

TOELICHTING BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN

ST. SEBASTIAANSBRUG

Behoort bij de uitspraak van de Afdeling
bestuursrechtspraak van 01/12/2010
no. 200910139/1

TER VISIE GELEGD DOOR BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
d.d.

ONHERROEPELIJK
d.d.

FASTGESTELD DOOR DE RAAD
d.d.

September 2009

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel planvorming	1
1.2	Begrenzing plangebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
2	Samenvatting	1
3	Juridische planbeschrijving	3
3.1	Verantwoording planvorm	3
3.2	Systematiek bestemmingen	3
4	Ruimtelijke opzet	5
4.1	Bestaande situatie	5
4.2	Beleid en Onderzoek	6
4.3	Gewenste ontwikkeling	7
4.4	Conclusie	11
5	Functies	13
5.1	Wonen, Maatschappelijk, Bedrijven, Kantoren, Horeca en Detailhandel	13
5.2	Openbare ruimte	13
6	Milieu	14
6.1	Water	14
6.2	Ecologie	15
6.3	Bodem	16
6.4	Milieuzonering bedrijven	16
6.5	Geluid	16
6.6	Luchtkwaliteit	17
6.7	Externe veiligheid	18
7	Infrastructuur	19
7.1	Bovengronds (verkeer en vervoer)	19
7.2	Ondergronds (kabels en leidingen)	23
8	Cultuurhistorie	25
8.1	Archeologie	25
8.2	Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing	27
9	Handhaving	28
9.1	Bestaande situatie	28
9.2	Beleid onderzoek	28
9.3	Gewenste ontwikkeling	28
9.4	Conclusie	28
10	Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid	29
10.1	Inspraak en overleg	29
10.2	Financiële uitvoerbaarheid	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel planvorming

De St. Sebastiaansbrug verbindt de Binnenstad met de Wippolder. Zowel auto's, fietsers en voetgangers steken hier het Rijn-Schiekanaal over. Ook gaan verschillende buslijnen, en in de toekomst ook tramlijn 19, over deze brug.

Door de toevoeging van de trambaan voor tramlijn 19 verandert de inrichting van de St. Sebastiaansbrug. Ook is aan de bestaande brug schade geconstateerd. De brug moet dan ook ingrijpend worden gerenoveerd.

De inpassing van de tram, gecombineerd met busvervoer, drie banen autoverkeer, en aan weerszijden fietspaden en trottoirs betekent een breder brugprofiel. Tevens worden de onderdoorgangen aan weerszijden van het Rijn-Schiekanaal breder en overzichtelijker. Door het bredere en hogere brugprofiel en de bredere doorgangen past de nieuwe brug niet in de bestaande bestemmingsplannen. Voor het plan wordt daarom dit bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied betreft de St. Sebastiaansbrug, inclusief de aanbruggen aan noord- en zuidzijde en ruimte voor trappen aan weerszijden. (Zie Figuur 1 en Figuur 2)



Figuur 2: luchtfoto met plangrens

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De vigerende bestemmingsplannen zijn het bestemmingsplan Zuidpoort (noordzijde van het plangebied) en het bestemmingsplan TU-Noord (zuidzijde van het plangebied).



Figuur 3: Vigerende regeling

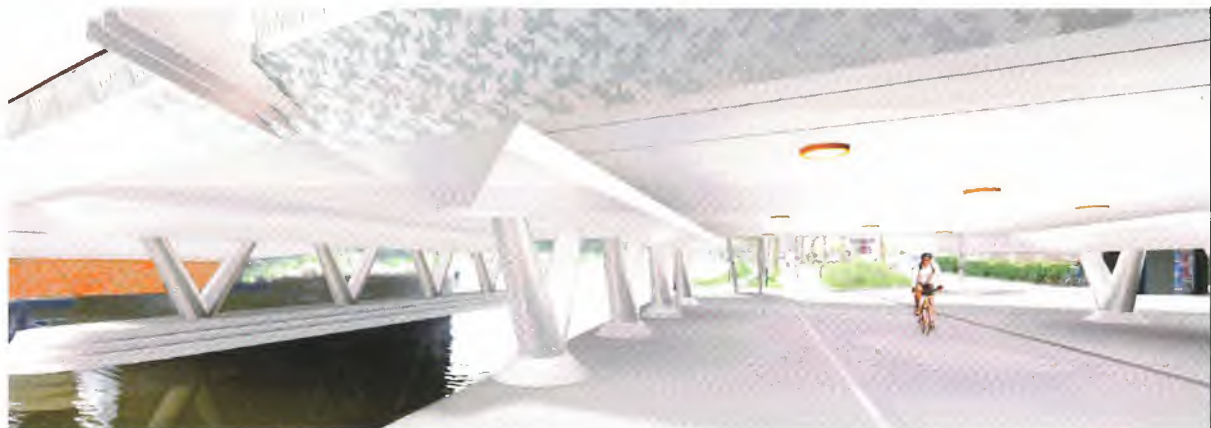
2 Samenvatting

De St. Sebastiaansbrug wordt vernieuwd, verbreed en verhoogd. De verbreding en verhoging van de brug past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen, daarom wordt voor dit plangebied een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het plangebied betreft de brug inclusief aanbruggen aan noord- en zuidzijde en trappen aan weerszijden die gerealiseerd gaan worden.

De verkeersindeling op de brug zal veranderen. Tramlijn 19 wordt doorgetrokken tot in Technopolis. De inpassing van de tram, gecombineerd met busvervoer, drie banen autoverkeer en aan weerszijden fietspaden en stoepen betekent een breder brugprofiel. De onderdoorgangen aan weerszijden van het Rijn-Schiekanaal worden breder en overzichtelijker.

De brug wordt breder en zal ook één meter hoger worden zodat de brug minder vaak open hoeft. De brug is zo ontworpen dat het geheel minder massief overkomt. Het aanzicht van de brug wordt slanker door verjonging in het brugdek. Ook op de brug zal het aantal obstakels tot een minimum worden beperkt door bijvoorbeeld slechts één lijn van masten op het midden van de brug (combinatiemast bovenleiding en verlichting).

De open ruimte tussen de opslag en de basculekelder wordt vergroot en de onderdoorgangen worden gemiddeld breder, lichter, en overzichtelijker (ofwel sociaal veiliger).



Figuur 4: impressie van de onderdoorgang van de nieuwe brug

3 Juridische planbeschrijving

3.1 Verantwoording planvorm

Voor bestaand stedelijk woongebied met een beperkte ontwikkelopgave is door de gemeenteraad een uniforme set regels (handboek) vastgesteld dat per bestemmingsplan wordt gebruikt voor het betreffende gebied. Voor gebieden waar het handboek niet specifiek op van toepassing is, wordt toch getracht zo veel mogelijk aan te sluiten bij de systematiek van het handboek. De St. Sebastiaansbrug is niet een dermate specifiek gebied, zodat voor dit plan is aangesloten op de voorschriften/regels van het handboek.

3.2 Systematiek bestemmingen

3.2.1 Algemene bepalingen

Begripsbepalingen

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

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, gemeten moeten worden. Met dien verstande dat in de verkeersbestemming specifieke hoogteregels zijn gegeven.

3.2.2 Bestemmingen

Verkeer

De St. Sebastiaansbrug krijgt de verkeersbestemming. Binnen deze bestemming is een brug toegestaan. Binnen deze bestemming wordt voor wegverkeer 1 rijstrook gerealiseerd in noordzuid-richting en 2 rijstroken in zuidnoord-richting. Op de plankaart is voor beide richtingen afzonderlijk een weg aangegeven. Daarnaast is een tram- en busbaan toegestaan met ten hoogste 2x1 rijstrook. Op de plankaart is, in het midden van de tram- en busbaan, de weg aangegeven. Trambedrading is toegestaan als voorziening behorende bij de tram.

Onder het brugdek zijn gebouwen toegestaan, gebouwen zijn niet toegestaan boven het brugdek. Ter plaatse van de aanduiding 'opslag' is opslag voor overheidsdoeleinden toegestaan, dit zijn opslagruimten van de gemeente Delft ten behoeve van Stadsbeheer.

Waarde – Archeologie en Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)

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

Anti-dubbeltelregel

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

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen verbod opgenomen voor gebruik in strijd met de bestemmingen. In lid 1 is aangegeven welk gebruik in ieder geval verboden is en in lid 2 welk gebruik hieronder niet wordt verstaan.

Algemene ontheffingsregels

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

Algemene wijzigingsregels

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

Algemene procedureregels

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

Overgangsrecht

Dit artikel bevat de overgangsbepalingen met betrekking tot het bouwen en het gebruik van gronden. In afwijking van de bouwregels blijven enige bouwmogelijkheden bestaan voor die gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet. Bestaande afwijkingen mogen in principe niet worden vergroot. Het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken, dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet. Het overgangsrecht is echter niet van toepassing op gebruik dat al in strijd was met het voorgaande plan.

Slotregel

Hierin is de naam van het bestemmingsplan opgenomen.

4 Ruimtelijke opzet

4.1 Bestaande situatie

De St. Sebastiaansbrug is gelegen over het Rijn-Schiekanaal en is in 1963 aangelegd. De brug, met een breedte van circa 24,5 m en is een functioneel ontworpen brug met het uiterlijk van een verkeersviaduct. Het kruist het Rijn-Schiekanaal onder een hoek van circa 10° en heeft een doorvaarthoogte van ongeveer 4,40 m (+5,10 m ten opzichte van NAP). De verhoogde ligging maakt het mogelijk voor kleinere (plezier)vaartuigen de brug te kruisen zonder dat de brug geopend wordt. Het kanaal, waarover deze brug ligt, is een belangrijke vaarweg voor de beroepsvaart en pleziervaart.

De toegang tot de aanbruggen bestaat uit aardebanen. Deze aardebanen worden aan weerszijden ingesloten door een kerende constructie. Onder de brug bevinden zich opslagruimten van de gemeente ten behoeve van Stadsbeheer.



Figuur 5: foto's bestaande brug en onderdoorgangen

Vooraf door de hoge ligging heeft de brug een groot ruimtelijk effect. Het scheidt ter plaatse het maaiveld in een boven en onderwereld, waarbij de onderdoorgangen ervaren worden als donkere onprettige ruimtes.

Vooraf aan de noordzijde is de afstand tot de (woon)bebouwing beperkt, tussen de 7 en 13 meter. De ruimte tussen brug en bebouwing heeft het karakter van een smalle straat of steeg.

4.2 Beleid en Onderzoek

4.2.1 Nationaal en provinciaal ruimtelijk beleid

Nota Ruimte

De op 27 februari 2006 in werking getreden Nota Ruimte bevat het nationale ruimtelijke beleid voor de ontwikkeling van Nederland tot 2020 en met een doorkijk naar 2030. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling waarin alle betrokken partijen kunnen participeren. Het gaat daarbij onder andere om het versterken van de dynamiek in de bestaande steden door het voldoende ruimte bieden voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water, waarbij verdichtingsmogelijkheden in het bestaand bebouwd gebied zo optimaal mogelijk moeten worden benut.

