenteraad herinneren aan de overgenomen aanbevelingen uit het initiatiefvoorstel "Delft, Knooppunt Land –Water" uit februari 2006.

De Delftse gemeenteraad heeft dit met 35 van de 37 stemmen besloten.

Het zwaartepunt is aanbeveling 2: "Borgen dat zowel politiek als ambtelijk goede regie op het item 'water' wordt uitgevoerd".

Samenwerken is de sleutel tot succes. In dat kader wil het EPW dat de gemeente samen met het EPW een overeenkomst met de lokale waterpartijen sluit waarin de doelen, financiën en organisatiemodel vastgelegd worden om genoemde doelen te realiseren in de periode tot 2025.

Die doelen betreffen de volgende hoofdlijnen:

1. stimuleren van toerisme en water economie
2. combineren waterontwikkeling en stedelijke economie
3. faciliteren kenniseconomie
4. toekomstgericht ontwikkelen met inachtneming van de cultuurhistorie

Het EPW wil herstel van de bevaarbaarheid van alle grachten in Delft en het herstel van de doorvaarthoogte, –breedte en diepte van bruggen, te beginnen met de Schout van der Meerbrug en de Schreibrug, en dat de stad integraal toegankelijk wordt voor fluisterschepen.

Het EPW wil stedelijke ontwikkeling gekoppeld met waterontwikkeling in het kader van de verbetering van de omgevingskwaliteit ook voor de adaptatie i.v.m. klimaatverandering.

Het EPW wil bevordering van de watergerelateerde kenniseconomie door het oprichten van een kennisconsortium (Safe Delta, Urban Delta, Smart Delta).

Het EPW wil een toekomstgerichte en optimale benutting van de cultuurhistorische identiteit van Delft onder andere door de toegankelijkheid vanaf de Kanaalweg van de Botanische Tuin en de herontwikkeling van het Groote Kantoor en het Taplokaal van de Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek (DSM) aan een museumhaven.

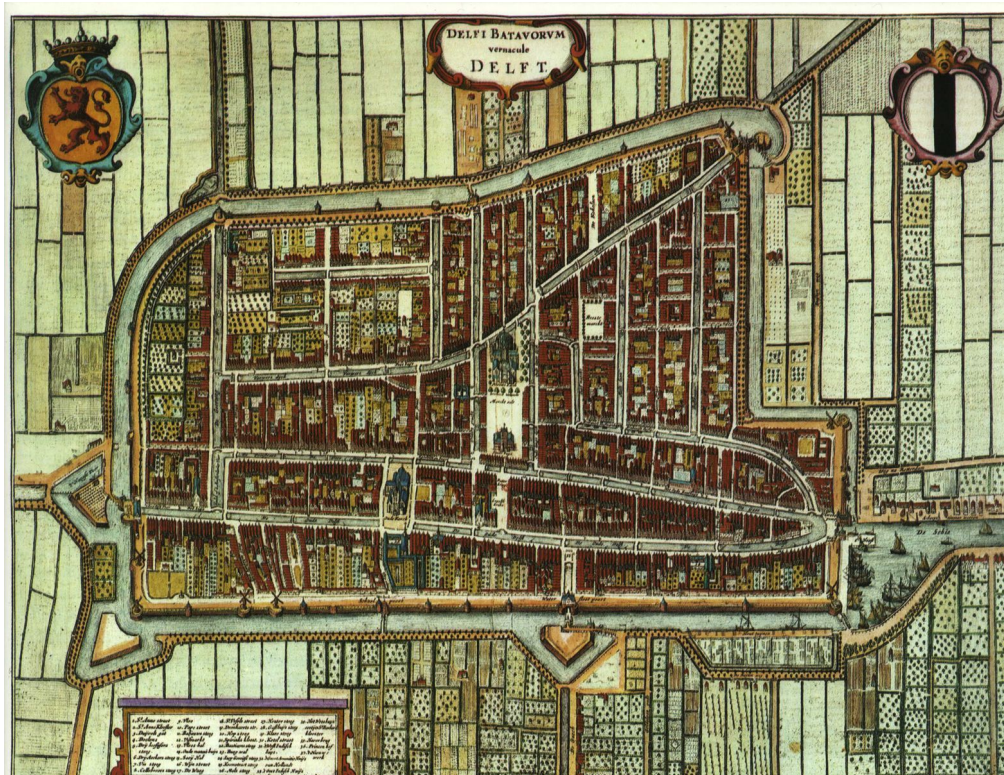
In een kaartbijlage bij deze Watervisie zijn de kansen en ontwikkelingen te vinden, die wij als EPW voor "Delft Waterstad" zien en willen in de periode 2017-2025. Als onderlegger voor deze kaart dient de welbekende Ligplaatsenkaart die onderdeel is van de Verordening Openbaar Gemeentewater Delft (VOGD).



Woord vooraf

Visie op Delfts water

In deze notitie deelt het Expertise Platform Water Delft (EPW) haar visie op de benutting en functie van de Delftse wateren en hetgeen daarmee samenhangt. Hiermee beogen wij een nadrukkelijke bijdrage te leveren aan een gedeelde watervisie in de stad.



Het Expertise Platform Water Delft is een initiatiefgroep van deskundigen, bewoners, (oud) raadsleden, ondernemers en watersportliefhebbers. Zij probeert concrete invulling te geven aan een betere of daadwerkelijke benutting van de toeristische en economische potentie van de Delftse vaarwegen en hun waterfronten. De leden streven naar een zoveel mogelijk complementaire samenstelling van het platform.

1 Inleiding

Zoals in veel andere steden, is ook in Delft de band met het water schromelijk verwaarloosd. Dat is opvallend, want Delft en water hebben een stevige band ! Willen we de verwaarloosde relatie herstellen, dan is het noodzakelijk dat een expliciet stedelijk waterbeleid gaat worden gevoerd. Een dergelijk beleid vergt een met de stedelijke ontwikkeling verbonden gemeentelijke visie. Deze notitie beoogt daaraan invulling te geven.

Daartoe worden de volgende terreinen onderscheiden:

- toerisme en economie
- stedelijke ontwikkeling
- overslaghaven
- duurzaamheid
- mobiliteit
- spin-off van de Delftse instituten
- historie



Doorgaande vaarverbindingen Delft (vervoersassen)

- **Vliet (1)** (Leiden, Voorschoten, Vlietlanden, Leidschendam-Voorburg, Den Haag, Drievliet, Rijswijk) --> **Rijn-Schiekanaal** (Delft, Midden-Delfland) --> **Schie (2)** (Schiedam, Delfshaven, Rotterdam, Vlaardingen, Maassluis)
- **Kerstanjewetering (3)** (Westland, Midden Delfland)
- **Westsingelgracht / Buitenwatersloot (4)** (Midden Delfland, Westland)
(Delft: KNOOPPUNT LAND – WATER)

2 Eerdere en lopende projecten

2.1 Delft: Knooppunt Land - Water

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 ergoed bijdragen aan het stadsbeeld: kortom Delft als knooppunt Land-Water.

(Uit: DELFT: KNOOPPUNT LAND – WATER, nov 2005)

In dit rapport is de aanleg van 10 knooppuntlocaties voorgesteld en na behandeling in de gemeenteraad van Delft is dat met 35 van de 37 stemmen aangenomen (feb 2006).

Delft decor voor oude schepen



FOTO FOTOBUREAU FRED NIJS

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.

Delftse Courant 24.06.1995

2.2 Erfgoedlijn trekvaarten

De provincie Zuid-Holland werkt conform de Beleidsvisie Cultureel erfgoed 2017 – 2020 aan een beter beschermd, beleefbaar en benut cultureel erfgoed in Zuid-Holland. De provincie wil samen met partners de trekvaarten in Zuid-Holland meer op de kaart zetten en het verhaal van de unieke cultuurhistorische vaarwegen meer bekendheid geven.

Definitie erfgoedlijn Trekvaarten

In de beleidsvisie staan 7 erfgoedlijnen centraal, waaronder de Trekvaarten. De erfgoedlijn Trekvaarten gaat over de 'Intercity van de Gouden eeuw'. Het vertelt het verhaal van de voor de mens gegraven waterverbinding met trekschuiten- en jaagpadenstructuur tussen de opkomende Hollandse steden Haarlem, Leiden, Delft en Rotterdam/ Maassluis/Vlaardingen. Focus ligt op het (massa)vervoer van mensen en goederen over water vóór de aanleg van het spoor. Het trekvaartennetwerk vormde meerdere eeuwen lang de belangrijkste manier van transport in het waterrijke Nederland. De trekschuit was een snelle en betrouwbare verbinding en zorgde voor een betere concurrentiepositie van de steden. Er wordt daarmee ook gericht op de core-business (de handel en nijverheid) van de oude Hollandse steden.