Streekplan Zuid-Holland West

Op 19 februari 2003 is het Streekplan Zuid-Holland West vastgesteld. De hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie zijn beschreven in dit streekplan. In navolging van het rijksbeleid wordt de nadruk gelegd op het belang van de compacte stad en het behoud van de veelzijdigheid van het stedelijk functioneren. Het plangebied kent twee legenda-eenheden: 'stads- en dorpsgebied' en 'beschermd stads- en dorpsgebied'. In het streekplan staat 'stads- en dorpsgebied' omschreven als een aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, waarin ook gebiedsdelen voorkomen met (soms grootschalige) kantoorconcentraties, winkelveorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen. 'Beschermd stads- en dorpsgebied' wordt omschreven als landelijk en stedelijk gebied met hoge cultuurhistorische waarde waar beperkingen gelden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. Het beleid is gericht op behoud van kwaliteit en identiteit van de waardevolle stadskernen. Dit betekent echter geen bevriezing van de huidige situatie. De opgave is om oude waarden samen met nieuwe ontwikkelingen een functie en plaats te geven.

Provinciale structuurvisie

Momenteel is een provinciale structuurvisie in voorbereiding, die het streekplan moet gaan vervangen. De provinciale structuurvisie is nog in de conceptfase. De concept structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Ook de instrumenten die worden ingezet om de doelen te bereiken, komen in de structuurvisie aan de orde. De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk- en landschappelijk netwerk. Deze toekomstige ruimtelijke inrichting versterkt de economische concurrentiepositie waarvoor duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid belangrijke pijlers zijn. Een goede (OV)-bereikbaarheid is hierbij essentieel.

Richtlijnen Vaarwegen 2005 en Beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart 2006

Conform beleid richt de provincie zich op de ontwikkeling van de beroepsvaart op dit traject. De provincie Zuid-Holland hanteert bij beweegbare bruggen in gesloten toestand in kruisingen met belangrijk wegverkeer en/of Openbaar Vervoer de eis van een doorvaarthoogte van 5,50 m inclusief schrikhoogte. Deze eis is gebaseerd op de middenvariant qua doorvaarthoogte (Richtlijnen Vaarwegen 2005). Deze hoogte is gebaseerd op het gegeven dat de meeste van de schepen in geladen en ongeladen toestand zonder opening de brug kunnen passeren. Bij vernieuwing zullen bruggen die hieraan niet voldoen op de gewenste hoogte worden gebracht. (Beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart 2006)

4.2.2 Regionaal ruimtelijk beleid

Tramlijn 19 verbindt Leidschendam via de VINEX-wijken Leidschenveen en Ypenburg met Delft. Het formele besluit voor de realisatie van tramlijn 19 is genomen op 22 september 2004 door het Algemeen Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft op 16 april 2008 het Regionaal Structuurplan (RSP) 2020 vastgesteld. Het structuurplan geeft een visie op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de regio tot 2020. De drie hoofddoelstellingen van het RSP zijn: een internationaal concurrerende regio, een goed functionerend regionaal stedelijk netwerk en een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Tramlijn 19 is als realisatieproject in het RSP overgenomen. Tramlijn 19 draagt bij aan de drie hoofddoelstellingen: het verbetert de OV-bereikbaarheid van het Technologisch Innovatief Complex Delft (TU-wijk en Technopolis), het vormt een belangrijke schakel in het regionaal OV-netwerk en het levert een bijdrage aan een beter leefklimaat doordat het OV-gebruik wordt gestimuleerd.

In Delft gaat de lijn via het centraal station naar de TU-wijk en het in ontwikkeling zijnde hoogwaardige bedrijventerrein Technopolis. De lijn maakt onderdeel uit van het regionaal OV-net met lijn 3 en 4 en de Erasmuslijn van Randstadrail en de tramlijnen 1 en 15.

4.2.3 Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030

De nieuwe structuurvisie voor de gemeente Delft is momenteel nog in voorbereiding. De aanleg van tramlijn 19 wordt hierin vermeld als staand beleid en wordt gezien als een essentieel onderdeel van de ontwikkeling van het zuidoostelijk deel van de stad.

4.3 Gewenste ontwikkeling

De te bouwen brug omvat een weg voor autoverkeer, fiets- en voetgangers en een Hoogwaardig Openbaar Vervoerbaan (HOV-baan). Deze HOV-baan functioneert als busbaan alsmede als trambaan voor tramlijn 19. De locatie van de brug is bijzonder: de overgang van binnenstad naar TU-Noord, de lange zichtlijnen over het water, zicht op de binnenstad en de gebouwen van TU-Noord.

De brug wordt circa 2,5 m verbreed en zal aan de oostzijde dichterbij de bestaande bebouwing komen te liggen. Deze toenadering is nodig vanwege de ligging van de trambaan en het fietspad aan deze zijde. De ruimte tussen de brug en de naastgelegen bebouwing wordt hierdoor smaller, maar de ruimte tussen de brug en de bebouwing blijft nog voldoende breed voor een goede inrichting van de openbare ruimte.

De brug zal ook hoger worden zodat de brug minder vaak open hoeft. Het aantal schepen per dag waarvoor op dit moment de St. Sebastiaansbrug moet draaien ligt tussen de 15 en de 20 (vracht)schepen per dag met uitschieters naar boven en naar beneden. Bij een verhoging van de doorvaarthoogte van de brug met 1 m tot 5,50 m wordt het aantal openingen met minimaal 50% teruggebracht ten opzichte van de huidige situatie¹.

Het ontwerp van de brug wordt zo ontworpen dat het geheel minder massief overkomt. Het aanzicht van de brug wordt slanker door verjonging in het brugdek. Ook op de brug zal het aantal obstakels tot een minimum worden beperkt door bijvoorbeeld slechts één lijn van masten op het midden van de brug (combinatiemast bovenleiding en verlichting). De open ruimte tussen de opslag en de basculekelder wordt vergroot en de onderdoorgangen worden gemiddeld breder, lichter, en overzichtelijker (ofwel sociaal veiliger).

¹ Ter vergelijking: De doorvaarthoogte van de naastliggende Hambrug is 1.40 m. Deze fiets-voetgangersbrug moet voor praktisch al het vaarwegverkeer geopend worden. Het aantal openingen per dag ligt tussen de 80 en 120.



Figuur 6: impressie van de nieuwe brug

Ruimtelijk

De brug is vanaf het begin af aan afwijkend geweest van het karakter van het gebied: een functioneel utilitair verkeersviaduct uit de vroege jaren 60 gelegen in een fijnmazige stedenbouwkundige structuur met gedetailleerde klassieke monumentale bebouwing uit de jaren 20 en 30. Zowel de binnenstad als TU-Noord zijn in de omgeving van de brug beschermd stadsgezicht. De bebouwing direct naast de brug (Kanaalweg 2 en 2b) zijn rijksmonumenten. Met de vernieuwing van de brug zal de brug ten opzichte van de klassieke omgeving een op zichzelf staand object blijven. Wel zal door middel van architectonische ingrepen de grofheid van de brug aangepakt worden waardoor naast de verkeerskundige verbetering, ook direct de beeldkwaliteit van de brug verbetert: verjonging van de zijanten, minder pijlers, meer ruimte onder de brug, minder objecten op de brug.

De nieuwe brug krijgt minder pijlers dan de huidige brug. Positieve effecten daarvan zijn dat er meer overzicht en doorzicht onder de brug ontstaat en dat de langzaamverkeersroute over de Kanaalweg onder de brug rechtdoor kan in plaats van om de pijlers heen, zoals nu nog het geval is. De bomen in de directe omgeving zullen blijven behouden aan weerszijden.

Met het vernieuwen van de brug zullen er ook nieuwe trappen komen van de brug naar de oevers van de Schie. Deze trappen sluiten aan op de route en de richting van de Kanaalweg enerzijds en de Nieuwelaan anderzijds. Van invloed op de locatie van de trappen zijn een drietal aspecten: De ligging van aanwezige en te handhaven ondergrondse kabels en leidingen. Direct langs het water is alleen mogelijk als er ingrepen aan de kade plaats vinden om springers van de brug te voorkomen. En de locatie is afhankelijk van de inrichting van de Kanaalweg.

Breedte brug

De brug heeft nu een breedte van circa 24,5 m inclusief randafwerking en exclusief consoles voor de slagbomen en de bestaande trappen. Het ontwerp van de brug heeft een verbreding van circa 2,5 m aan de oostzijde (totale breedte 27 m). Door de ligging van de trambanen en de minimale boogstraal van de bocht vanaf Zuidpoort is de ligging van de trambanen op de brug bepaald aan de oostelijke zijde van de brug. Aan weerszijden van de brug komen vrij liggende fietspaden en trottoirs met voldoende maat. Het aantal rijstroken voor auto's zal afnemen van 4 rijstroken naar 3 rijstroken en de huidige busstrook verdwijnt ten gunste van de vrij liggende trambanen. Dit profiel komt overeen met het principe van de boulevards zoals genoemd in de Ruimtelijke Structuurvisie Delft en de Visie Openbare Ruimte Delft: vrij liggende trambaan en fietspaden, één rijstrook voor autoverkeer en ruimte voor de voetganger. Afwijkend op het boulevardprofiel is dat op de brug geen groene bermen en geen grasbaan voor de tram kunnen komen, er naar het noorden een voorsorteerstrook

nodig is voor het verkeer richting de Ezelsveldlaan en dat de trambaan niet centraal ligt maar meer oostelijk gelegen is in het profiel.

Afstand tot bebouwing

De brug ligt middenin stedelijk gebied. Bij het verbreden is het onoverkomelijk dat daardoor de brug dichterbij bestaande bebouwing komt. De vraag is dan direct of het belang van het verbreden opweegt tegen de nadelige gevolgen voor de ernaast gelegen bebouwing.

Door de verbreding zal de brug 2,5 m dichterbij de bestaande bebouwing komen. De meest nabij gelegen bebouwing is de noordwesthoek van Kanaalweg 2. De brug heeft op die locatie een hoogte van circa 4 m. Op die hoogte bevinden zich de ramen van de begane grond van het gebouw waardoor er dus geen afname ontstaat van daglichttoetreding.

Tussen brug en gebouw is een ruimte van 2,5 m waardoor het mogelijk is het Kanaalpad als fietspad te behouden en de fietsstroom langs de brug naar de Kanaalweg en de Hambrug en de Oostpoortbrug te kunnen faciliteren. Tussen Professor Snijderstraat 2 en de brug staan enkele bomen. De afstand van de brug tot de meest dichtbij gelegen boom is circa 2 m.

Aan de noordzijde van de Schie zal de brug circa 2,5 m dichterbij de woningen komen van Nieuwelaan 1, 3, 5 en 42 en St. Sebastiaansbrug 1 t/m 45.

Bij het ontwerp van het gebouw St. Sebastiaansbrug nr 1-45 en Nieuwelaan 42 is rekening gehouden met het verbreden van de brug. Het trottoir ten plaatse van de entree sluit aan op trottoir van brug langs de inrit parkeergarage. De ruimte boven de in-/uitrit van de parkeergarage blijft open. Op begane grond heeft het gebouw langs de brug geen gevelopeningen. Dat is begrijpelijk gezien de komst van de tram over de brug al bekend was bij het ontwerpen en bouwen van het gebouw.

Ten opzichte van de woningen Nieuwelaan 1,3 en 5 ligt de brug op een grotere afstand dan de hiervoor genoemde gebouwen: circa 14-16 m vanaf de huidige brug. Dat zal na de verbreding circa 11,5 – 13,5 m zijn. Rechtstreeks zicht vanaf de brug in de woning is nu mogelijk door ramen aan de kant van de brug. Met de verbreding komt de brug wel dichterbij, maar het zicht op en in de woning zal daardoor niet significant toenemen.

Bestemde breedtes

In de huidige bestemmingsplannen waar de brug in ligt zijn de trappen en de consoles voor slagbomen niet mee zijn bestemd. In het bestemmingsplan TU-Noord is de verbreding van de brug al bestemd, met een breedte van 26,8 m, exclusief de consoles en trappen. Het huidige bestemmingsplan Zuidpoort laat een breedte toe van 24,5 – 25 m toe, exclusief de consoles en trappen.

Het voorliggende bestemmingsplan zal de consoles en trappen wel mee bestemmen op de locaties waar deze verwacht kunnen worden. Omdat nog onduidelijk is waar exact de consoles en de trappen komen is bepaald waar deze elementen mogelijk kunnen komen. Van noord naar zuid levert dat de volgende bestemde breedtes op

- 27,5 m (24,5 m + 2,5 m + 0,5 m marge) op locaties waar geen trappen en geen consoles kunnen komen: bij de aanbruggen en boven de Schie.
- 1 m extra aan de oost- en westkant (totale breedte 29 m) op locaties waar slagboomconsoles kunnen komen en geen trappen: ter plaatse van de noordelijke oevers van de Schie. Deze consoles steken elke circa 1 m uit het brugdek. Om deze (onderschikte) bouwdelen helder in beeld te brengen is er voor gekozen de brug aan weerszijden breder te bestemmen.

Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan was nog onduidelijk waar de trappen exact zouden komen. Op locaties waar trappen vanaf de Kanaalweg naar de brug kunnen komen heeft de verkeersbestemming een breedte van 48 m.

Hoogte

De brug heeft nu een hoogte van 5,0 m t.o.v. NAP op het hoogste punt. Om minder te hoeven openen voor het passerende scheepsverkeer krijgt de brug een verhoging van de doorvaarhoogte met één meter. Dat betekent een betere verkeersdoorstroming voor zowel het scheepsverkeer als voor het verkeer over de brug. De nieuwe hoogte van de brug wordt daardoor 6,2 m t.o.v. NAP op het hoogste punt.

De verhoging heeft niet alleen een positieve uitwerking op een betere verkeersdoorstroming. Gevolgen zijn ook dat er meer openheid en licht komt onder de brug. De nieuwe hoogte heeft geen gevolgen voor de lengte van de aanbruggen. Het hellingspercentage gaat van circa 3,2% naar 4,4%.

De helling begint aan de noordzijde van de Schie ter hoogte van Nieuwelaan 42. Ter plaatse van de entree van de woningen Sint Sebastiaansbrug 1 t/m 45 is er dus geen sprake van verandering in hoogte. Ter plaatse van de woningen Nieuwelaan 1,3 en 5 krijgt de brug een hoogte van circa 5 m. Dat is een toename van circa 1 m ten opzichte van de huidige situatie. Het zicht vanaf de brug op het gebouw en het perceel neemt slechts beperkt toe.

De brug ligt in binnenstedelijk gebied met gebouwen eromheen variërend van 3 tot 6 bouwlagen aan vrij smalle straten. De toename van de hoogte van de brug met 1 m heeft niet tot gevolg dat de brug hoger wordt dan gebouwen in de omgeving.

In het kader van dit bestemmingsplan is ook een bezonningsstudie gedaan. Daaruit blijkt dat op momenten dat de zon een lage invalshoek heeft de percelen aan de oostzijde van de brug minder direct zonlicht ontvangen. In het voor en najaar rond 16 uur en in de zomermaanden rond 19 uur is dan een schaduw te zien op deze gronden. Voor het merendeel valt de schaduw op gronden die gebruikt worden voor verkeer en/of openbaar groen. Daarvoor is een beperkte afname aan directe zon geen probleem.

Ter plaatse van het gebouw Kanaalweg 2 valt door de verbreding en verhoging wel meer schaduw op het gebouw, maar omdat dit gebouw op de begane grond geen vensters heeft zal dit voor de daglichttoetreding geen nadelig effect hebben.

De zijtuin van Nieuwelaan 1-3-5 heeft vermoedelijk minder zon op een moment dat de bewoners gebruik maken van de tuin. Daarbij is van belang dat de afname redelijk beperkt is, en de tuin ook aan de zuidzijde van het huis doorloopt waar geen vermindering van direct zonlicht optreedt.

Het effect van de nieuwe brug op de bezonningssituatie is dan ook geen probleem.

Bestemde hoogte

De brug krijgt op het hoogste punt een hoogte van 6,2 meter ten opzichte van NAP. Dat is 5,8 meter hoger dan het maaiveldniveau langs het kanaal. Deze hoogte loopt af naar de voet van de brug naar een maaiveldhoogte van de bestaande omgeving. In het bestemmingsplan is een marge aangehouden van 0,3 m met een bestemde hoogte van 6,5 m +NAP.

Op de brug komt een beperkt aantal straatmeubilair: lichtmasten, slagbomen, bovenleidingen, portalen etc. De hoogte van deze andere bouwdelen zal binnen de bestemde hoogte van 12 m blijven ten opzichte van het brugdek.

Beeldkwaliteit

De bestaande St. Sebastiaansbrug is een functioneel ontworpen verkeersbrug binnen een fijnmazige stedelijke context. Op een paar details na ontbeert de brug architectonische verfijning. Het is een sobere brug opgebouwd uit een betondek, massieve liggers en rechte staanders volgens het principe van 'vorm volgt functie'.

De visuele aandacht zal dus niet zo zeer gaan naar de brug met bijbehorende objecten maar naar de zichtbaarheid van de omgeving. Trefwoorden zijn: transparant, functioneel,

vanzelfsprekend en ingetogen. Dit betekent een brugdek met Delftse standaard (asfalt en beton), één lijn van masten op het midden van de brug (combinatiemast bovenleiding en verlichting), stevig doch transparant hekwerk waar je met plezier langs loopt, royale trappen naar de kades, een prettiger onderzijde van de brug (licht, overzichtelijk ofwel sociaal veilig). Tenslotte zal het aanzicht van de brug slanker worden en meer verfijning krijgen door een 'verjonging' bij de beëindigingen in het profiel van het brugdek. Daarnaast wordt het aantal brugpijlers verminderd, worden de pijlers fraaier vormgegeven en waar mogelijk geperforeerd.

De St. Sebastiaansbrug is onderdeel van de regionale verkeersroute en heeft een doorstroomfunctie. De indeling van het brugdek en de materialisatie moeten passen bij dit verkeerskarakter: zwart asfalt voor de auto en de tram, rood asfalt voor de fiets en stoepen van betontegels. De fietspaden en de stoepen worden zodanig aangelegd dat een duidelijk onderscheid ontstaat tussen langzaamverkeer en snelverkeer.

De aandacht bij de vormgeving van de brug is gericht op terughoudendheid en overzichtelijkheid, een ingetogen brug met zo min mogelijk objecten. Op de brug komen lichtmasten en bovenleiding voor de tram. De masten die nodig zijn voor de tram, de verkeersborden en de verlichting worden zoveel mogelijk geconcentreerd en gecombineerd in een lijnopstelling in de servicestrook tussen de rijbaan en de OV-baan. Vanuit deze middenmast wordt de gehele brug verlicht. additionele trottoirverlichting is op deze manier niet nodig. Om een rustig beeld te houden mag er geen reclame op de brug of aan de masten geplaatst worden. Alleen ter hoogte van het beweegbare deel wordt een functioneel bovenleidingportaal geplaatst. Ook zullen de slagbomen niet allemaal in de servicezone kunnen komen en zullen deze aan de rand komen, buiten het trottoir.

Het ijle hekwerk wordt vervangen door een mooi ontworpen, stevige doch transparante balustrade. De balustrade is een eenheid, een gebaar van begin tot eind, die bijdraagt aan de herkenbaarheid van de plek.

De trap bij de Nieuwelaan past meer bij het gesloten karakter van de aanbruggen. De trappen naar de Kanaalweg staan haaks op de brug. Deze sluiten aan op de nieuw te ontwerpen routes langs de Schie. Deze trappen zijn een onderdeel van de brug en mogen de sfeer van de onderzijde niet negatief beïnvloeden. Ze worden transparant vormgegeven en zijn 'familie' van de balustrade.

De onderdoorgangen zullen breder en overzichtelijker worden. Aan de kant van TU-Noord houdt de aardebaan eerder op. Aan binnenstadkant is de opslagruimte en de aardebaan verkleind. Dat betekent dat er meer open ruimte tussen het water en de wanden onder brug zal zijn. De dichte delen van de aanbruggen worden waar mogelijk vormgegeven met begroeiing.

4.4 Conclusie

De brug wordt verbreed en verhoogd en zal bovendien beter in de omgeving zijn aangepast dan de huidige brug. Het vergroten van de bouw mogelijkheden is dan ook ruimtelijk verantwoord.

5 Functies

5.1 Wonen, Maatschappelijk, Bedrijven, Kantoren, Horeca en Detailhandel

5.1.1 *Bestaande situatie*

In het bestemmingsplan gebied komen nu enkel de functies verkeer, verblijfsgebied en opslag voor.

5.1.2 *Beleid en onderzoek*

Het bestemmingsplan beoogt een beperkte verbreding van de St. Sebastiaansbrug en heeft daarmee op het vlak van beleid aangaande wonen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, kantoren, horeca en detailhandel geen consequenties. Tegen die achtergrond kan worden afgezien van het schetsen van de rijks, provinciale, regionale en lokale kaders die van invloed zijn op dat beleid.

5.1.3 *Gewenste ontwikkeling*

Het bestemmingsplan wijzigt niets aan de afwezigheid van de functies wonen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, kantoren, horeca en detailhandel.

5.1.4 *Conclusie*

Het plan heeft geen consequenties voor de genoemde beleidsvelden en past dus binnen het daarvoor geldende beleid.

5.2 Openbare ruimte

5.2.1 *Bestaande situatie*

Het bestemmingsplangebied vormt de hoofdverbindingsweg tussen TU-Noord en de Zuidpoort en kruist hierbij het Rijn-Schiekanaal. Het plangebied heeft een verkeersfunctie.

Direct naast het bestemmingsplangebied staan verschillende monumentale bomen die op de lijst met monumentale bomen staan. Een monumentale boom is een boom ouder dan 50 jaar en moet nog enkele tientallen jaren te leven hebben. Daarnaast heeft deze boom een bijzondere esthetische waarde; een (cultuur)historische waarde en een bepaalde zeldzaamheid.

5.2.2 *Beleid en onderzoek*

In 2001 heeft de gemeenteraad de nota 'Project veilig wonen; eindverslag voorbereidingsfase' vastgesteld, in oktober 2004 aangevuld met 'Het Politiekeurmerk als werkwijze'. Hierbij is besloten dat Delft het geldende eisenpakket volgens het Politie Keurmerk Veilig Wonen (PKVW) hanteert. Het PKVW is een instrument voor de verhoging van veiligheid. Wanneer woongebouwen en woonomgeving aan de PKVW-eisen voldoen blijkt naast de objectieve veiligheid ook het gevoel van veiligheid van bewoners substantieel toe te nemen.

Het ecologieplan 'Een groen Netwerk, de groene aders van Delft' (2004) schetst een netwerk van ecologische zones en kerngebieden. Binnen deze zones zijn ontwikkelingen die ten koste gaan van de ecologische functies ongewenst. De ecologische zones en kerngebieden die in het plangebied liggen, worden in de paragraaf 'Ecologie' vermeld.

In het ecologieplan is ook een bomenkaart opgenomen met belangrijke structuurlijnen in de stad, waaronder enkele in het plangebied. De belangrijkste van die bomenstructuren zijn de Julianalaan, de Rotterdamseweg en de Schoemakerstraat. In het kader van het bomenbeleid als vastgelegd in de Bomenverordening Delft 2008, is een lijst opgesteld met een overzicht van monumentale bomen in de stad. In de Bomenverordening Delft 2008 zijn ook de richtlijnen met betrekking tot het bomenbeleid beschreven.