De erfgoedlijn bestaat uit de doorgaande waterlijn met oevers van de Haarlemmertrekvaart, (Haag)Vliet, Schie en Delflandse trekvaarten (Vlaardingervaart en Maassluizervaart). De grote steden zijn de schakels hierbinnen. De trekvaart gebonden elementen die aan de vaarweg liggen zijn o.a. vaarten, sluizen, bruggen, brugwachtershuisjes, abri's, veerhuizen, herbergen, commissarishuizen, zakkendragershuizen, pakhuizen, overtomen, werven, jaagbruggen, rolpalen, haltepalen en afstandsbedieningen (Arcadis rapport 2013).

Wensbeeld erfgoedlijn Trekvaarten 2020

De unieke (cultuur)historische vaarwegen worden beter beleefd door zoveel mogelijk omwonenden, recreanten en toeristen. Het accent ligt op het zichtbaar en beleefbaar maken van de historische elementen langs het water, gezien vanaf het water en vanaf de oevers. Daartoe zijn, waar mogelijk, de jaagpaden hersteld en benut. De trekvaartgebonden monumenten zijn gerestaureerd en elementen zijn teruggebracht. De ruimtelijke kwaliteit is gewaarborgd (met o.a. vaarwegpanorama's, zichtlijnen, ontrommeling, gepaste oeverbeschoeiing, uniform watermeubilair). Er is een verbinding gelegd met aanliggende historische kernen van dorpen/ steden, musea en interessante toeristisch-recreatieve punten. Diverse attractieve knooppunten van water-stad-landverbindingen (trekschuihavens en parels) zijn gerealiseerd of versterkt. Er is aangesloten op de erfgoedlijn Landgoederenzone, door te voorzien in geschikte overstap en aanlegpunten voor fiets- of wandelbestemmingen. De trekvaarten zijn goed bevaarbaar voor de waterrecreant, die per boot de cultuurhistorie tot zich kunnen nemen. De fietsers en wandelaars hebben in de nabijheid vele mogelijkheden om de erfgoedlijn te verkennen. Het verhaal van de trekvaartenhistorie wordt verteld via bijvoorbeeld (digitale) informatie, arrangementen en educatie. Er is een actief netwerk van partijen, met o.a. overheden, stichtingen en ondernemers, die samenwerken aan het wensbeeld.

(Uit: Erfgoedlijn Trekvaart)



2.3 Aquapunctuur

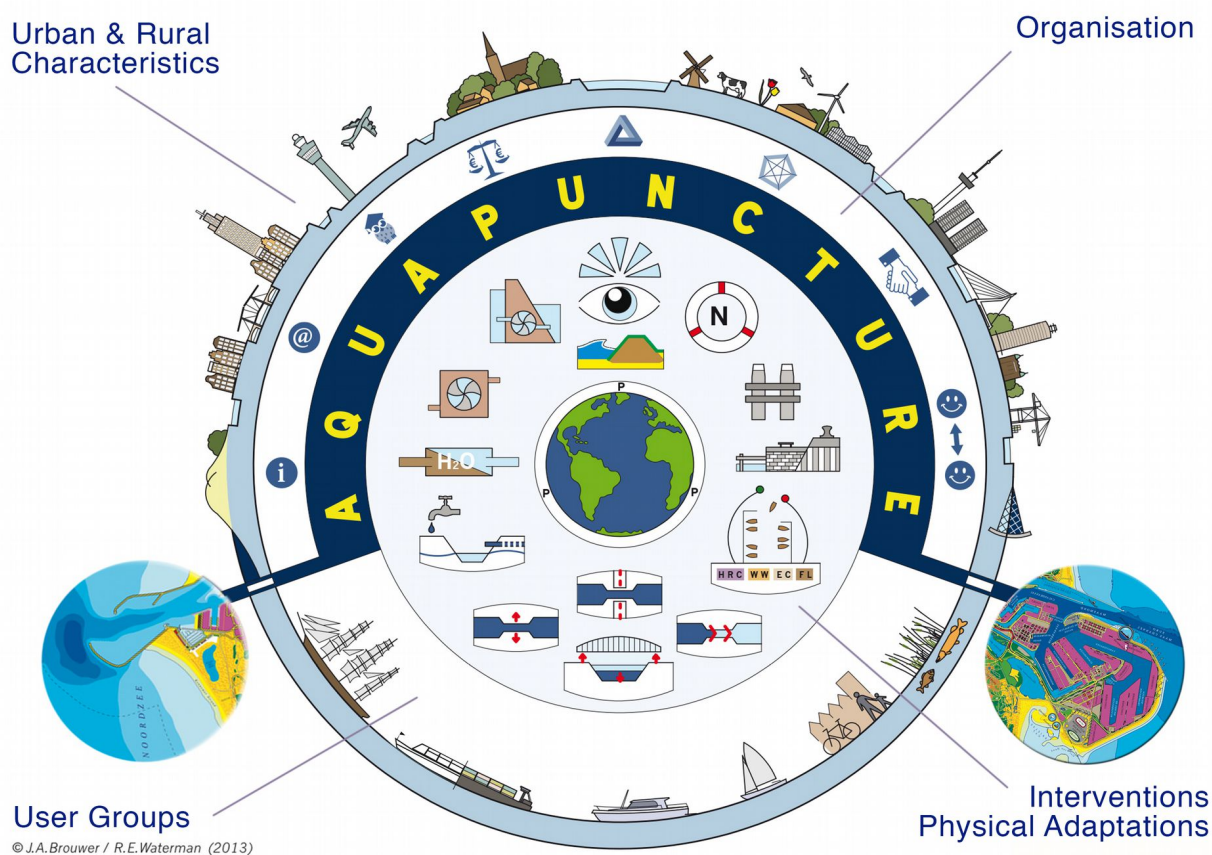
Met de benadering van Waterman en Brouwer (Aquapunctuur, 2012 – zie afbeelding) is een kader beschikbaar om onze watervisie op Delft te iken. De benadering gaat uit van 6 potentiële en actuele gebruiksgroepen van water:

- commerciële scheepvaart
- toerisme en recreatie
- nautische events
- watersport
- gebruikers van het waterfront, cq stedelijke ontwikkeling
- flora en fauna in relatie tot water (waterkwaliteit)

Aquapunctuur is de optimale benutting, aanpassing, beheer en beleving van binnenlandse waterwegen en hun waterfronten ten dienste van veiligheid tegen overstroming, waterberging, peilregulering, bevaarbaarheid, economie, werkgelegenheid en kwaliteit van de leefomgeving.

Deze gebruiksfuncties/groepen ordenen zich binnen de stedelijke en rurale watercontext, die op hun beurt weer de ordening beïnvloeden en mede vormgeven. Specifiek is de aandacht binnen het kader voor de middelen (geld) en de randvoorwaardelijkheid voor realisatie van functies, die hiervan uit gaat (verdienmodellen). Door de structuur van het kader biedt het een mogelijkheid lacunes en gemiste kansen te identificeren. Bij het samenstellen van deze visie is gepoogd om de door het kader aangereikte structuur steeds in het achterhoofd te houden, met aandacht voor de fysieke & organisatorische maatregelen.

Aan het Aquapunctuurmodel is gekoppeld een model voor de maatschappelijke Kosten – Baten Analyse.



Maatschappelijke Kosten – Baten Analyse

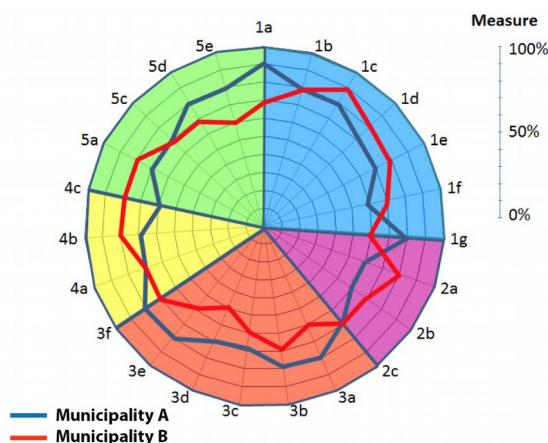
Verdienmodel verdeeld over 5 beleidsvelden.

Vergelijking tussen gemeenten langs de vaarwegen, leidende tot verbeterpunten per gemeente.