Het 'Handboek openbare ruimte stad' geeft aan de hand van lijnen, vlakken en punten een aantal hoofduitgangspunten over straatprofielen, maatvoering en materiaalgebruik in relatie tot de functie van de openbare ruimte.

Om als volwaardig burger te kunnen participeren is toegankelijkheid tot de maatschappij een essentiële voorwaarde. Eén van de twee typen toegankelijkheid is fysieke toegankelijkheid. Hiermee wordt bedoeld dat zowel de binnen- als buitenruimte bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor alle burgers. Wat betreft openbare ruimte, houdt dit in dat de openbare ruimte zo aangelegd is dat mensen zich zelfstandig kunnen voortbewegen en hun bestemming kunnen bereiken. Integrale toegankelijkheid betekent dat de functionaliteit van een gebouw of de inrichting van de openbare ruimte getoetst wordt aan een algemeen kader. Een belangrijk instrument hiervoor is het Handboek Toegankelijkheid, dat uitgegeven wordt door de CG-raad. Dit handboek geeft hele concrete richtlijnen en normen met betrekking tot toegankelijkheid van binnen- en buitenruimte. Vanaf 2004 maakt het Handboek Toegankelijkheid integraal deel uit van het delftse Handboek Openbare Ruimte en Handboek Openbare Ruimte Binnenstad.

5.2.3 *Gewenste ontwikkeling*

De aanwezige openbare ruimte in het plangebied, waaronder de groengebieden en speelplekken, blijven in beginsel gehandhaafd. Bij nieuw in te richten openbare ruimte zal nadrukkelijk rekening gehouden worden met de toegankelijkheid van minder validen en ouderen. Daarnaast wordt rekening gehouden met het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Sleutelwoorden voor nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte zijn toegankelijkheid, bereikbaarheid en verblijfskwaliteit voor bestaande en nieuwe bewoners.

Voorbeelden van kwaliteitsimpulsen zijn onder andere:

- het verbeteren van wandel- en fietsroutes de stad uit richting de TU-Noord;
- het verbeteren van de verbinding van de brug met het voetgangersgebied op de Kanaalweg.

5.2.4 *Conclusie*

Gezien de te verwachten (functie)veranderingen in het noordelijk TU-gebied zijn er kansen om de openbare ruimte voor zowel de bestaande als nieuwe bewoners meer waarde te geven. Het vervangen van de Sebastiaansbrug kan vooral voor de zone langs het Rijnschiekanaal die verbetering bewerkstelligen. De in en naast het plangebied aanwezige monumentale bomen houden in de regels hun beschermde status.

6 Milieu

6.1 Water

6.1.1 *Bestaande situatie*

De St. Sebastiaansbrug verbindt de ten zuiden van het Rijn-Schiekanaal gelegen Michiel de Ruyterweg met de ten noorden van het Rijn-Schiekanaal gelegen Zuidwal. Eén brugpijler bevindt zich in het midden van het Rijn-Schiekanaal waardoor er twee watergangen onder de brug doorlopen. Een tweede pijler bevindt zich op de waterkering aan de zuidzijde van het Rijn-Schiekanaal, deze waterkering is op de plankaart aangegeven. In het (beperkte) plangebied bevinden zich geen andere watergangen.

6.1.2 *Gewenste ontwikkeling*

De brug wordt voorzien van nieuwe slankere pijlers. Het gevolg hiervan is dat de fundering van de pijler in het midden van het Rijn-Schiekanaal in omvang toeneemt. Om te voorkomen dat de zuidelijke watergang hierdoor te smal wordt, dient de kade te worden verlegd en de waterkering te worden aangepast. De waterkering wordt gelijk getrokken met de naastgelegen kades. De aanpassing van de brugconstructie heeft geen invloed op de thema's: waterkwantiteit (grotere fundering wordt gecompenseerd door verlegging kade), grondwater, waterkwaliteit, onderhoud en bagger en afvalwater en riolering. . Met het

Hoogheemraadschap van Delfland is overleg gevoerd en zij hebben een watertoets uitgevoerd en positief advies verstrekt.

6.1.3 Conclusie

De aanpassing van de brugconstructie heeft geen invloed op de thema's: waterkwantiteit (grotere fundering wordt gecompenseerd door verlegging kade), grondwater, waterkwaliteit, onderhoud en bagger en afvalwater en riolering.

Vanwege de werkzaamheden boven water dient er een vergunning aangevraagd te worden in het kader van de Wet verontreiniging oppervlakte wateren (WVO). Via deze vergunning wordt vervuiling van het Rijn-Schiekanaal voorkomen.

Aan de zijde van de Kanaalweg bevindt zich een waterkering. Er dient in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland te worden bepaald of deze kade sterk genoeg is voor de geplande werkzaamheden en plaatsing van de pijlers. Hiervoor dient een keuringsvergunning te worden aangevraagd. De te verleggen waterkering wordt op de plankaart van dit bestemmingsplan opgenomen. Met het hoogheemraadschap zijn/worden afspraken gemaakt om (t.z.t.) de legger van het hoogheemraadschap te wijzigen.

6.2 Ecologie

6.2.1 Bestaande Situatie

Het plan is gelegen in een secundaire ecologische zone en maakt onderdeel uit van de ecologische bomenstructuur. Er komen in het plangebied geen beschermde soorten voor waarvoor in het kader van de Flora- en faunawet maatregelen moeten worden genomen. Aan weerszijden van de St. Sebastiaansbrug bevindt zich langs de Kanaalweg een bomengordel, waarbij de bomen onderdeel uitmaken van de lijst van beschermde houtopstanden (monumentale bomen). Het groen gelegen rond de begraafplaats is aangemerkt als cultuurhistorisch groen.

6.2.2 Beleid en onderzoek

Het ecologiebeleid is vastgelegd in het ecologieplan 2004-2015.

6.2.3 Gewenste ontwikkeling

Links en rechts op de zuidelijke kade van het Rijn-Schiekanaal leiden trappen de voetgangers vanaf de Kanaalweg naar het brugdek van de St. Sebastiaansbrug. Deze trappen komen uit binnen de 8 meter cirkel rondom de monumentale bomen op de Kanaalweg. Deze monumentale bomen zijn op de verbeelding aangegeven en dienen conform de bomenverordening behouden te blijven. Voorafgaand aan de bouw van de brug zal een Boom Effect Analyse (BEA) worden uitgevoerd om vast te stellen welke specifieke maatregelen noodzakelijk zijn om de betreffende bomen te beschermen.

In het ecologieplan 2004-2015 is opgenomen dat waar mogelijk bij herstructurering natuurvriendelijke oevers aangelegd moeten worden. In dit plangebied is de aanleg van natuurvriendelijke oevers moeilijk of zelfs onmogelijk. Voor een goede natuurvriendelijke oever is geen ruimte en gelet op de ligging onder de brugconstructie zal bij eventuele aanleg de ontwikkeling matig zijn. Daarnaast is een stabiele oeeververdediging noodzakelijk in verband met het scheepvaartverkeer op die locatie en in verband met de aan de zuidzijde gelegen waterkering.

6.2.4 Conclusie

Op basis van expert judgement is vastgesteld dat hier geen flora en fauna onderzoek nodig is. Het plan heeft een zeer beperkt negatief effect op de oppervlakte van het openbare groen. Het plan doet geen afbreuk aan de ecologische waarden van het plangebied. Er wordt voldaan aan de Flora- en faunawet. Bij aanleg dient voldoende rekening gehouden te worden met beschermende maatregelen ten aanzien van de monumentale bomen. Voor de

realisatie van de gewenste ontwikkeling dient als uitgangspunt dat bomen worden gehandhaafd en dat er geen dusdanige schade ontstaat dat de levensvatbaarheid van de bomen in het geding komt.

6.3 Bodem

6.3.1 *Bestaande situatie*

De St. Sebastiaansbrug bevindt zich in twee verschillende zones.

De noordzijde van de St. Sebastiaansbrug ligt in zone '06. Wonen < 1600, >2m opgehoogd, puinhoudend'. De kwaliteit van de boven- en ondergrond (respectievelijk 0-0,5 m-mv en 0,5-2,0 m-mv) wordt in deze zone geclassificeerd als G3. Dit houdt in dat er matig verhoogde concentraties zware metalen en PAK kunnen voorkomen.

De zuidzijde van de brug bevindt zich in zone '10. Wonen na 1900, 1-1,5m opgehoogd, puinhoudend'. De bodemkwaliteit wordt geclassificeerd als G2b, dit houdt in dat lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK zijn te verwachten, er kunnen matige verontreinigingen met zink en lood voorkomen.

6.3.2 *Beleid en onderzoek*

De algemene bodemkwaliteit van de gemeente Delft is vastgelegd in de Bodemkwaliteitskaart 2005.

6.3.3 *Gewenste Ontwikkeling*

Er zijn geen ontwikkelingen die betrekking hebben op de bodem.

6.3.4 *Conclusie*

De algemene bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde bestemming.

6.4 Milieuzonering bedrijven

Er bevinden zich zowel in de huidige situatie als de toekomstige situatie geen bedrijven in het plangebied. Milieuzonering en bedrijven is daarom niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

6.5 Geluid

6.5.1 *Bestaande situatie*

De St. Sebastiaansbrug verbindt de Michiel de Ruyterweg met de Zuidwal. Op de brug liggen 3 rijbanen, een voorsorteerstrook voor de bus, een voorsorteerstrook voor het overige verkeer, fietspaden en trottoirs. De rijbanen zijn voorzien van het asfalt DAB. Dagelijks passeren gemiddeld circa 14.000 voertuigen de St. Sebastiaansbrug.

6.5.2 *Beleid en onderzoek*

De eisen ten aanzien van wegverkeerslawaaï én wijziging van wegen met betrekking tot geluid zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder en daaraan gerelateerde wetgeving.

6.5.3 *Gewenste ontwikkeling*

De route van de nieuwe tramlijn 19 zal lopen over de St. Sebastiaansbrug. De St. Sebastiaansbrug wordt daarom voorbereid op de komst van tramlijn 19. De tramlijn zal op de oostzijde van de brug aangelegd worden en zal tevens dienst doen als busbaan. Voor het overige verkeer worden in totaal 3 rijbanen aangelegd op de westzijde van de brug. De gerenoveerde brug zal circa 2,5 meter breder en ongeveer een meter hoger worden dan de bestaande brug. Voor de exacte ligging van de wegvakken en de trambaan wordt verwezen naar het ontwerp van de brug door Movares, kenmerk: D90-YMA-AU-0900005, dd 09-04-2009. In de toekomstige situatie is er sprake van toename van verkeer over de brug naar

een weekdaggemiddelde van circa 17.500 voertuigen in 2020 (voor de bepaling van het weekdaggemiddelde wordt ten opzichte van de werkdaggemiddelden uit het verkeersmodel een omrekenfactor van 0,88 gehanteerd, zie hiervoor het akoestisch rapport). Dit is het gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen in de stad. De renovatie van de brug zorgt niet voor een toename van verkeer.

6.5.4 Conclusie

Door de wijziging van de Michiel de Ruyterweg in overeenstemming met het nieuwe bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug schrijft de Wet geluidhinder voor dat er akoestisch onderzoek gedaan moet worden naar de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de weg. Als uit het onderzoek blijkt dat de wijziging zorgt van een toename van meer dan 2 dB, dienen maatregelen te worden onderzocht om deze toename (reconstructie in de zin van de wet) teniet te doen.

Uit het onderzoek van de gemeente Delft met kenmerk BC.2009.01, dd. 11-05-2009 blijkt dat er bij toepassing van stil asfalt op de St. Sebastiaansbrug geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door de toepassing van stil asfalt daalt de geluidsbelasting aan de gevels van alle onderzochte woningen en wordt voldaan aan de eisen uit de wet geluidhinder. Toepassing van stil asfalt is als eis opgenomen in het bestek voor de renovatie van de brug.

Hoewel de tramlijn geen gezoneerde bron is volgens de wet geluidhinder en er geen sprake is van reconstructie in de zin van de wet, is voor een zo volledig en betrouwbaar mogelijk beeld de tramlijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Op deze manier kan beoordeeld worden of er sprake is van een akoestisch aanvaardbaar klimaat én of er voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening uit akoestisch oogpunt. Vanwege de tramlijn zal het geluidsniveaus niet voor alle onderzochte locaties afnemen, maar voor een beperkt aantal locaties licht stijgen. Het akoestisch klimaat blijft voor de wet dus nagenoeg gelijk aan de huidige situatie en akoestisch gezien is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Bij toepassing van de stil asfalt op de brug wordt er voldaan aan de eisen uit de wet geluidhinder en staat de Wet geluidhinder de ruimtelijke ontwikkeling niet in de weg.

6.6 Luchtkwaliteit

6.6.1 Bestaande situatie

Ter plaatse van de meest nabij gelegen bebouwing op een afstand van 10 meter uit de as van de Michiel de Ruyterweg is geen sprake van een overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit (Rapportage luchtkwaliteit 2007, gemeente Delft).

6.6.2 Beleid en onderzoek

De luchtkwaliteitseisen zijn ondergebracht in afdeling 5.2 van de Wet milieubeheer en de daaraan gerelateerde regelgeving. De gemeente stelt jaarlijks de rapportage luchtkwaliteit op en dit jaar (2009) wordt het plan van aanpak luchtkwaliteit herzien.

6.6.3 Gewenste ontwikkeling

Het aantal rijstroken voor wegverkeer wordt verminderd van vier in de huidige situatie naar drie in de toekomstige situatie. De aanwezige busbaan zal in de toekomstige situatie samenvallen met de nieuw aan te leggen sporen voor tramlijn 19.

6.6.4 Conclusie

De wijzigingen aan de infrastructuur op de brug zorgen niet voor een toename van het verkeer. Het plangebied is niet gelegen in een overschrijdingsgebied. Het plan zorgt niet voor

een verslechtering van de luchtkwaliteit en voldoet daarmee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer

6.7 Externe veiligheid

Het plan bevindt zich niet in de nabijheid van een route voor vervoer gevaarlijke stoffen over de weg of het spoor. Ook bevindt het zich niet in een invloedsgebied van een inrichting die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) valt. Externe veiligheid is daarom niet van toepassing op dit plan.

7 Infrastructuur

7.1 Bovengronds (verkeer en vervoer)

7.1.1 *Bestaande situatie*

In de bestaande situatie biedt de St. Sebastiaansbrug verkeersruimte aan gemotoriseerd verkeer, aan fietsers en aan voetgangers. Onder het gemotoriseerde verkeer bevindt zich ook een groot aantal buslijnen. Voor de toekomst wordt behoud van deze lijnen op een route via de brug verwacht.

Het bus- en autoverkeer naar het zuiden maakt gebruik van dezelfde rijstroken. In de noordrichting beschikt de brug over een strook die gereserveerd is voor het busverkeer.

Fietsers beschikken op de brug aan beide zijden over een fietsstrook. Zij hebben dus geen eigen, fysiek gescheiden, rijbaan. Voor voetgangers is aan beide zijden een trottoir beschikbaar.

De opbouw van het profiel van de brug is als volgt, beschreven vanaf de oostzijde tot de westzijde:

- een trottoir van 2,7 m
- een fietsstrook van 2 m
- een opstelstrook voor verkeer rechtsaf van 2,7 m
- een opstelstrook voor bussen van 3 m
- een opstelstrook voor verkeer linksaf van 3 m
- twee stroken in zuidelijke richting van totaal 6,3 m
- een fietsstrook van 1,8 m
- een trottoir van 2,75 m

De totale breedte van het profiel is 24,40 m.

Overigens is op de brug sinds medio 2008 een tijdelijke indeling van kracht. Er zijn namelijk zodanige problemen met de constructie van de brug dat veiligheidshalve vrachtverkeer geen gebruik van de brug kan maken.

7.1.2 *Beleid en onderzoek*

Het verkeers- en vervoersbeleid voor de gemeente Delft is vastgelegd in het Lokale Verkeers- en Vervoersplan (LVVP). Dit LVVP is het juni 2005 vastgesteld door de gemeenteraad van Delft.

Een belangrijke resulterende maatregel van het LVVP is de inrichting van elke weg volgens de categorie waar de weg in is geclassificeerd². Delft onderscheidt:

- stroomwegen
- gebiedsontsluitingswegen
- wijkontsluitingswegen
- erftoegangswegen.

De categorie 'wijkontsluitingswegen' biedt de mogelijkheid het wegprofiel anders in te richten dan in 'Duurzaam Veilig' is voorzien, tussen gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen in. De inrichting van wijkontsluitingswegen richt zich op het beperken van de snelheid tot circa 40 km/h. De weg op de St. Sebastiaansbrug is gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg.

² conform Duurzaam Veilig

Het beleid voor langzaam verkeer is vastgelegd in het Fietsactieplan II (2005-2010), vastgesteld met het LVVP in juni 2005. Het Fietsactieplan II streeft het fietsgebruik te stimuleren, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te verbeteren en zo een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de stad.

Voor het openbaar vervoer is het van belang dat Haaglanden de openbaarvervoersautoriteit in de regio is. De gemeente Delft geeft bij het stadsgewest aan wat de eigen prioriteiten voor het openbaar vervoer zijn. Het regionale mobiliteitsbeleid is verwoord in de RNM: Regionale Nota Mobiliteit van het stadsgewest Haaglanden, vastgesteld op 29 juni 2005. In de nota geeft het stadsgewest aan hoe het de regio met een samenhangend pakket aan beleid en projecten tot 2020 beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder wil maken. Hierbij streeft het stadsgewest onder andere naar 40% meer instappers in het openbaar vervoer, door een forse verbetering van het regionaal OV-net. Tramlijn 19 is een gefinancierd project dat hiervan onderdeel uitmaakt. Via de St. Sebastiaansbrug verbindt lijn 19 Delft CS met de TU-wijk/ Technopolis.

7.1.3 Gewenste ontwikkeling

Herinrichting van de St. Sebastiaansbrug is noodzakelijk vanwege een van de centrale projecten in het programma van het LVVP; de realisatie van tramlijn 19. De aanleg van de tramlijn past binnen de keuze van het LVVP voor railvervoer. Hiervan verwacht Delft een aanzienlijk effect op de vervoerwijzekeuze. Zo is voor de m.e.r. van het gebied Technopolis berekend dat specifiek tramlijn 19 leidt tot een forse verandering in de vervoerwijzekeuze: het aandeel van het autoverkeer in de TU-wijk zal naar verwachting door lijn 19 met 8% dalen.

Tramlijn 19 verbindt Leidschendam via de VINEX-locaties Leidschenveen en Ypenburg met Delft. In Delft gaat de lijn via station Delft naar de TU-wijk om te eindigen in de nieuwe bedrijvenlocatie Technopolis. De lijn knoopt verschillende andere soorten openbaar vervoer aan elkaar: Randstadrail, NS-lijn Den Haag – Gouda, tramlijn 15, tramlijn 1 en de NS-lijn Den Haag – Rotterdam.

Vanwege tramlijn 19 is in Delft nieuwe railinfrastructuur noodzakelijk. Het tracé van de nieuwe railbaan begint bij het kruispunt Zuidwal – Westvest en loopt via de Zuidwal naar de St. Sebastiaansbrug. Vervolgens gaat de aan te leggen OV-baan door het TU-Noordgebied, de TU-wijk, en eindigt de lijn in het te realiseren bedrijventerrein Technopolis.

Door de komst van tramlijn 19 wordt op de St. Sebastiaansbrug een gecombineerde tram-/busbaan toegevoegd. Deze komt bij de bestaande functies voor gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en voetgangers. Dit vergt een grotere breedte van de brug dan in de bestaande situatie. De benodigde breedte volgt uit de optelsom van alle noodzakelijke functies (zie Figuur 9):

- *een vrije tram-/busbaan:*
De afmetingen van de voorzieningen voor de tram en bus volgen uit het in te zetten materieel. Naast de breedte van de OV-baan zelf, is ook ruimte nodig naast de baan als veiligheidszone en ruimte voor bovenleidingsmasten en ten behoeve van beheer en onderhoud. De eisen aan de afmetingen komen vanuit Haaglanden en leiden in totaal tot een maatgevende breedte van circa 8,50 m. Ook voor hulpdiensten is de baan dan geschikt.
De baan moet aan de oostelijke zijde van de brug komen, om aan te kunnen sluiten op het OV-netwerk. De andere functies moeten vervolgens uitgezet worden ten opzichte van de tram-/busbaan.
- *gemotoriseerd verkeer:*
De benodigde ruimte voor het gemotoriseerd verkeer hangt sterk samen met de aanwezigheid van kruispunten met verkeerslichten ten noorden en ten zuiden van de brug. Deze vergen opstelstroken om het verkeer op een goede manier te kunnen

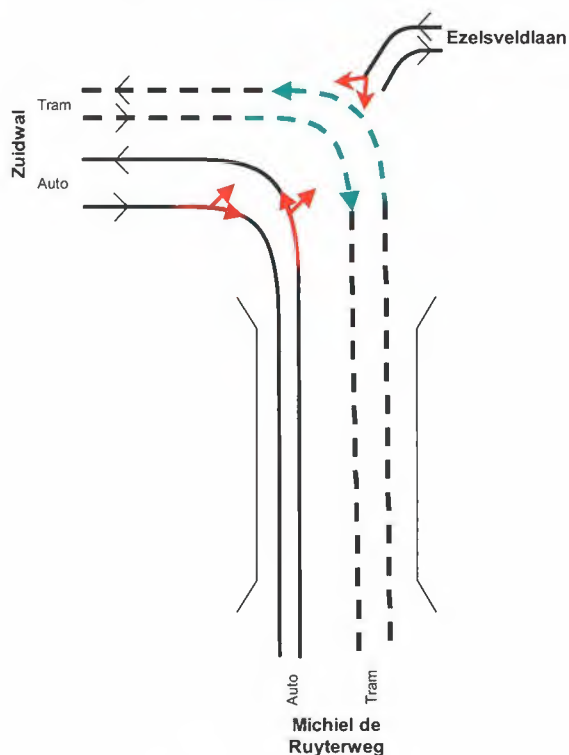
verwerken.

De noodzaak tot het toepassen van de opstelstroken hangt samen met de aanwezigheid van de OV-baan. Als er geen opstelstroken voor het verkeer naar de Ezelsveldlaan zouden zijn, zou namelijk bij de passage van een tram of bus al het autoverkeer van en naar de Zuidwal rood moeten krijgen, ook het verkeer dat niet conflicteert met de trams. Dit zou leiden tot een niet uitlegbare situatie aan het verkeer. Dit leidt in het algemeen tot meer roodlichtnegatie.