Aquapuncture - Shared Value:

- Societal Costs & Benefits
- Measurement Model

Values	Objectives
1. Water quantity	a) Ensure flood protection b) Surface water & ground water regulation c) Drainage, irrigation for agriculture & aquaculture d) Drinking water supply e) Cooling water f) Process water g) Water flow, thermal, osmotic energy
2. Water quality	a) Improvement of water quality for environment b) Improvement of water quality for nature c) Improvement of water quality for health
3. Navigability	a) Commercial transport of persons b) Commercial transport of goods c) Tourism and recreation d) Special events on/at water e) Water related sports f) Waterway classification & connectivity
4. Water front revenues	a) Increased liveability b) Economic activities c) Increased value of property
5. Spatial quality revenues	a) Improved urban & rural environment b) Preservation & restoration of cultural heritage c) Attractive residential & business areas d) Leisure parks, sustainable industrial parks e) Overall sustainability, also with regard to climate & climate change



3 Toerisme en economie

In onze optiek zijn de stadswateren bij uitstek geschikt om het stadsdecor een aantrekkelijker aanzien te geven. Vanuit economisch-toeristisch perspectief bieden de stadswateren een gelegenheid om alle gasten van de stad (dus niet alleen de watertoeristen, maar ook de bewoners):

- een leukere beleving, met inbegrip van museumbezoek, congresbezoek, evenementen, winkelen, sightseeing, te bieden dan zonder stadswateren het geval zou zijn;
- hun verblijf aan de stad te laten verlengen met diner en/of overnachting.



Daarvoor zijn er voor de watertoeristen specifieke voorzieningen nodig, zoals de vanaf 2006 gerealiseerde passantenhaven in de Zuidkolk welke in het najaar van 2018 deels is uitgebreid aan de westzijde van de Westsingelgracht.

Het initiatief van een watermonument in de vorm van een fontein met beelden van prominente, historische figuren als Willem van Oranje, Antonie van Leeuwenhoek, Johannes Vermeer, Hugo de Groot, Agneta en Jacques van Marken verdient ondersteuning. Dit monument, te situeren bij de noordelijke uitgang van het station, is zowel bedoeld als ontmoetingspunt als visuele introductie voor de historische stad Delft.

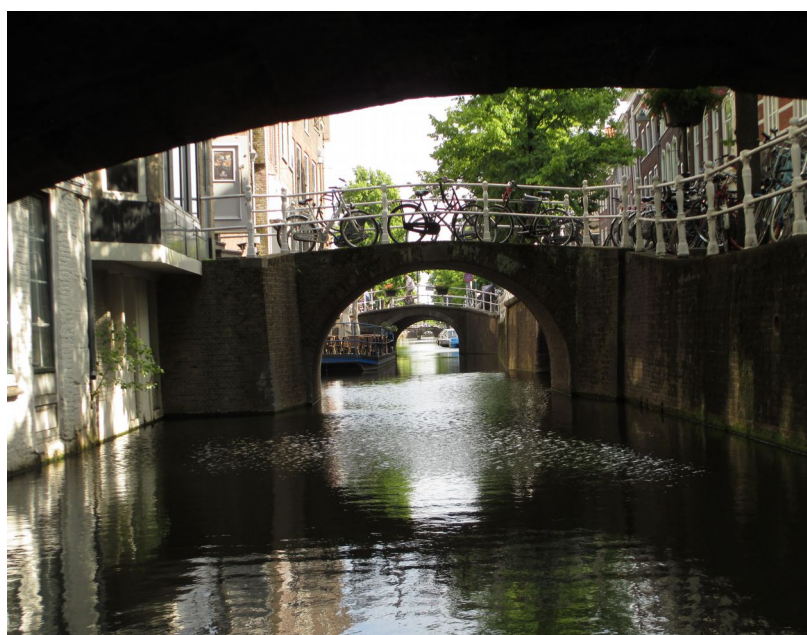
Ook zou het goed zijn om de mogelijkheden te onderzoeken voor de uitbreiding van het aan- en afmeren en op- en afstapplaatsen in de binnenstad.

3.1 Elektrisch varen

Het EPW beoogt daarom de stadswateren – waaronder de grachten – toeristisch verder te ontwikkelen en daarmee de lokale economie te stimuleren. Daarvoor is het van belang dat de stad zich het showcase-effect van toeristisch watergebruik realiseert.



Om een vergelijkbaar voorbeeld te geven: de economische spin-off van 5 acteurs in een theaterstuk is niet de 5 kopjes koffie, die de acteurs in de pauze drinken. Het zijn de 500 bezoekers die door hun optreden geboeid zijn en dat iedere avond opnieuw (en daarvan afgeleid: de bestedingen). Naar analogie daarvan geldt dat levendige grachten met fluisterboten een uitstralings-effect hebben.



Delft Waterstad 2017-2025

In die zin zijn wij tevreden met onze succesvolle actie die geleid heeft tot de pilot elektrisch varen. Om die zelfde reden zijn wij in de eerste plaats voorstander van institutionalisering daarvan in een permanente opzet. En in de tweede plaats van een ruimere toelating van elektrisch varen dan in de pilot is getest.

De directe relatie tussen levendigheid op de grachten en de stadseconomie is kwantitatief moeilijk meetbaar. De stad is nu eenmaal groter dan een theater. Kwalitatief is het gemakkelijker meetbaar, bijvoorbeeld door middel van enquêtes.

Als die moeite zou worden genomen, zou worden vastgesteld wat een prachtig effect het elektrisch varen op de stadseconomie heeft. In de visie van het EPW fungeren de elektrische vaarders als de eerder genoemde acteurs in het theater. En is de stadseconomie als geheel daarvan de bloeiende begunstigde.

3.2 Aansluiting grachtenstelsel op Vliet, Rijn-Schiekanaal, Schie en Buitenwatersloot

Tot voor kort kon men de Delftse grachten alleen aan de zuidzijde in- en uitvaren, via de Kapelsebrug. In onze visie is het creëren van een tweede of zelfs derde aansluiting op het Rijn-Schiekanaal noodzakelijk voor een volwassen vaarbeleving. Bij voorkeur zou je aan elke kant de stad ergens in- en uit moeten kunnen varen.



Daarom heeft het EPW zich in het verleden beijverd voor het openen van de verbinding Buitenwatersloot-Binnenwatersloot, toen deze kans zich voordeed in het Spoorzoneproject. Helaas was deze inspanning voor een westelijke toegang tot het grachtenstelsel vooralsnog tevergeefs.

In een vroeg stadium van de planvorming rondom de spoortunnel is ook geijverd voor het verbinden van de Spoorsingel met de Watertorengracht. Helaas is niet gekozen voor een vaarverbinding maar voor een duiker. De Spoorsingel is inmiddels een voor vaarverkeer afgesloten gracht met ter hoogte van de Havenstraat en Hugo de Grootstraat twee lage bruggen.

De noordoostelijke vaarverbinding tussen het Rijn-Schiekanaal en de Kantoorgracht is inmiddels na 10 jaar hersteld. Het EPW heeft telkens gewezen op de onwenselijke situatie aan de Kantoorgracht, zowel voor de bewoners/eigenaren van de woonboten als voor de omwonenden. Met name de aansluitingen op de nutsvoorzieningen, riolering en kabels was niet alleen onvoldoende maar er dreigden gevaarlijke situaties. Bovendien was de onderlinge afstand tussen de eerste vier woonboten niet conform de voorgeschreven regelgeving in de Verordening Openbaar Gemeentewater Delft (VOGD) i.v.m. de brandveiligheid.

Alleen moet de scherpe hoeksteen van het gemaal in de Kantoorgracht bij de Duyvelsgatbrug nog vervangen worden door een afgerond exemplaar ter voorkoming van schadevaring.

Delft Waterstad 2017-2025

Rest nog de ingang aan de zuidoostzijde via de Oostpoort naar het Oosteinde te noemen, die de verbinding via de Gasthuislaan, Achterom naar Koornmarkt en Oude Delft mogelijk maakt.



Dit met de aantekening dat doorvaartdiepte en –breedte van alle watergangen die toegang geven tot de Binnenstad beperkt wordt door de afsluitconstructies van de grachten om wateroverlast te voorkomen. De watertaxi kan wel over deze drempels varen maar de pakschuit 'Nooit Gedacht' niet.

3.3 Doorvaarthoogte bruggen

Hoe meer verbindingen er zijn, hoe interessanter een netwerk voor de gebruikers is. Helaas zijn diverse vaarwegen in het netwerk rond onze stad in het (recente) verleden onbruikbaar gemaakt door te lage bruggen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de route via Delfgauw naar Pijnacker via de Pijnackersevaart. Hier zijn lage bruggen gerealiseerd, waaronder de nieuwe te lage brug ter hoogte van Emerald. Ook heeft het Hoogheemraadschap van Delfland hier een gemaal aangelegd.

Ook de bevaarbaarheid van de Lookwating in Den Hoorn is onmogelijk gemaakt door teveel lage bruggen, waaronder twee nieuwe bruggen naar woonwijk Harnaschpolder.

Uit toeristisch oogpunt is het aantrekkelijk om rondom een stad te kunnen varen en om verbindingen met bestemmingen in het achterland te hebben. Door de loop van het Rijn-Schiekanaal is een rondje Delft van zichzelf al voor meer dan de helft mogelijk. Spoorsingel (geen doorgaande gracht) en Lookwating laten echter geen realisatie van zo'n ronde toe.