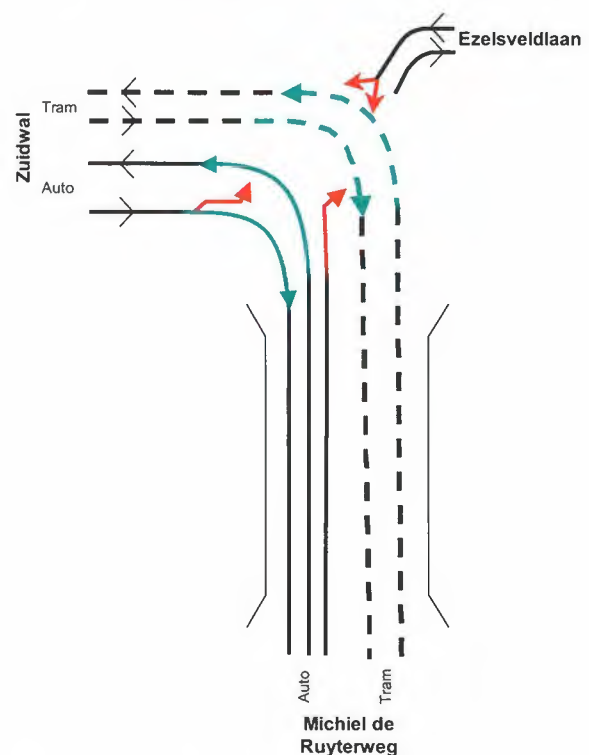
De gevolgen van het wel of niet toepassen van opstelstroken is in abstracte vorm geïllustreerd in Figuur 7 en Figuur 8. In de figuren geeft elke lijn een rijstrook dan wel tramspoor weer, en de kleur van de lijn nabij het kruispunt de kleur van het verkeerslicht.

Figuur 7 gaat uit van de situatie zonder opstelstroken voor het verkeer naar de Ezelsveldlaan. Als een voertuig op de OV-baan passeert, moet in deze situatie al het verkeer van en naar de Ezelsveldlaan wachten. In Figuur 8 worden wel opstelstroken voor het verkeer naar de Ezelsveldlaan toegepast. In dat geval hoeft alleen het verkeer dat daadwerkelijk conflicteert met de OV-baan te wachten, terwijl het verkeer tussen de Zuidwal en de St. Sebastiaansbrug wel groen kan krijgen. Deze situatie is gekozen en is de basis voor de dimensies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Aparte opstelstroken voor verkeer rechtdoor en voor verkeer dat (rechts) afslaait zijn dus noodzakelijk.

Abstrakte weergave opstelstroken kruispunt Zuidwal - Ezelsveldlaan:



Figuur 7: Situatie zonder aparte opstelstrook voor afslaand verkeer. Leidt tot wachten door verkeer dat geen conflict heeft met de OV-baan



Figuur 8: Situatie met aparte opstelstrook voor afslaand verkeer. Verkeer dat geen conflict heeft met de trambaan hoeft niet te wachten

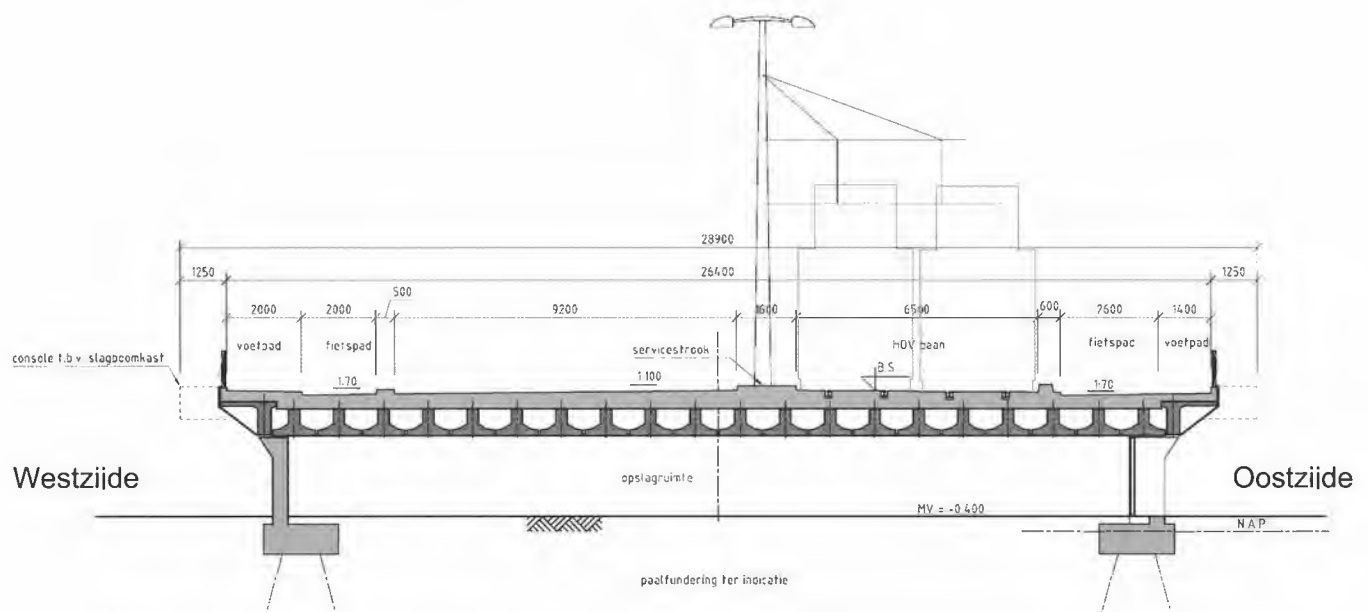
Dit leidt tot een maximum van drie rijstroken op de brug: twee voor opstelstroken naar verkeerslichten toe en één strook die van de verkeerslichten wegleidt. Het gekozen aantal opstelstroken is het minimum om het verkeer redelijk af te kunnen wikkelen.

Het resultaat is dat er in het profiel drie stroken voor het autoverkeer noodzakelijk zijn. De breedte is dan gelijk aan circa 9,70 m, conform de eisen van een wijkontsluitingsweg. De ruimte voor het gemotoriseerd verkeer bevindt zich ten westen van de OV-baan, vanwege de structuur van het wegennet en de beschikbare ruimte.

De verwachting is overigens dat de brug in 2020 circa 19.300 vtg/etmaal zal verwerken (op werkdagen). Zoals eerder uitgelegd hangt de keuze voor de opstelstroken niet direct samen met deze intensiteit.

- *langzaam verkeer (fietser en voetganger):*
Trottoirs zijn geprojecteerd aan beide zijden van de brug. Fietspaden bevinden zich daarnaast. Aan de oostzijde bevindt het fietspad zich zo tussen het trottoir en de tram-/busbaan, en aan de westzijde tussen het trottoir en de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer. Aan beide zijden is de totale breedte voor langzaam verkeer circa 4,00 m.

Uit de optelsom van functies blijkt dat de introductie van de tram-/busbaan leidt tot een grotere profielbreedte dan in de huidige situatie, namelijk van circa 27 m. Dit is ondanks het bieden van een rijstrook minder aan het autoverkeer, en het minimaal dimensioneren van de verschillende elementen.



Figuur 9: Dwarsdoorsnede St. Sebastiaansbrug . Voor het autoverkeer zijn drie stroken beschikbaar.

7.1.4 Conclusie

Het plan voldoet aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente Delft

7.2 Ondergronds (kabels en leidingen)

7.2.1 *Bestaande situatie*

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen, zoals bedoeld in de Nota Regels voor Ruimte van de provincie Zuid-Holland, aanwezig.

7.2.2 *Beleid en onderzoek*

De Nota Regels voor Ruimte van de Provincie Zuid-Holland geeft een overzicht van de planologisch relevante kabels en leidingen. Deze kabels en leidingen dienen in de toekomst gewaarborgd te worden.

7.2.3 *Gewenste ontwikkeling*

Voor het plangebied worden geen ontwikkelingen verwacht.

7.2.4 *Conclusie*

Op de plankaart zijn geen kabels en leidingen, zoals bedoeld in de Nota Regels voor Ruimte van de provincie Zuid-Holland, opgenomen.

8 Cultuurhistorie

8.1 Archeologie

8.1.1 Bestaande situatie

De geologische opbouw binnen het plangebied bestaat uit sedimenten die behoren tot de geulafzettingen van Duinkerke I (Laagpakket van Walcheren, Gantellaag ondiep). Hieronder bevindt zich veen (zogenaamd Hollandveen). Naar beneden toe gaat dit veen over in klei, behorend tot de afzettingen van Calais (Laagpakket van Wormer). Aan weerszijden van de oude geulafzettingen bevinden zich dekafzettingen van de Duinkerke I transgressiefase (Laagpakket van Walcheren). Deze afzettingen hebben doorgaans een minimale dikte van 2 meter. Daaronder bevindt zich dezelfde stratigrafische bodemopbouw als onder de geulsedimenten. De opeenvolgende afzettingen getuigen van verschillende landschappen die elkaar vanaf het 4^e millennium voor Chr. hebben opgevolgd en waarop in principe bewoning mogelijk is geweest vanaf de (late) Steentijd. De kans dat in het plangebied archeologische waarden uit de Prehistorie aanwezig zijn, is echter gering. De kans op sporen uit de Romeinse tijd en de (late) Middeleeuwen en Nieuwe tijd is daarentegen wel aanwezig. In de regel zijn de geulsedimenten in de omgeving van Delft in de Romeinse tijd intensief bewoond geweest. Op de archeologische waardenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid-Holland (CHS), hebben de geulafzettingen het predikaat *zeer grote kans op het aantreffen van archeologische sporen* en de aansluitende dekafzettingen een *redelijke tot grote trefkans*. Het onderhavige bestemmingsplan ligt volgens de huidige CHS in het geheel in een zone met *redelijke tot grote trefkans op archeologische sporen*, maar deze situatie is gebaseerd op een oudere geologische kaart.³ Voor het bestemmingsplan geldt aan de hand van recenter onderzoek wel degelijk een *zeer grote verwachting voor archeologische waarden*. Deze waarden kunnen vanaf circa 50 cm beneden maaiveld worden verwacht.



Figuur 10: Geologische situatie in en rondom het plangebied

³ Staalduinen 1979.

Het plangebied bevindt zich direct ten zuiden van de Zuidwal, die voorheen onderdeel uitmaakte van de omwalling van de stad Delft. De huidige brug dateert uit 1963 en overspant het Rijn-Schiekanaal dat rond 1894 is ontgraven/uitgediept, nadat de Provincie had besloten om het bestaande kanaal dat langs de westkant van het centrum leidde, moest worden verlegd langs de zuid- en oostkant van de stad. Oorspronkelijk was de brug bedoeld als onderdeel van een noord-zuid verkeersroute die naar het noorden toe in een rechte lijn door de binnenstad moest aansluiten op de westzijde van de Beestenmarkt, waardoor de brug niet haaks over het kanaal werd gebouwd. Enige jaren na de bouw van de brug heeft men deze visie verlaten.

Uit historisch kaartmateriaal blijkt dat het grondgebruik van het plangebied vanaf het einde van de 17^{de} eeuw tot het begin van de 19^{de} eeuw nauwelijks is gewijzigd en gedurende die periode in gebruik is geweest als tuin of weiland. Vanaf omstreeks 1810 is het zuidelijke deel van het plangebied in gebruik genomen als begraafplaats van de 'Roomsche Katholieke Gemeente'. Bij de aanleg van de huidige brug is een gedeelte van de oostzijde van deze begraafplaats geruimd.

8.1.2 *Beleid en onderzoek*

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

De bescherming van het archeologisch erfgoed wordt geregeld via een vergunningstelsel dat betrekking heeft op grondroerende werkzaamheden voor zover deze worden uitgevoerd in gebieden die op de plankaart staan aangegeven met de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' (WR-A).

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

8.1.3 *Gewenste ontwikkeling*

Het plangebied heeft het predikaat van een terrein met een hoge archeologische verwachting (swaarde). Om de archeologische waarden te waarborgen, wordt in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' gelegd op het plangebied. Waar bij de aanleg van de huidige brugconstructie de ondergrond dieper dan 80 cm beneden maaiveld is geroerd, kan worden gesteld dat eventuele aanwezige archeologische waarden in de ondergrond reeds zijn verstoord. Datzelfde geldt voor de gehele zone van het Rijn-Schiekanaal. Voor deze delen geldt dan ook een (zeer) lage archeologische verwachting. Voor de overige delen bestaan onvoldoende mogelijkheden om vooruitlopend op de realisatie van het nieuwe bestemmingsplan de eventueel aanwezige archeologische waarden uit de Romeinse tijd of Middeleeuwen vooraf te karteren en te waarderen. Voor de periode Nieuwe tijd is uit het historisch kaartmateriaal gebleken dat voor het plangebied een lage verwachting geldt.

In het plangebied worden weinig fysiek ruimtelijke veranderingen verwacht die eventuele archeologische waarden zullen aantasten. Omdat bepaalde delen van het plangebied niet

met zekerheid vrijgegeven kunnen worden, dient er derhalve een aanlegvergunning voor grondroerende activiteiten te worden verlangd. Hierbij wordt een ondergrens van 50 cm gehanteerd. Bodemversturende ingrepen op de natuurlijke ondergrond dieper dan 50 cm zijn vergunningplichtig.

8.1.4 Conclusie

Voor het plangebied geldt een hoge verwachting voor archeologische waarden uit de Romeinse tijd en (Late) Middeleeuwen. Om te voorkomen dat deze mogelijk aanwezige waarden worden verstoord, is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor bodemingrepen dieper dan 50 cm.

8.2 Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

8.2.1 Bestaande situatie

De voorgestelde verbreding van de St. Sebastiaansbrug ligt in dat deel van het Bestemmingsplan Zuidpoort dat binnenkort Beschermd Rijksstadsgezicht zal zijn. Het plangebied is in het laatste kwart van de 19^e eeuw ontstaan, door uitbreiding van de stadsbebouwing over de Zuiderstraat naar het vroegere stadstuinengebied rond de Nieuwe Laan. Het Rijn-Schiekanaal werd 1893-1894 gegraven om de vaarweg tussen de Rotterdamse havens en het achterland te verbeteren. Aan beide zijden van het kanaal werden tussen circa 1890 en 1930 meerdere grote faculteitsgebouwen voor de toenmalige Technische Hogeschool gerealiseerd. De in 1965 geopende St. Sebastiaansbrug resulteert uit de verkeerskundige ingrepen volgens het Komplan-1956 van Froger en Van Embden.

8.2.2 Beleid en onderzoek

Het gehele gebied rond het laat 19^e eeuwse Rijn-Schiekanaal is onderzocht tijdens het 1993-1996 uitgevoerde MIP-onderzoek naar waardevolle stedenbouw en bouwkunst uit de periode 1800-1940. Het gebied is ook vanuit landelijk perspectief zeer hoog gewaardeerd vanwege het zeer zeldzame karakter van een samenhangend laat 19^e/vroeg 20^e eeuws universiteitsgebied. Daarom is 1994 door het Rijk de procedure ingezet voor aanwijzing als beschermd Rijksstadsgezicht. Deze procedure is inhoudelijk geheel afgerond, het wachten is op het definitieve ministerieel besluit, zoals het er nu uit ziet medio 2009.

De hoge waardering gold eveneens de voormalige faculteitsgebouwen. De meeste waarvan zijn vrij recent zijn aangewezen tot Rijksmonument. In het plangebied zelf ligt naast de brug het rijksmonument Nieuwelaan 1-21 (voormalig laboratoriumgebouw, 1895, ontwerp Van Lokhorst). Aan de zuidkant, buiten het plangebied, bevindt de huidige oprit zich nu al vlak bij het monument Kanaalweg 2b en zijn annexen.

8.2.3 Gewenste ontwikkeling

Zowel de positie als de vormgeving van de verbreding dienen rekening te houden met de hoge kwaliteit van zowel het gebied als de afzonderlijke monumenten. Op de structuur van het beschermd rijksstadsgezicht heeft het plan niet veel invloed, maar de nabijheid ten opzichte van belangrijke Rijksmonumenten grenst (vooral aan de zuidkant) aan het kritische. Vanwege de ligging in beschermd Rijksstadsgezicht en de directe nabijheid van deze gebouwen zal ze esthetisch hoogwaardiger moeten worden vormgegeven als bij de bestaande brug het geval is.

8.2.4 Conclusie

De verbreding van de brug raakt in het plangebied niet fysiek aan het rijksmonument Nieuwelaan 1-21. De verbreding als zodanig is niet bezwaarlijk, onder voorwaarde dat het plan niet louter als een verkeerskundige en civieltechnische opgave wordt gezien, maar ook als een architectonische ontwerpopgave.

9 Handhaving

9.1 Bestaande situatie

In de bestaande situatie zijn geen afwijkingen geconstateerd.

9.2 Beleid onderzoek

In juni 2004 heeft de gemeenteraad van Delft de beleidsnota 'Handhaving bestemmingsplannen, beleid en uitvoering' vastgesteld. Dit beleid beperkt zich tot het handhaven van die bestemmingsplanregels die niet op grond van andere regimes (bijvoorbeeld milieuwetgeving) kunnen worden gehandhaafd. Prioriteit in handhaving hebben die regels die bij overtreding tot onwenselijke schade leiden op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en economie en waarbij tevens geldt dat de kans dat die overtredingen zich voordoen, groot wordt geacht. Om de schade en de kans op overtreding te kunnen beoordelen wordt in de nota gewerkt met type plangebieden. Eén van die type plangebieden is de Hoofdwegenstructuur. Prioriteit wordt aangegeven met de cijfers 1 (intensieve handhaving), 2 (reguliere handhaving) en 3 (incidentele handhaving).

9.3 Gewenste ontwikkeling

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

Handhavingsprioriteit

Milieu:	water (g/b) 3 ecologie (g/b) 1
Ruimtelijke Ordening:	zichtkant (b) 2 bezonning, zicht en privacy (g) 3 stank, geluid en stofoverlast (g) 3
Economie:	algemeen (g) 3

(g=gebruik, b=bebouwing)

De uitvoering van handhaving bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste het houden van toezicht en dus opsporen van illegale situaties en ten tweede het feitelijk toepassen van sanctiemiddelen.

Het opsporen van illegale situaties kan op meerdere manieren plaatsvinden. Het periodiek houden van luchtfotovergelijkingen is een goede methode om illegale bouwwerken op te sporen.

Voor het opsporen van illegaal gebruik is het raadplegen van open bronnen, zoals het register van de Kamer van Koophandel, het internet en gemeentelijke dossiers een betere methode. Steeds zal de overtreding ook feitelijk (= ter plaatse) moeten worden geconstateerd. In een aantal gevallen kan een overtreding slechts worden opgespoord door controles op straat.

9.4 Conclusie

Prioriteit van de handhaving in dit plangebied zal gericht zijn op het gebruik.

10 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

10.1 Inspraak en overleg

Burgers en maatschappelijke organisaties zijn bij dit bestemmingsplan betrokken door middel van een informatieavond, die is gehouden op 21 april 2009. Tijdens deze informatieavond is het bouwplan getoond en toegelicht, en konden de aanwezigen hun opmerkingen omtrent het bouwplan kenbaar maken. Tevens zijn de ex artikel 3.1.1 Bro van belang geachte organisaties gevraagd om een overlegreactie.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, zowel elektronisch als bij de publieksbalie van de gemeente Delft, ter inzage gelegen in de periode van 9 juni 2009 tot en met 20 juli 2009. Gedurende die periode konden door een ieder zienswijzen worden ingediend. Er zijn 11 zienswijzen ingekomen. Alle zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota Zienswijzen. In de Nota Zienswijzen is aangegeven op welke onderdelen het plan is aangepast naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Het bestemmingsplan en de Nota Zienswijzen zijn ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

10.2 Financiële uitvoerbaarheid

10.2.1 *Kostenverhaal*

Er hoeft voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan te worden vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn namelijk geen werken en activiteiten opgenomen waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld (artikel 6.2.1 Bro).

De brug en de aanleg van de trambaan zullen worden opgenomen in de in voorbereiding zijnde structuurvisie. Op grond daarvan kan worden voorzien in een grondslag voor het gemeentelijke kostenverhaal c.q. bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen ingeval van nieuwe ontwikkelingen in de nabije omgeving, waarbij voldaan wordt aan de wettelijke criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit.

10.2.2 *Planfinanciering*

De vernieuwing van de brug wordt door zowel de Gemeente als de Provincie Zuid Holland en Stadsgewest Haaglanden gefinancierd. Bij raadsbesluit van 27 maart 2008⁴ zijn de gemeentelijke middelen vastgelegd. De kosten die gemaakt worden voor de reconstructie zijn opgenomen in de geheime bijlage bij dit raadsbesluit. In verband met de nog te houden aanbesteding is de raming niet openbaar.

⁴ Reg nr 339206

REGELS DEEL UITMAKENDE
VAN HET BESTEMMINGSPAN: St. Sebastiaansbrug

INHOUD

<u>HOOFDSTUK I</u>	<u>INLEIDENDE REGELS</u>	<u>3</u>
Artikel 1	Begrippen	3
Artikel 2	Wijze van meten	5
<u>HOOFDSTUK II</u>	<u>BESTEMMINGSREGELS</u>	<u>6</u>
Artikel 3	Verkeer	6
Artikel 4	Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)	8
Artikel 5	Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)	10
<u>HOOFDSTUK III</u>	<u>ALGEMENE REGELS</u>	<u>11</u>
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	11
Artikel 7	Algemene gebruiksregels	12
Artikel 8	Algemene ontheffingsregels	13
Artikel 9	Algemene wijzigingsregels	14
Artikel 10	Algemene procedureregels	15
<u>HOOFDSTUK IV</u>	<u>OVERGANGS- EN SLOTREGELS</u>	<u>16</u>
Artikel 11	Overgangsrecht	16
Artikel 12	Slotregel	17

HOOFDSTUK I INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In de regels wordt verstaan onder:

1. plan:
het bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug van de gemeente Delft;
2. plankaart/verbeelding:
de plankaart van het bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug bestaande uit de kaart RO 28-21-08;
3. aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;
4. aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;
5. archeologisch onderzoek:
onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning beschikt;
6. balkon:
open buitenruimte met balustrade uitkragend aan de verdieping van het aangrenzend hoofdgebouw;
7. bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;
8. bebouwingspercentage:
de oppervlakte van de bebouwing, uitgedrukt in een percentage van de oppervlakte van het bouwvlak;
9. beschermd stadsgezicht:
gebied als bedoeld in artikel 35 van de Monumentenwet 1988;
10. bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak;
11. bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;
12. bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;
13. bouwgrens:
de grens van een bouwvlak;
14. bouwlaag:
een tussen twee opeenvolgende vloeren gelegen, voor verblijf geschikt, deel van een gebouw met uitsluiting van een kap;

15. bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;
16. bouwperceelgrens:
de grens van een bouwperceel;
17. bouwwlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;
18. bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
19. brugdek:
de laag van een brug waarover het verkeer gaat;
20. bvo (brutovloeroppervlak):
het totale gebouwde vloeroppervlak;
21. het college:
het college van burgemeester en wethouders;
22. gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
23. hoofdrijbaan:
een rijbaan die in belangrijke mate is bestemd voor doorgaand (auto)verkeer;
24. hoogtescheidingslijn:
een op de verbeelding binnen een bouwwlak aangegeven lijn waarmee de scheiding tussen twee binnen dat bouwwlak aangegeven hoogteaanwijzingen wordt weergegeven;
25. kunstwerken:
voortbrengsels van de beeldende kunsten en bouwwerken waarvoor andere materialen dan aarde en zand gebruikt zijn, zoals sluizen, bruggen, viaducten enz;
26. nutsvoorzieningen:
voorzieningen, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie;
27. peil:
 - voor gebouwen waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
 - in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

1. de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
2. de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
3. de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen, tenzij in de regels anders is bepaald;
4. de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;
5. de hoogte van balkon- en terrasafscheidingsen:
de hoogte van balkon- en terrasafscheidingsen wordt gemeten vanaf de bovenkant van de bebouwing waarop de afscheiding is geplaatst;
6. afstanden:
afstanden worden daar gemeten waar deze afstanden het kleinst zijn.