In 2016, na afsluiting in verband met de aanleg van de spoortunnel, is de Westsingelgracht en daarmee de Buitenwatersloot weer bevaarbaar geworden. Sindsdien is een "groot" rondje Delft via Schipluiden mogelijk. Daarvoor zijn bruggen nodig van voldoende doorvaartbreedte en -hoogte en met voldoende bediening.

Om economische redenen maakt het EPW zich daarom sterk voor de doorvaarthoogte van een tweetal specifieke bruggen:

1. De *Overgaagbrug* is in het traject - om rond Delft en vanuit Delft naar Vlaardingen en Maassluis te varen en vice versa - een voorzienbaar obstakel. Waar de brug voorheen met voldoende regelmaat kon worden bediend, zal door toenemende verkeersintensiteit (vanwege de eind 2018 te realiseren aansluiting op de A4 via de Reinier de Graafweg) dat gaan verhinderen. Om die reden heeft het EPW een zware lobby ingezet om de brug voor die tijd op de gewenste hoogte te krijgen. De lobby heeft erin geresulteerd

Delft Waterstad 2017-2025

dat er aandacht is voor het realiseren van de permanente hoogte van 1,80 m (de in dit gebied gebruikelijke norm voor recreatief varen).



2. Om dezelfde reden hebben wij alarm geslagen bij de voorgenomen vernieuwing van de *spoorbrug over de Kerstanjewetering* (grens Rijswijk en Delft). Deze brug ligt niet alleen in hetzelfde “rondje”, maar ligt ook over de historische vaarroute naar de gemeenten Midden-Delfland en het Westland. Beoogd wordt de brug op de hoogte te brengen van 1,80 m, hetgeen in de plannen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is opgenomen.

In onze visie zouden alle betrokken partijen het belang van voldoende doorvaarthoogte van bruggen voortaan op het netvlies moeten hebben. Eén te lage brug verhindert het gebruik van de totale vaarroute.

3.4 Kwaliteitsverbetering recreatieplas

Het EPW ziet met genoegen dat de recreatieplas De Delftse Hout zich ontwikkelt als recreatieplas voor vooral zwemmers in een speciaal afgeschermd gedeelte van de plas met toiletvoorzieningen. Hiervoor moet de waterkwaliteit nog aanzienlijk worden verbeterd om vooral de groei van 'blauwalgen' geen kans te geven. Het watersysteem van de polder is geïsoleerd van het omgevende boezemwatersysteem en moet zich als zelfdragend ecosysteem ontwikkelen. Er wordt ook door windsurfers (vereniging Plané) gebruikgemaakt van de plas. Verder zijn er beperkte mogelijkheden om met kleine bootjes en waterfietsen te varen.

Ook een Scoutinggroep maakt gebruik van de plas en minstens één keer per jaar worden de bootjes uit de plas gehaald en varen dan via de Tweemolentjesvaart, het Rijn-Schiekanaal en de Schie o.a. naar het Kruithuis voor hun jaarlijkse ontmoetingsdag met andere groepen.

De schutsluis in het Verlaat biedt toegang tot het deelboezemwater Tweemolentjesvaart richting Nootdorp (langs de woonwijk 'De Bras') en de Poldervaart richting Pijnacker. Er wordt maar twee keer per jaar gesloten door sluiswachters uit Vlaardingen om de sluis bedienbaar te houden.

3.5 Verlengen verblijfsduur gasten

Het EPW is voorstander van een gestructureerde aanpak om gasten langer in de stad te laten blijven door de aanwezigheid van goede voorzieningen en evenementen, die de cultuurhistorische kwaliteit van de Delftse binnenstad versterken. De kans dat gasten dan in de stad dineren en overnachten neemt toe als je ze weet te boeien tot het begin van de avond. Ondernemers kunnen dan passende vaararrangementen aanbieden.



In dat kader denkt het EPW onder meer (maar niet uitsluitend) aan een grachtenconcert zoals destijds in Delft en ook het aanlichten van historische gebouwen en objecten kan een bijdrage leveren. In de visie van het EPW verdienen initiatieven in die richting alle steun die ze kunnen krijgen.

3.6 Inzet realisatiekracht

Tenslotte is het een doelstelling van het EPW haar realisatiekracht in te zetten. Het EPW doet dat voor ideeën waarin de ligging van Delft aan het doorgaand vaarwater en haar grachtenstructuur een boost geeft aan de economisch-toeristische ontwikkeling van de stad.

De stadswateren kunnen beter beleefd en benut worden door een goed gebruik van het vaarwater. Dit gebruik brengt de sfeer en de levendigheid terug zoals te zien is op historische schilderijen en foto's van Delft.



4 Stedelijke ontwikkeling water in en om Delft

In tal van steden is men volop doende de relatie stad – water te herstellen. Waar mogelijk worden gedempte grachten en havens weer open gemaakt en in gebruik genomen. Bij stedelijke uitbreidingen worden weer watersingels geïntroduceerd. Markante voorbeelden daarvan in andere steden zijn bijvoorbeeld de Binnendieze in 's Hertogenbosch, de Catharijnesingel in Utrecht, de haven en watergangen in Breda (“Breda waterstad”) en in Den Haag het weer openen van de gedempte gracht tussen het Koninklijk paleis Noordeinde en de Torenstraat en het verhogen van een serie bruggen.

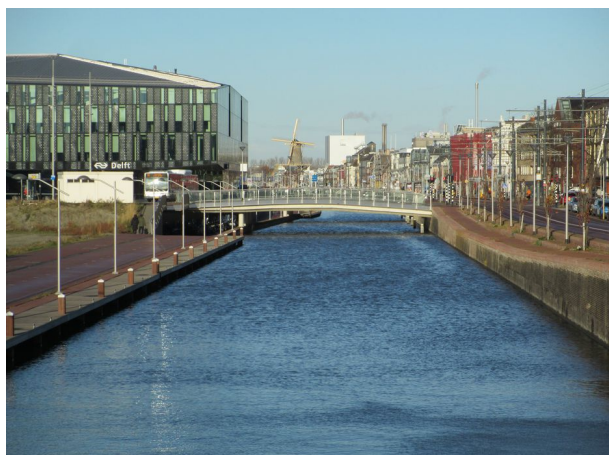
Ook voor Delft geldt dat de relatie stad – water grotendeels verloren is gegaan. Dit klemmt temeer omdat de historie van Delft op dit gebied (zie hoofdstuk 9 van deze notitie) tot de meest roemruchte van het land behoort. Door bij de stedelijke ontwikkeling het herstel van de relatie (mede) in het oog te houden kan langs natuurlijke weg al veel worden bereikt.



Delft Waterstad 2017-2025

In de visie van het EPW zouden bij de stedelijke ontwikkeling (zie ook de ontwikkelkaart) de volgende punten prioriteit dan wel aandacht moeten krijgen:

- De ontwikkeling van het OV-knooppunt (verbinding stad-land) bij het nieuwe station van Delft is een welkome uitbreiding van het gebruik van verschillende mobiliteiten voor de bezoeker van de stad. Het EPW heeft aanvang 2016 voorstellen in die richting aan het College van B&W gedaan. Namelijk goede meerplaatsen met veilige op- en afstapvoorzieningen voor alle bezoekers. Er is een trap voor degenen die goed ter been zijn (noordelijke kant) en een gelijkvloerse vaste steiger voor hen die geholpen moeten worden om aan boord te komen (zuidelijke kant). Voorzieningen als electra-oplaadpunten, WiFi en sanitair ontbreken nog. Ook ontbreekt de aanduiding voor deze laatste opstapplaats en die van rondvaartboten.



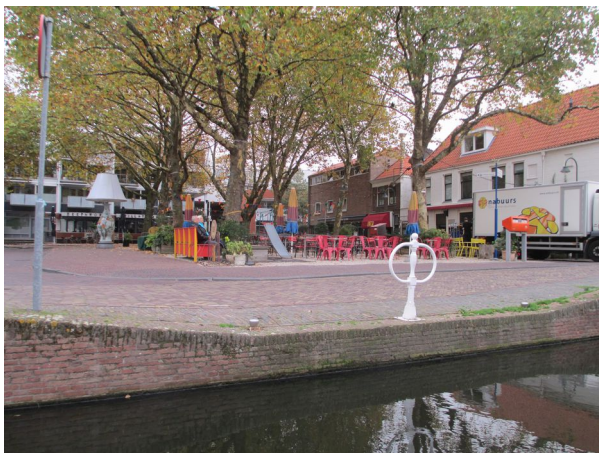
- De Westsingelgracht is van oudsher de verbinding tussen Delft en het Westland en via Midden-Delfland naar Vlaardingen en Maassluis. Ook oude schepen hebben een extra aantrekkingskracht op toeristen, hetgeen hier goed uitgenut kan worden. Voor Varend erfgoed kan Delft aantrekkelijk gemaakt worden door bijvoorbeeld voorrang te krijgen bij een ligplaats of een korting op liggeld aan te bieden.
- Door de vaste steigers aan westzijde van de Westsingelgracht te verbinden met een drijvende steiger kan deze steiger extra benut worden voor zowel passanten als vaarondernemers. In de visie van het EPW zal het OV-knooppunt zich tevens ontwikkelen als uitbreiding van de passantenhaven.



- Het OV-knooppunt kan een logische verbinding vormen met de Zuidkolk, het zuidelijke waterfront.
- De vele op- en afstapplaatsen in onze Binnenstad zijn herkenbaar aan de standers in de vorm van de beëindiging van onze witte brugleuningen. Ze zijn speciaal hiervoor in Delft ontworpen en

Delft Waterstad 2017-2025

gegoten in Friesland. Er moet nog een beheer- en onderhoudsplan in samenhang met dat voor brugleuningen voor worden vastgesteld. Ook moeten ze van bordjes met naam van de bestemming worden voorzien. Met deze goed bereikbare en veilige aanlegplaatsen op korte logische afstanden kunnen de bezoekers aan Delft, die bijvoorbeeld uit de trein komen en aan boord gaan aan de Westsingelgracht, zoveel mooie bestemmingen bereiken in en om Delft.



- Het water bij het Armamentarium, nu Arsenaal Delft genoemd, leent zich uitstekend om te ontwikkelen tot een plaats voor het uitvoeren van onversterkte klassieke concerten door de werking van het water als klankvijver.



- Datzelfde Armamentarium zou in de nieuwe bestemming kunnen dienen als prachtige historische exponent van de stad, waar faciliteiten (drijvend terras ?) worden geboden zoals bv. het VOC-theater.
- Aan de Zuidzijde van de stad kan de ontwikkeling van de Schie-oeveren versterkt worden met waterprojecten (de "Gouden Mijl", als toegang tot de stad). Daarbij denken wij aan het ombouwen van de "nieuwe haven" tot een toeristische knoop met een hotel, een op- en afstapplaats voor schepjes, een ontsluiting tot de stad via een watertaxi, een kaderuimte om experimenten met een sterke waterconnectie te laten zien (zoals destijds het duurzame schip de Ecolution bedoeld was). De bestaande haven moet dan wel in het kader van de commerciële vaart opnieuw worden ingedeeld (zie ook hoofdstuk 5).
- Op 30 november 2016 is de insteekhaven (70 m) parallel aan de Schie ten zuiden van de Koninklijke Porceleyne Fles, Royal Delft feestelijk in gebruik genomen. Hiermee wordt ook het startsein gegeven voor de herinrichting van het gebied rondom de insteekhaven. Mede dankzij de Erfgoedlijn Trekvaarten is het mogelijk de buitenzijde van de drie monumentale delen van de

Delft Waterstad 2017-2025

Porceleyne Fles te restaureren. De insteekhaven zorgt voor kortere loopafstanden tussen de Schie en Royal Delft, TU Delft, Haagse Hogeschool, Inholland en de kennisinstituten. Met deze veilige op- en afstapplaats zijn er mogelijkheden voor het aanbieden van nieuwe arrangementen met een vaartocht.

- Als 10e knooppuntlocatie wordt in het rapport “Delft: Knooppunt Land – Water” de aanleg van de op- en afstapplaats bij Lijm & Cultuur genoemd. Het gaat om een Schie-parallelle-insteekhaven gekoppeld aan een noodzakelijke damwandverbetering.
- In een vroeg stadium van de planvorming rondom de spoortunnel is in de raad besproken om de Spoorsingel met de Watertorengracht te verbinden. Helaas bleek dat om financieel/bouwkundige redenen niet haalbaar. Het EPW heeft zich destijds beijverd om het water van de nieuwe Spoorsingel bevaarbaar te maken. De Spoorsingel is nu helaas een erg ondiepe doodlopende gracht, versmald door de talloze uitgangen van de gerealiseerde parkeergarage met ter hoogte van Havenstraat en Hugo de Grootstraat twee lage bruggen en afgesloten door een betonnen balk.



- Op initiatief van het EPW en in samenwerking met Provincie Zuid-Holland, De Botanische Tuin en het Ondernemersfonds, die ook de subsidies hebben verleend, is recent een op- en afstapplaats aan de Kanaalweg gerealiseerd. Daarvoor is ook aan de waterkant een toegang tot de Botanische Tuin tot stand gekomen. De aanlegplaats aan de noordelijke kant van de Oostpoortbrug was niet voldoende op topdagen en niet adequaat genoeg. Delft kon bij de realisatie helpen door te wijzen op het convenant tussen TU-Delft en de stad Delft.



Delft Waterstad 2017-2025

- De ontwikkeling van het project Haagpoort:
 - Het realiseren van aanlegplaatsen en een cultuurhistorische infodrager aan het zuidelijk uiteinde van de Watertorengracht, het enige overblijfsel van de voormalige trekvaarthaven bij de Haagpoort, dat gelegen is aan het huidige einde van de voormalige loop van de Vliet. Deze aanlegplek kan een knooppunt worden voor reizigers te voet, per fiets, auto en tram en die direct grenst aan de noordelijke entree van de Delftse binnenstad. Dit inclusief herbestemming van Het Grootte Kantoor van de Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek aan de Wateringseweg.
 - Initiatieven worden ontplooid om een “Van Marken museum” te realiseren. Locaties in onderzoek hiervoor zijn de Tapperij van de Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek, zichtbaar vanaf de Wateringsevest, en Het Grootte Kantoor aan de Wateringseweg.
- De Kolenhaven is eigendom van DSM (voormalige Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek). Iedere week worden er nog 3 schepen met grondstoffen (glucose en melasse) gelost.

5 Overslaghaven

De huidige overslaghaven biedt ruimte voor bulkoverslag o.a. uit Rotterdam zoals bijvoorbeeld zand en grind en incidenteel stukgoederen. Er is regelmatig gebruik gemaakt van deze faciliteit door plaatsing van overslaggoed. Deze goederen waren bestemd voor het Oost- en Westland en ook gedurende een periode van ruim 8 jaar werd voor Delfland in samenwerking met de gemeente Delft baggerslib overgeslagen.

Dat is goed voor de economie van Delft, vooral als het duurzaam kan worden ingericht en een prettige terugvaloptie voor Rotterdam.

Nadeel van de huidige haven is echter dat deze praktisch in het woongebied ligt en dat de keerfunctie en insteekfunctie tamelijk beperkt zijn. Daarnaast ziet het gebied er verwaarloosd uit. Hier doet zich een kluwen aan samenhangende belangen voor, te weten:

- upgraden van het gebied, in het kader van het ontwikkelingsplan Schie-oevers;
- in het kader van provinciaal beleid creëren van een nieuwe overslagfunctie voor bulkgoederen, stukgoed & containers, zoals bijvoorbeeld de terminal in Alphen a/d Rijn;
- ten behoeve van de stedelijke economie ontwikkelen van andere functies in dit havengebied en het hebben van ruimte voor die functies;
- smeden van coalities met de plaatselijke bedrijven (Bedrijven Kring Schie-oevers);
- ontwikkelen van een nieuwe overslaghaven in samenwerking met Rotterdam en het Rotterdamse Havenbedrijf;
- versterken van de economische functie aan de zuidkant van de stad en een grote kwaliteitsslag;
- na het verplaatsen van Zandhandel Schiehaven Delft Van der Waal naar de westzijde van het veel zuidelijker gelegen Schie-oevers Zuid deze overslaghaven combineren met de voor Delft zo gewenste trailerhelling.

Deze beleidsontwikkeling zal in nauw overleg met de provincie moeten plaatsvinden. Op basis van onze contacten is onze indruk dat hier - zeker bij de provincie - kansen liggen. Kortom, in de visie van het EPW gaan hier economische ontwikkeling, stedelijke ontwikkeling en waterkansenbeleid goed samen. Daarvoor zijn wel de nodige afspraken met de provincie nodig. Zo'n coalitie kan de positie van Delft significant versterken.

6 Duurzaamheid

Sinds het rapport “Grenzen aan de groei” van de Club van Rome - begin jaren 70 – is duurzame ontwikkeling uitgangspunt van economisch beleid. Immers, reeds toen werd geconstateerd dat de fossiele grondstoffen eindig zijn en dat het verdeelvraagstuk van de welvaart tussen het noordelijke en zuidelijke halfrond voor grote verstoringen in de wereldeconomie zouden gaan zorgen. Nog explicieter is dit naderhand in het Brundtland-rapport (1987) herbevestigd. In 2006 bracht Al Gore zijn “Inconvenient Truth” naar buiten. Vrij algemeen is daarna een meer duurzame aanpak van de economische functies van de grond gekomen.

Veel gemeenten hebben in de eerste 10 jaar van de nieuwe eeuw dan ook krachtige duurzaamheidsambities geformuleerd. Dat geldt ook voor Delft, dat bv. energieneutraliteit in 2035 nastreeft.

Het water speelt een grote rol bij een duurzame aanpak van de economie. Voorbeelden te over:

- transport over water is duurzamer en beperkt het vrachtverkeer over de weg en de uitstoot;
- schepen kunnen met schonere motoren gaan varen, hetgeen de uitstoot verder beperkt;
- de relatie water - energie verdient aandacht. Zo is water o.a. belangrijk voor aquathermie, nl. warmte/koude-bron en om hittestress te voorkomen ten dienste van het stedelijke klimaat;
- met het beperken van de toegang tot de grachten door elektroboten profileert de stad zich als gericht op duurzaamheid. Er zijn overigens nog een aantal voor de hand liggende vervolgstappen;
- voor jachthavens is er het eco-label “de blauwe vlag” . De vereisten daarvoor zijn zodanig dat de passantenhaven daarop zou kunnen worden ingericht. Zonder al te veel moeite zou dit een opvallend zichtbare stap zijn. Datzelfde geldt voor eco-vriendelijke vaartuigen met de introductie van “de blauwe wimpel”;
- door de invoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW) wordt gestreefd naar een verbetering van de fysische, chemische en biologische waterkwaliteit.

De grote uitdaging van de 21e eeuw is immers om methoden te ontwikkelen en te implementeren die gelijkertijd de economie versterken en het milieu verbeteren.

Het EPW stelt een verkennende studie voor naar de mogelijkheden van bevoorrading van de stadsdetailhandel door gebruik te maken van de grachten, zoals dat reeds in Utrecht gebeurt. Desgewenst zouden eerst de resultaten van de Utrechtse aanpak kunnen worden gezien, om deze daarna te vertalen naar Delft. Ook het afvaltransport in containers over water, zoals dat nu reeds plaatsvindt, is relatief milieuvriendelijk vergeleken met wegtransport.

Transport over water is duurzamer en geeft minder overlast in de stad. Zeer wel denkbaar is dat de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen door bevoorrading vrachtwagens betekenisvol kan worden beperkt. De TUD zou kunnen helpen bij deze aanpak en zou deze ook in de TU-wijk toe kunnen passen.

Het EPW vindt het een aantrekkelijke gedachte om een Trekschuit 2.0 te ontwikkelen, die naast het vervoer van bezoekers ook ingezet kan worden om met behulp van een kleine kraan goederen in en uit te laden.

In de visie van het EPW biedt het stadswater in brede zin een extra gelegenheid de gerichtheid van de stad op duurzaamheid over het voetlicht te brengen.



7 Mobiliteit

De lokale watertaxi is in onze ogen een geslaagd voorbeeld van gebruik van de stadswateren voor mobiliteitsdoeleinden. Eén der EPW-leden heeft in het kader van het project “Bereikbaar Haaglanden” een soortgelijke suggestie aan de mobiliteitsmakelaar gedaan. Het gaat dan om personenvervoer en uitgebreider goederenvervoer over het water.

De noodzaak van stille en schone logistiek in en om Delft gekoppeld aan verantwoorde stedelijke (herontwikkeling). Dit mede ten behoeve van een locatie voor maakindustrie (Schiehal en Schie-oevers Zuidwest) met zo mogelijk een insteekhaven.

In de optiek van het EPW is dit een initiatief dat het onderzoeken meer dan waard is.



8 Spin-off van de waterinstituten

Een heel bijzondere relatie tussen Delft en Water vormen micro-organismen. Antonie van Leeuwenhoek was de eerste mens die micro-organismen in een druppel water ontdekte. Via een keten van geleerden leidde dat uiteindelijk tot de vestiging door J.C. van Marken van de Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek (later Gist-Brocades, nu DSM), die micro-organismen als gisten, schimmels en hun stofwisselingsproducten nog steeds als basis gebruikt voor tal van voedingsmiddelen, farmaceutica, cosmetica, wasmiddelen.

De nieuwste ontwikkeling betreft een uiterst efficiënte microbiologische zuiveringsmethode van afvalwater met uiteindelijk de daaraan gekoppelde mogelijkheid van grondstoffenwinning. Hierbij is sprake van een vooral Delftse School van wetenschappers, die microbiologie koppelen aan chemische en fysische technologie.

De relatie Delft – Water gaat echter veel verder. Brede en diepgaande waterkennis danken wij aan de faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen van de TU Delft en daaraan gelieerde faculteiten, aan UNESCO-IHE Institute for Water Education, aan het Hoogheemraadschap Delfland, vestigingen van Rijkswaterstaat, TNO en als laatste, maar niet de minste, aan Deltares. Dat betreft het hele scala op het terrein van waterkwantiteit en waterkwaliteit. Het varieert van waterveiligheid, drainage en irrigatie, grondwater, oppervlaktewater, rivieren, estuaria, delta's, kanalen en meren, afvalwaterbehandeling, de hele waterketen van afvalwater tot drinkwater, zout-zoet overgangen tot biodiversiteit. Daarnaast Aquapunctuur, Bouwen met de Natuur, ruimtelijke adaptatie in verband met klimaatverandering, en in algemene zin multifunctionele duurzame ruimtelijke ontwikkelingen van vooral dichtbevolkte, kwetsbare kust- & deltagebieden.

Het EPW vindt dat te weinig gebruik wordt gemaakt van deze grote assets in de stad. Immers hier ligt de triple helix, dwz. de intensieve samenwerking tussen bedrijfsleven, overheden en kennisinstituten die in de topsector water sterk wordt gepropageerd, bijna voor het oprapen. In bredere zin de 5 O-benadering, dwz. Samenwerking met Overheden, Ondernemingen, Onderwijs, Onderzoek en Omgeving (milieu-natuur-landschap, NGO's, sociosfeer).

Het vraagt wel om het nemen van initiatief. Dat zou de gemeente moeten doen, opdat Delft een internationale etalage wordt voor waterinnovaties, die dieper en verder gaan dan de natte voeten bij de presentatie van de deltagoot. Het gaat immers niet alleen om waterveiligheid als industrie, maar ook om waterkwaliteit (denk aan het initiatief voor de aanpak van de plastic soep), duurzame energie en duurzame mobiliteit en bio-industrie. Samen zijn we meer.



9 Relatie Delft – Water: Historie

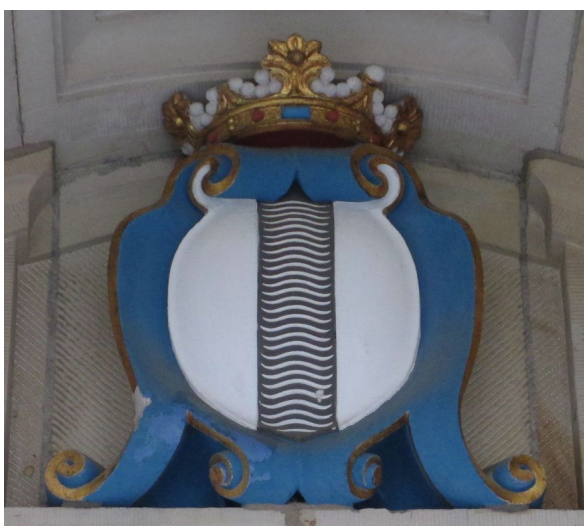
Delft is van oudsher de centrumgemeente voor Oostland en Westland. De grachten, verbonden met de waterwegen om de stad en verder met de omliggende dorpen en steden, hadden een belangrijke functie. Groente en fruit, melk in melkbussen, vee, turf, zand, grind, kolen, mest, stukgoed en personen (trekvaarten) werden over het water vervoerd. Het water was tevens grondstof voor bier en drinkwater. Daarnaast waren scheepswerven, pakhuizen, lakenververijen en leerlooierijen aan het water gelegen. Maar dat water was ook vooral ten gevolge van de industrialisatie en bevolkingstoename een open riool.

Toen is het snelle spoorwegen en wegensysteem om en door de steden gekomen. Het vervoer over water werd verwaarloosd, steden gingen met hun rug naar het water staan.

Nu herontdekken we de betekenis van de waterwegen en hun waterfronten via Aquapunctuur. Het motto daarbij is “goede plannen wortelen in het verleden en wijzen naar de toekomst”.

De relatie Delft – Water heeft lange historische en economische wortels:

- zelfs het wapen van Delft is een wit schild met een verticale waterbaan met golfjes;
- Delft komt van delven - de oudste gedolven gracht in het centrum van Delft is de Oude Delft;
- Delft was met Amsterdam, Rotterdam, Enkhuizen, Hoorn en Middelburg één van de zes steden, waar een Kamer van de VOC was gevestigd (Armamentarium);
- Delfshaven was tot laat in de 19e eeuw de haven van Delft aan de Nieuwe Maas binnen de gemeentegrens;
- twee van de grootste zeehelden uit de 17e eeuw, Maarten Harpertszoon Tromp en Piet Hein liggen begraven in de Oude Kerk;
- Hugo de Groot, de grondlegger van het Zeerecht (Mare Liberum), ligt daar eveneens begraven;
- Antonie van Leeuwenhoek was de eerste mens die micro-organismen in een druppel water ontdekte via de door hem ontwikkelde microscoop;
- de zetel van het Hoogheemraadschap Delfland is van oudsher gesitueerd in Delft;
- de aanwezigheid van onderwijsinstellingen als faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen TU Delft, IHE-Institute for Water Education, Haagse Hogeschool, Inholland;
- de aanwezigheid van kennisinstituten als Deltares, TNO, Rijkswaterstaat Dienst CIV;
- de aanwezigheid van watergerelateerde ondernemingen;
- Vermeer schilderde zijn beroemde “Gezicht op Delft”, blikkend over de Zuidkolk waar Vliet en Schie elkaar ontmoeten.



Delft Waterstad 2017-2025



De plaatjes overbruggen een ruime 350 jaar, maar de situatie heeft niets van haar schoonheid verloren. Uit het voorgaande moge blijken dat als er één stad is die haar relatie met water een krachtig nieuw leven zou moeten inblazen, is het Delft !

10 Infrastructurele successen

10.1 Gerealiseerd

Voor wat betreft Delft Waterstad is in de afgelopen jaren het volgende bereikt:

1. Van de Zuid-Kolk moest eerst het beheer en onderhoud worden overgedragen waardoor op 3 juli 2009 gevierd kon worden dat de bevoegdheid terug was bij Delft;
2. Daarna de ontwikkeling van de Delftse Passantenhaven: havenkantoor op Hooikade 13 met in het souterrain de sanitaire voorzieningen (douche, toilet, wasmachine en droogmachine);
3. De steiger (92 m) met drinkwatertappunten en aansluitpunten voor elektra aan de Zuidwal, een steiger die de PZH al in 2006 heeft aangelegd;



4. De boodschappensteiger met hellingbaan aan de Hooikade. Hiermee is het zuidelijk deel van de passantenhaven gerealiseerd;
5. Ten zuiden van de Porceleyne Fles is op 30 november 2016 de Schie-parallelle insteekhaven (52 m. kadeflengte) met 5 partijen feestelijk geopend;
6. Bolders werden in september 2017 geplaatst ten noorden van de draaibrug bij de Oostpoort, zodat de bezoekers van de Botanische Tuin en het Science Centre Delft kunnen meren;
7. In het project "Rondje varen Delft" is het onderdeel "Herstel vaarverbinding Rijn-Schiekanaal – Kantoorgracht" in juni 2018 gerealiseerd. Maar ook de noodzakelijke aanleg van een boothelling, na een onderzoekslocatie dit jaar, heeft betekenis voor de lokale economie.
8. Op- en afstapplaats bij de andere ingang van de Botanische Tuin aan de Kanaalweg. En i.p.v. het huidige hek een tourniquet om toegang te krijgen met museumjaarkaart, Delft/Rotterdam pas of pas van de Vrienden van de Botanische Tuin. Delft kan dit helpen realiseren door te wijzen op het convenant tussen TU-Delft en de stad Delft.

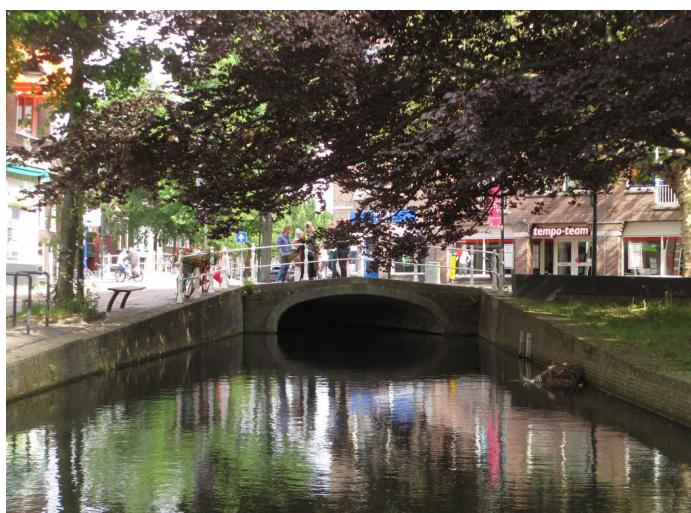
De projecten 4 t/m 7 heeft het EPW kunnen realiseren dankzij het provinciale initiatief Erfgoedlijn Trekvaarten. Vanaf 2013 heeft Delft ieder jaar een project kunnen indienen, met ons advies.

10.2 Nog te realiseren

Voor de komende jaren moeten voor Delft Waterstad de volgende zaken dan wel gerealiseerd worden:

1. De oplevering van het project “Ontwikkeling OV knoop”, tevens bedoeld als Uitbreiding van de Delftse Passantenhaven in de Westsingelgracht aan de westzijde, wil het EPW dat er in 2019 een verbindende drijfsteiger wordt gerealiseerd. Door deze drijfsteiger te leggen tussen de reeds aangelegde 125 meter en de 60 meter steiger komt er tussen de busbruggen bijna 80 meter meer lengte voor passanten om aan te leggen.
2. De 125 m steiger kan dan gebruikt worden om mensen aan en van boord te helpen die slecht ter been zijn, de 60 meter steiger deels door passanten en deels door vaarondernemers. Zij die goed ter been zijn kunnen opstappen onderaan de noordelijk gelegen dichtstbijzijnde gemetselde trap.
3. Op- en afstapplaatsen in onze Binnenstad onderhouden, uitbreiden en voorzien van bordjes met de naam van de bestemming. Deze op- en afstapplaatsen zijn herkenbaar aan de staanders, gegoten in de vorm van de beëindiging van onze witte brugleuningen.
4. Zorgen voor de doorvaarbaarheid van onze grachten door het op diepte brengen daarvan door tijdig baggeren, het verwijderen van draadwieren en het teveel van plantenwortels die in de schroef komen. Bij bruggen moet gezorgd worden voor voldoende doorvaarhoogte, - breedte en – diepte, want juist hier wordt van alles in het water gegoid..
5. De pilot “Duurzaam Varen” (varen met een sloep met elektromotor in de Binnenstad) definitief maken waardoor vaarondernemers arrangementen kunnen maken.
6. Ontwikkeling van het project “Haagpoort” aan de Watertorengracht, inclusief herbestemming van Het Groote Kantoor van de Gist aan de Wateringseweg en het Taplokaal van de Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek te zien vanaf de Wateringsevest. Er wordt gewerkt aan een Van Marken museum, passend in het project “Haagpoort” beoogde “Museum haven”.
7. Aanpassen VOGD 1996, zodat duidelijk is wat wel kan en mag en varende bezoekers kunnen genieten van Delft als Waterstad.

En er kan nog zoveel meer voor de kansen van Delft aan het vaarwater, zeker zolang de Provincie Zuid-Holland in het kader van de Erfgoedlijn Trekvaarten beleid voert met bijbehorend budget om de trekvaarten beter te beleven en benutten.



10.3 Actieplan 2021

Voor het vaarseizoen dit jaar dient de focus te zijn op:

- De herontwikkeling van de Westsingelgracht en omgeving. Daarbij gaat het met name om een veilige plaats om aan en van boord te gaan, goede voorzieningen (elektrische laadpalen, WIFI) en vergroten van de capaciteit van de steigers.
- Verdere versterking van de verbinding met toeristische cq historische highlights in Delft, zoals de Porceleyne Fles, de Botanische Tuin, het Lijm&Cultuur-evenemententerrein en de Binnenstad via het historische vaarwater. Dit kan prima in samenwerking met stadsmarketing Delft. Voor de bereikbaarheid in de Binnenstad is het nodig om vaarwegverbindingen in en om de stad te optimaliseren en onderhouden, zoals het op diepte brengen daarvan door tijdig baggeren, met speciale aandacht voor doorvaarthoogte, -breedte en -diepte van bruggen. Als eerste zou moeten worden aangepakt het herstellen van doorvaartmogelijkheden tussen het Oosteinde en het Vrouwenregt bij de Schout van der Meerbrug en die bij de vaarverbinding tussen het Vrouw Jutteland en de Voldersgracht, de Schreibrug.
- Er zijn ervaringen opgedaan met de pilot Duurzaam varen (varen met door een electromotor aangedreven vaartuig). Het is nu zaak om dit om te zetten naar beleid om de mogelijkheid te vergroten van het brengen van bezoekers naar onze Binnenstad.
- Het actualiseren van bestaande kaders, zoals de Verordening Openbaar Gemeentewater Delft (VOGD), ten behoeve van de nieuwe kansen in Delft, zodat onze regels up to date zijn.

Het vijf-punten actieplan voor 2021 is:

1. Veilige opstapplaats Westsingelgracht;
2. Goede voorzieningen Westsingelgracht;
3. Verbinden vaste steigers Westsingelgracht;
4. Toeristische opstapplaats Westsingelgracht voor mustsees in Delft zoals Porceleyne Fles, Botanische Tuin, Lijm&Cultuur-evenemententerrein en met duurzaam vervoer naar onze Binnenstad, in samenwerking met stadsmarketing Delft;
5. Actualiseren VOGD.

11 Oproep

De stad staat voor een aantal ontwikkelingen die vragen om een gedeelde visie op de stadswateren. In dit document hebben wij de meest urgente daarvan benoemd en van een samenhangende visie voorzien. Geen van de benodigde stappen vergt een groot beslag op de middelen van de stad. Wel vergen ze daadkracht en realisatiekracht. Als initiatiefgroep leveren wij juist daarin graag een krachtige bijdrage. We nodigen daarom alle betrokken instanties en partijen uit op de komende te organiseren Waterconferentie in Delft.



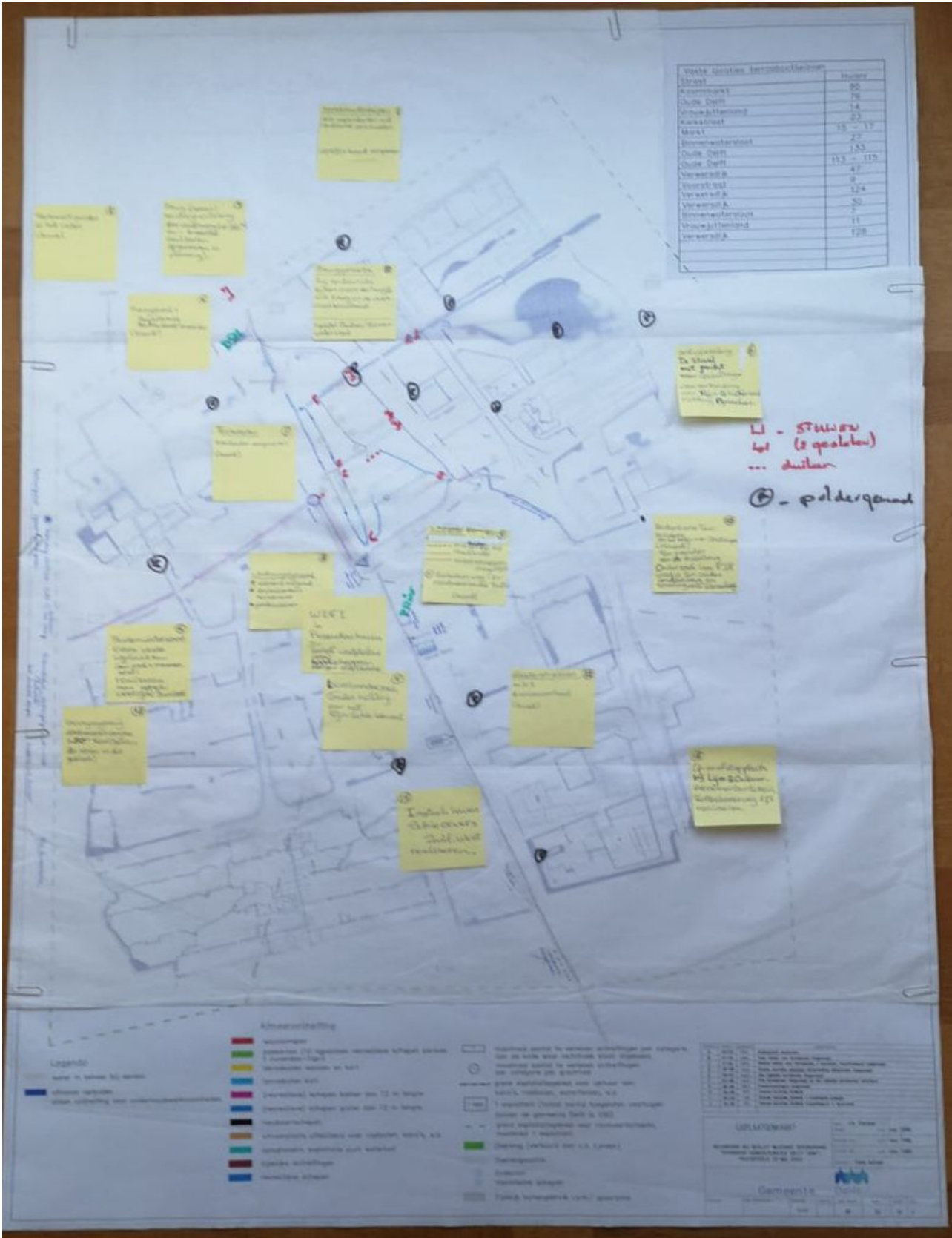
12 Ontwikkelkaart van Delft

Het rapport “Delft: Knooppunt Land – Water” (nov 2005) is in de gemeenteraad van Delft behandeld en is integraal met 35 van de 37 stemmen aangenomen (feb 2006).

Voortbouwend op de in het rapport voorgestelde 10 knooppuntlocaties, waarvan de aanlegsteigers bij Kethelstraat/Zuidwal, Hooikade, Westsingelgracht en Porceleyne Fles reeds zijn gerealiseerd, en de 15 gegeven aanbevelingen, identificeert de EPW de volgende kansen en ontwikkelingen in Delft Waterstad voor de periode 2017-2025:

- 1.** Rondvaartschepen: ook exploitanten uit het Westland vermelden op de Ligplaatsenkaart.
- 2.** Harnaschpolder: al het water op de Ligplaatsenkaart intekenen.
- 3.** Spoorbrug Kerstanjewetering: doorvaarthoogte (1,80 m) en -breedte realiseren (opgenomen in planning van lenW).
- 4.** Project Haagpoort realiseren, Lepelbrug bedienbaar maken.
- 5.** Bruggennota: kijken naar de doorvaarbaarheid (hoogte, breedte en diepte) van de bruggen. Herstel verbinding Buiten- en Binnenwatersloot.
- 6.** Ontwikkeling De Staal als bouwlocatie met gracht als doorgaand vaarwater naar de Quackelbrug (richting Pijnacker).
- 7.** Terrasboten: aantallen aanpassen (zie Ligplaatsenkaart).
- 8.** Ontwikkeling OV-knooppunt Westsingelgracht, tevens bedoeld als uitbreiding Passantenhaven: met voorzieningen, zoals WiFi voor particulieren, varend erfgoed en exploitanten (incl. rondvaarten).
- 9.** Aanpassing Ligplaatsenkaart: aanduidingen toevoegen in de legenda voor Hooikade, boodschappensteiger (17 m), Zuidwalsteiger (92 m) voor oa. afmeeronthefving en tariefheffing..
- 10.** Meervoorzieningen (bolders ten noorden van de draaibrug) voor de Botanische tuin aangeven op de Ligplaatsenkaart. Onderzoek i.s.w.m. PZH naar een extra op- en afstapplaats ten zuiden van de draaibrug en het remmingwerk.
- 11.** Locatieonderzoek trailerhelling aan het Rijn-Schie-Kanaal i.s.w.m. PZH ten behoeve van hulpdiensten en overige gebruikers van het vaarwater.
- 12.** Ontheffinggebied Elektrisch varen (duurzaamheid) aangeven op de Ligplaatsenkaart.
- 13.** Overgaagbrug: doorvaarthoogte (1,80 m) realiseren (de norm in dit vaargebied).
- 14.** Buitenwatersloot: ligplaatsen realiseren aan noord-westzijde Buitenwatersloot ten zuiden van de Krakeelpolderweg (aangeven d.m.v. paal en nummerbord).
- 15.** Insteekhaven op Schie-oevers Zuid-West realiseren.
- 16.** Realiseren op- en afstapplaats bij Lijm&Cultuur-evenemententerrein, Rotterdamseweg 272.

Op de Ligplaatsenkaart (volgende pagina) zijn de kansen en ontwikkelingen aangegeven.



Ligplaatsenkaart

Delft Waterstad 2017-2025

Colofon

Visie op Delfts water

Versie 20210331

Expertise Platform Water (EPW)

E-mail: info@ExpertisePlatformWater.nl

Foto's EPW