HOOFDSTUK II BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'as van de weg A': een hoofdrijbaan met ten hoogste 1 rijstrook binnen een strook van maximaal 1,60 m ter weerszijden van de aanduiding;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'as van de weg B': een hoofdrijbaan met ten hoogste 2 rijstroken binnen een strook van maximaal 3,20 m ter weerszijden van de aanduiding;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'as van de weg C': een bus- en trambaan met bijbehorende voorzieningen met ten hoogste 2x1 rijstrook binnen een strook van maximaal 3,40 m ter weerszijden van de aanduiding;
- d. verblijfs- en verkeersvoorzieningen;
- e. fiets- en voetpaden;
- f. groenvoorzieningen;
- g. water;
- h. kunstwerken;
- i. bruggen;
- j. ter plaatse van de aanduiding 'opslag' is tevens opslag ten behoeve van overheidsdoeleinden toegestaan;
- k. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' is een onderdoorgang ten behoeve van water toegestaan;
- l. nutsvoorzieningen;
- m. geluidwerende voorzieningen;
- n. straatmeubilair, zoals lichtmasten en bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies;
- o. voorzieningen voor het stallen van fietsen.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de aanduidingen op de plankaart en de volgende bepalingen:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'monumentale boom' mogen geen bouwwerken worden opgericht;
- b. gebouwen zijn toegestaan voorzover ze onder het brugdek zijn gelegen;
- c. de maximale bouwhoogte van bruggen bedraagt +6,5 m ten opzichte van NAP;
- d. de maximale bouwhoogte bedraagt voor:
 - lichtmasten, bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies, verblijfs- en verkeersvoorzieningen en overig straatmeubilair: 12 m;
 - overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 3 m;
- e. in afwijking van het bepaalde in het vorige lid gelden voor op de brug geplaatste bouwwerken de volgende bouwhoogten:
 - lichtmasten, bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies, verblijfs- en verkeersvoorzieningen en overig straatmeubilair: 12 m vanaf de bovenzijde van het brugdek;
 - overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 3 m vanaf de bovenzijde van het brugdek.

3.3 Ontheffing van de bouwregels

3.3.1 Het college is bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 3.2, sub a voor het oprichten van bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'monumentale boom'.

3.3.2 Het college verleent de in lid 3.3.1 genoemde ontheffing, indien geen onevenredige verslechtering van de groeiomstandigheden van de monumentale boom optreedt.

3.4 Aanlegvergunning

3.4.1 Het is verboden ter plaatse van de aanduiding 'monumentale boom' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college (aanlegvergunning) de

volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren, diepploegen en ophogen van gronden;
- b. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen van halfverharde paden en wegen;
- d. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van het recreatief medegebruik en educatief medegebruik;
- e. het aanbrengen van drainage;
- f. het aanbrengen van ondergrondse en bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen.

3.4.2 Het verbod als bedoeld in lid 3.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer, en/of
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan, en/of
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende aanlegvergunning.

Artikel 4 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'waarde - archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van en het onderzoek naar archeologische waarden.

4.2 Bouwregels

Bouwwerken ten behoeve van secundaire bestemmingen dienen te voldoen aan de bouwregels, zoals opgenomen in de regels behorend bij de andere daar voorkomende bestemming en zijn slechts toelaatbaar indien daarvoor ontheffing door het college is verleend, met dien verstande dat geen ontheffing is vereist voor projecten met een oppervlakte kleiner dan/of gelijk aan 100 m².

4.3 Ontheffing van de bouwregels

4.3.1 Het college is bevoegd ontheffing te verlenen, zoals is bedoeld in lid 4.2, indien:

- a. het belang van het archeologisch waardevol gebied niet onevenredig wordt geschaad, en/of
- b. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn, en/of
- c. het bouwplan betrekking heeft op vervanging van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut, en/of
- d. aan de reguliere bouwvergunning de volgende voorschriften worden verbonden:
 - de verplichting tot het treffen van technische maatregelen ter bescherming van de archeologische waarden;
 - de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - de verplichting tot het laten begeleiden van de uitvoering van de werken en werkzaamheden door een deskundige betreffende archeologische monumentenzorg, die voldoet aan de door het college bij vergunning te stellen kwalificaties.

4.4 Aanlegvergunning

4.4.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'waarde - archeologie' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college (aanlegvergunning) de volgende werken, geen gebouw zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. grondwerken dieper dan 50 cm, waartoe wordt gerekend het ophogen, afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, alsmede het vergraven, wegruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het aanleggen van drainage;
- b. het verlagen en verhogen van het waterpeil;
- c. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard, waarbij stobben worden verwijderd;
- d. het aanleggen van ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- e. het aanleggen en verwijderen van verhardingen ten behoeve van wegen, paden, parkeergelegenheden en andere oppervlakteverhardingen.

4.4.2 Het verbod als bedoeld in lid 4.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. normaal onderhoud en beheer betreffen, en/of
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan, en/of
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende aanlegvergunning, en/of
- d. archeologisch onderzoek betreffen of daarop zijn gericht, en/of
- e. betrekking hebben op gronden, waarvan op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn, en/of
- f. betrekking hebben op het aanleggen van ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur, voor zover daarvoor een bouwvergunning is vereist en/of

- g. betrekking hebben op een project met een oppervlakte kleiner dan 100 m².
- 4.4.3 De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 4.4.1, zijn slechts toelaatbaar voor zover de archeologische waarden hierdoor niet onevenredig worden geschaad, hetgeen op basis van archeologisch onderzoek dient te zijn aangetoond.
- 4.4.4 Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning te beslissen, wint het college schriftelijk advies in van de gemeentelijke archeoloog omtrent de vraag of door de voorgenomen werken en werkzaamheden het belang van de archeologische waarden niet onevenredig wordt geschaad en omtrent de eventueel te stellen voorwaarden.
- 4.4.5 Voor zover de in lid 4.4.1, bedoelde werken en werkzaamheden, danwel de directe of indirecte gevolgen daarvan kunnen leiden tot een verstoring van archeologische waarden, kunnen aan de vergunning de volgende regels worden verbonden:
 - a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen ter bescherming van de archeologische waarden;
 - b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - c. de verplichting tot het laten begeleiden van de uitvoering van de werken en werkzaamheden door een deskundige betreffende archeologische monumentenzorg, die voldoet aan de door het college bij vergunning te stellen kwalificaties.
- 4.4.6 Een in lid 4.3 bedoelde ontheffing of een in lid 4.4 bedoelde aanlegvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van het terrein, waar de aangevraagde bouw- of gebruiksactiviteiten, respectievelijk werken of werkzaamheden zullen plaatsvinden, naar het oordeel van het college in voldoende mate is vastgesteld.
- 4.5 Wijzigingsbevoegdheid
Het college is bevoegd het plan met toepassing van artikel 3.6 lid 1, sub a Wro te wijzigen, door op de verbeelding:
 - a. de bestemming 'waarde - archeologie' (dubbelbestemming) geheel of gedeeltelijk te verwijderen, indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat in de betreffende gronden geen archeologische waarden aanwezig of meer aanwezig zijn;
 - b. de bestemming 'waarde - archeologie' (dubbelbestemming) alsnog toe te kennen aan gronden, indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat de begrenzing van de gronden met deze dubbelbestemming, gelet op ter plaatse aanwezig archeologische waarden, aanpassing behoeft.

Artikel 5 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'waterstaat - waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor waterkering en bijbehorende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. ten behoeve van de primaire bestemming 'waterstaat - waterkering' zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan met een maximum bouwhoogte van 4 m;
- b. bouwwerken ten behoeve van secundaire bestemmingen dienen te voldoen aan de bouwregels, zoals opgenomen in de regels behorend bij de secundaire bestemming en zijn slechts toelaatbaar, indien daarvoor ontheffing door het college is verleend.

5.3 Ontheffing van de bouwregels

- 5.3.1 Het college is bevoegd ontheffing te verlenen, zoals bedoeld in lid 5.2, sub b, indien het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad.

- 5.3.2 Alvorens omtrent het verlenen van ontheffing ten behoeve van de secundaire bestemmingen te beslissen, wint het college schriftelijk advies in bij de beheerder van de waterkering omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad.

HOOFDSTUK III ALGEMENE REGELS

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

- 7.1 Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan onbebouwde gronden te gebruiken of te laten gebruiken als:
- a. opslagplaats voor bagger en grondspecie;
 - b. opslagplaats voor vaten, kisten, al dan niet voor gebruik geschikte werktuigen en machines of onderdelen daarvan, oude en nieuwe (bouw)materialen, afval, puin, grind of brandstoffen, met uitzondering van het bepaalde in lid 7.2, sub a;
 - c. uitstallings-, opslag-, stand- of ligplaats voor kampeer- en verblijfsmiddelen.
- 7.2 Onder strijdig gebruik wordt niet verstaan:
- a. vormen van gebruik als bedoeld in lid 7.1, die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de doeleindenomschrijving en/of de overige regels mag worden gebruikt;
 - b. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

Artikel 8 Algemene ontheffingsregels

- 8.1 Het college is bevoegd – tenzij op grond van hoofdstuk II terzake reeds ontheffing kan worden verleend – ontheffing te verlenen van de bepalingen van het plan voor:
- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10% waarbij geldt dat de hoogtematen met maximaal 1 m mogen worden verhoogd;
 - b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.
- 8.2 Ontheffing wordt niet verleend indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken, de stedenbouwkundige kwaliteit en verkeersafwikkeling ter plaatse.

Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

9.1 Algemene wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van overschrijding bestemmingsgrenzen

Het college is bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Artikel 10 Algemene procedureregels

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid of wijzigingsbevoegdheid zoals deze onderdeel uit maken van dit plan, dienen de navolgende procedureregels in acht te worden genomen:

- a. het ontwerpbesluit tot ontheffing of wijziging ligt met bijbehorende stukken gedurende 2 weken ter inzage;
- b. het college maakt deze terinzagelegging tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, die in de gemeente worden verspreid of op de gebruikelijke wijze bekend;
- c. de bekendmaking houdt mededeling in van de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen;
- d. gedurende de in sub a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college zienswijzen naar voren brengen tegen het ontwerpbesluit.

HOOFDSTUK IV OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

- 11.1.1 Een bouwwerk, dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- 11.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van lid 11.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- 11.1.3 Lid 11.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

- 11.2.1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- 11.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 11.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- 11.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in lid 11.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- 11.2.4 Lid 11.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug