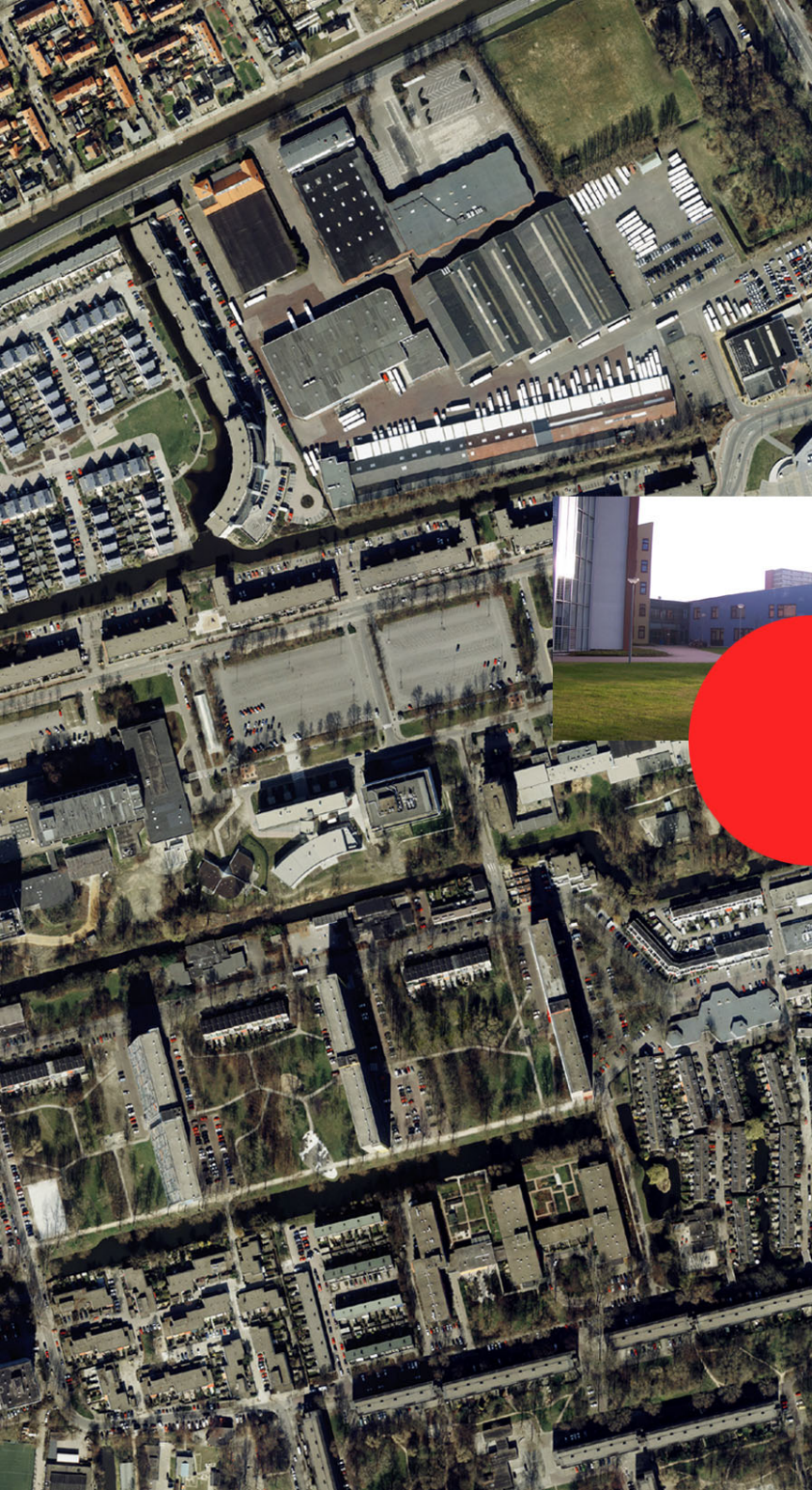


Ontwikkelingsplan

Reinier de Graaf Gasthuis-terrein

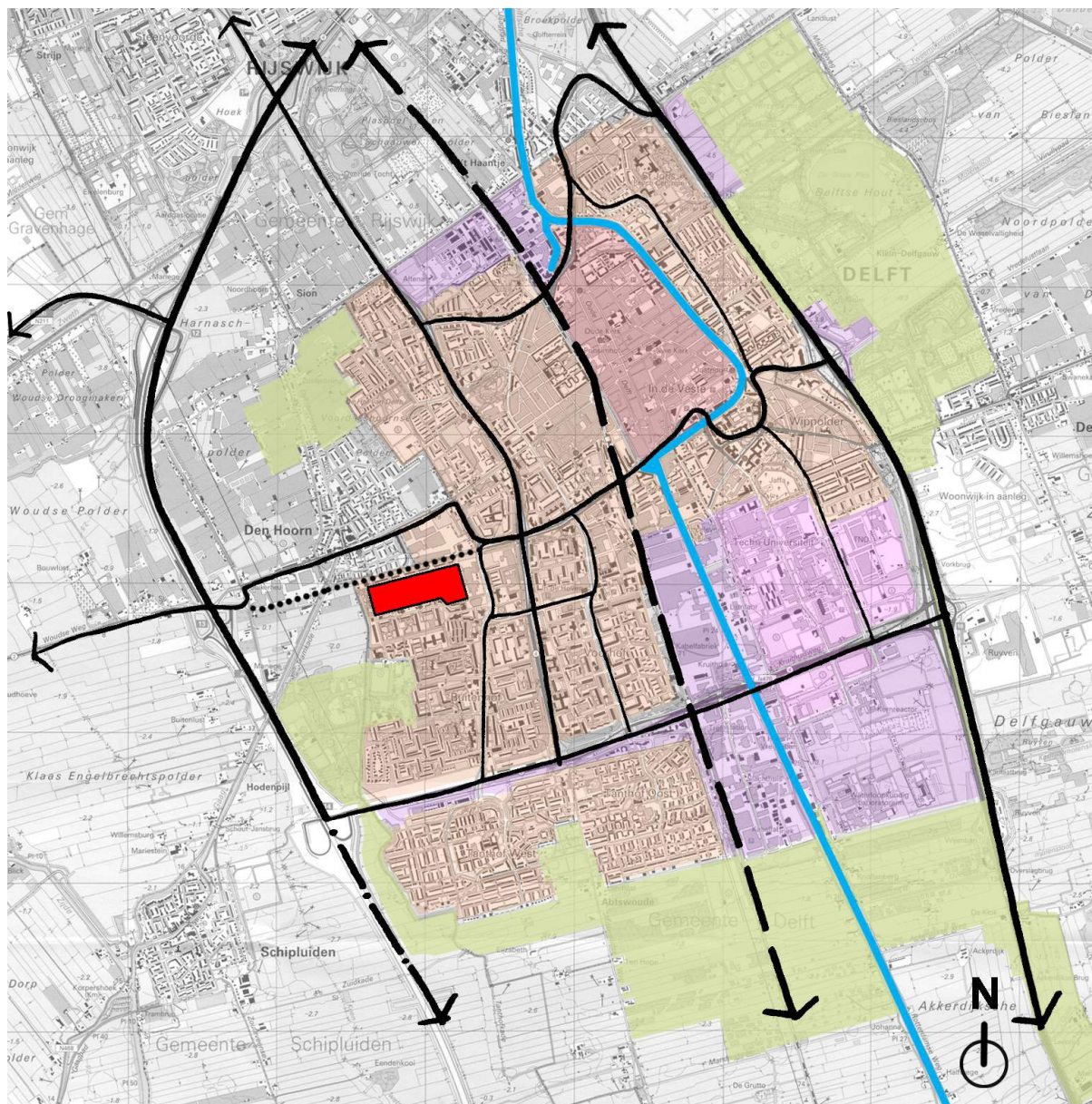
d.d. 12-12-2005

ONTWIKKELINGSPLAN

Reinier de Graaf Gasthuis-terrein

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3	5	MILIEU	47
1.1	Aanleiding	3	5.1	Ecologie	47
1.2	Plangebied	5	5.2	Water	49
1.3	Inhoud Ontwikkelingsplan.....	5	5.3	Milieuzonering bedrijven.....	50
2	GEBIEDSVISIE.....	7	5.4	Externe veiligheid	51
2.1	Positionering in de stad	7	5.5	Bodem	51
2.2	Stedenbouwkundige visie	7	5.6	Geluid	52
3	RUIMTELIJKE ORDENING.....	13	5.7	Luchtkwaliteit	53
3.1	Vigerend bestemmingsplan	13	5.8	Energie, duurzaam bouwen, Politiekeurmerk en intensief ruimtegebruik	54
3.2	Ruimtelijke opzet.....	13	6	CULTUURHISTORIE	55
3.3	Functies	31	6.1	Archeologie.....	55
3.4	Openbare ruimte	37	6.2	Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing	56
4	INFRASTRUCTUUR.....	39	7	UITVOERBAARHEID.....	57
4.1	Openbaar vervoer	39	7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	57
4.2	Autoverkeer.....	40	7.2	Economische uitvoerbaarheid	57
4.3	Parkeren	43	COLOFON	59	
4.4	Langzaam verkeer	45			
4.5	Ondergrondse Infrastructuur.....	46			



afbeelding 1: ligging in de stad

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Reinier de Graaf Gasthuis wil de bestaande twee ziekenhuisgebouwen aan de Reinier de Graafweg, te weten het B-gebouw (Bethelgebouw) en het H-gebouw (Hippolytusgebouw) vervangen door nieuwbouw in één gebouw. Deze nieuwbouw kan op het huidige terrein van het ziekenhuis worden gebouwd en wel op het centrale parkeerterrein tussen het B- en H-gebouw in. Na realisatie van het nieuwe ziekenhuis kan de bestaande bebouwing aan oost- en westzijde vervallen en daarmee ruimte maken voor nieuwbouw met inbegrip van de noodzakelijke parkeergelegenheid.

Bij deze ontwikkeling kan tevens de aanwezige groen- en waterzone op de overgang van het ziekenhuisterrein en de Brahmslaan worden uitgebouwd tot de gewenste ecologische zone zoals bedoeld in de gemeentelijke Ecologienota.

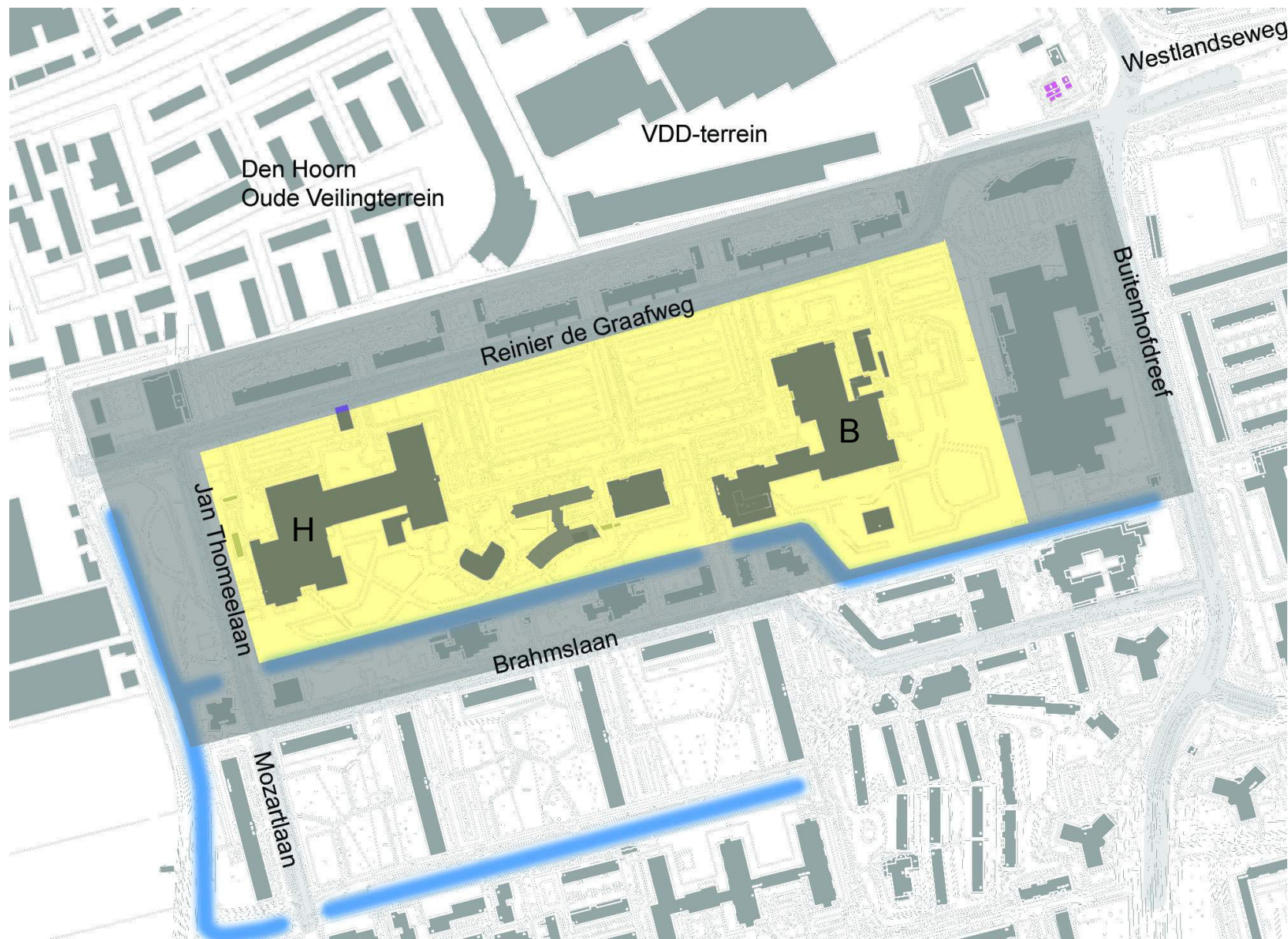
In april 2005 is een Ontwikkelingsvisie voor dit gebied opgesteld aan het gemeentebestuur voorgelegd (zie afbeelding 3). Ook is deze visie ter inzage gelegd, zodat ook anderen de mogelijk is geboden zich te informeren over de mogelijke ontwikkeling van het ziekenhuisterrein. Na behandeling van de Ontwikkelingsvisie in de commissie Duurzaamheid op 17 mei 2005 is besloten een ontwikkelingsplan op te stellen als ruimtelijk ordeningskader voor dit project.

Dit ontwikkelingsplan heeft tot doel een kader te bieden voor de (her)ontwikkeling van het gebied tussen de Reinier de Graafweg en de Brahmslaan tot een nieuw stuk stedelijk gebied. Hierbij wordt het nieuwe ziekenhuis geen op zich zelfstaand complex c.q. eiland maar een onderdeel van een nieuw stuk stedelijk weefsel. De tot volwaardige ecologische zone uit te bouwen groen- en waterzone ten noorden van de Brahmslaan maakt een belangrijk onderdeel uit van deze ontwikkeling.

Het nieuw stedelijk gebied wordt gekenmerkt door meervoudig en intensief ruimtegebruik. Hierdoor wordt de schaarse ruimte binnen de stad optimaal benut en de gewenste samenhang van de nieuwe functies in dit deel van de stad verkregen.

Bij de ontwikkeling van het plangebied speelt de voorgestane verandering van de verkeersfunctie van de Reinier de Graafweg een belangrijke rol. Naast een toekomstige aansluiting op de A4, wordt rekening gehouden met de inpassing van een vrijliggende baan voor hoogwaardig openbaar vervoer (hov). Hiermee wordt de positie van het ziekenhuisterrein structureel anders dan nu het geval is. De westzijde van het terrein wordt een nieuwe toegang tot Delft.

In dit ontwikkelingsplan wordt de gewenste ontwikkeling van het ziekenhuisterrein verwoord. Voor het deel waarop het nieuwe ziekenhuis zal worden gebouwd is dit ontwikkelingsplan gedetailleerd, terwijl voor de twee op langere termijn te ontwikkelen woongebieden alleen de hoofdrichting wordt bepaald. Van deze twee gebieden worden de randvoorwaarden voor het woonprogramma en de daarbij horende voorzieningen aangegeven alsmede de uiterste contouren. Ook wordt nu het ambitieniveau globaal vastgelegd. Verdere planvorming op een later tijdstip zal de exacte invulling van de twee woongebieden moeten opleveren.



afbeelding 2: begrenzing plangebied

1.2 Plangebied

Het plangebied beslaat het volledige het terrein van het Reinier de Graaf Gasthuis (zie *afbeelding 2*). In het ontwikkelingsplan wordt ook over de grenzen van deze terreinen gekeken om een goede, integrale ontwikkeling te verkrijgen (in geel het plangebied en in grijs het onderzoeksgebied).

De Reinier de Graafweg zal in verband met de hov-baan (hov staat voor hoogwaardig openbaar vervoer, zoals een tram) en de mogelijke aansluiting op de A4 ingrijpend worden aangepast. Bij de herprofilering/herindeling van de Reinier de Graafweg wordt rekening gehouden met de bestaande woningen aan de noordzijde van deze weg.

Het plangebied wordt aan de westzijde door de Jan Thomeelaan begrensd en aan de oostzijde door de achterkanten van de percelen langs de Buitenhofdreef.

1.3 Inhoud Ontwikkelingsplan

In hoofdstuk 2 van dit ontwikkelingsplan wordt de gebiedsvisie verwoord. Deze gebiedsvisie geeft een samenvatting van het ontwikkelingsplan waarbij in hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling wordt geschetst.

In hoofdstuk 3 t/m 6 worden op de verschillende beleidsvelden (ruimtelijke ordening, infrastructuur, milieu en cultuurhistorie) de bestaande situatie en relevante ontwikkelingen behandeld, een overzicht gegeven van de van toepassing zijnde regelgeving en beleidsstukken en de gewenste toekomstige ontwikkeling beschreven. Deze hoofdstukken vormen daarmee de bouwstenen voor de gebiedsvisie.

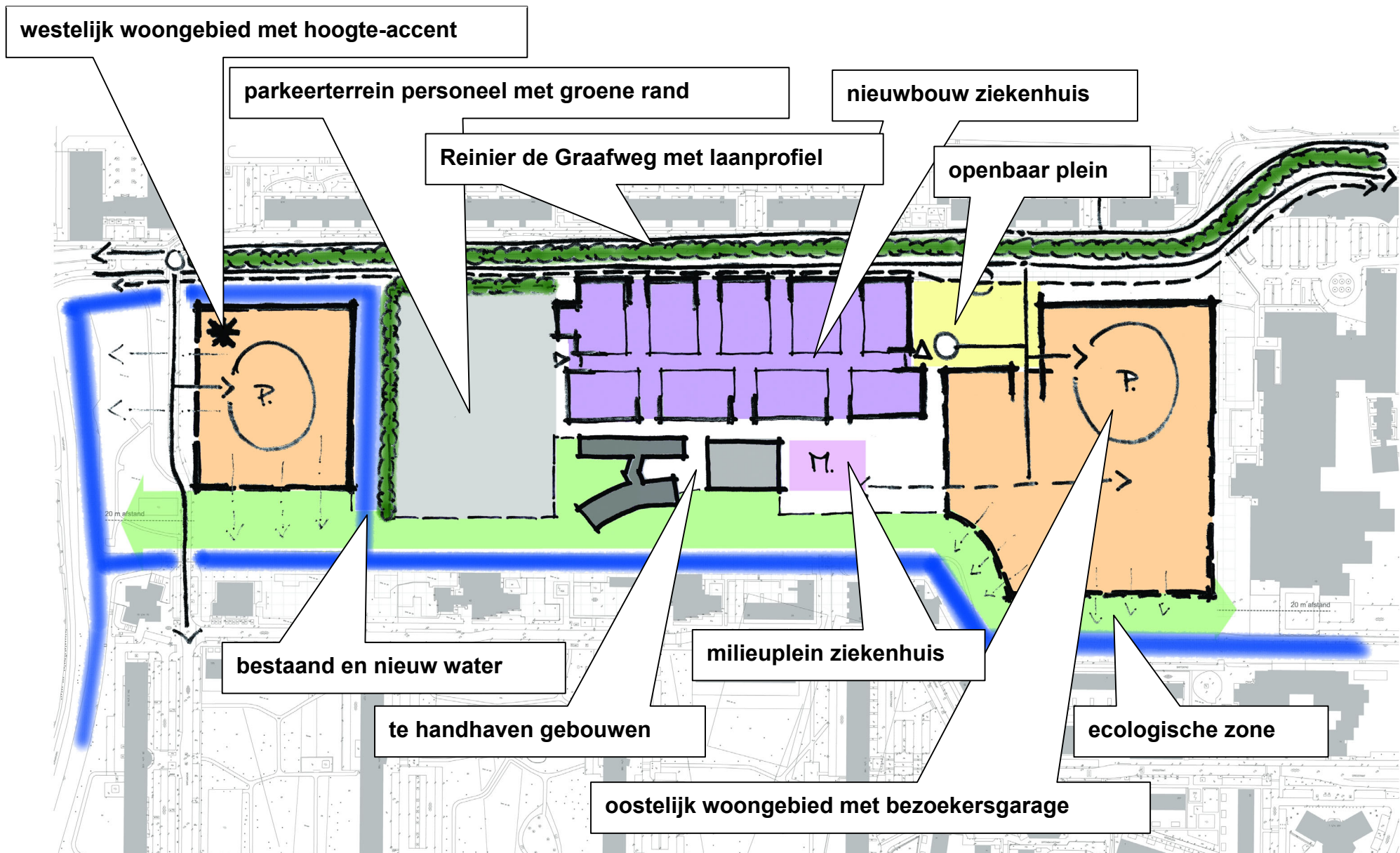
In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het ontwikkelingsplan.



foto: parkeerterrein met sociale woningbouw Reinier de Graafweg



foto: SSDZ gebouw en De Gravin aan zuidkant ziekenhuisterrein



afbeelding 3: Ontwikkelingsvisie, april 2005

2 GEBIEDSVISIE

2.1 Positionering in de stad

Het Reinier de Graaf Gasthuisterrein ligt aan de westzijde van de stad (zie afbeelding 1). Door de geplande aansluiting op de A4 door doortrekking van de Reinier de Graafweg in westelijke richting verandert de positie van het ziekenhuis. 100

Het ziekenhuis komt (in de toekomst) aan één van de invalswegen van Delft vanuit het nationale wegennet te liggen. Ook wordt het ziekenhuis door de nieuwbouw van één complex ter vervanging van de bestaande twee gebouwen een duidelijk herkenbaar element binnen het gebied, met een centrale publiekstoegang vanaf een nieuw stedelijk plein. Voorts wordt de positie versterkt door de geplande realisatie van een vrije baan voor hoogwaardig openbaar vervoer (zoals opgenomen in het nieuwe LVVP 2005): in eerste instantie een busbaan, die in een later stadium kan worden uitgebreid als trambaan (hov-lijn 37 naar Kijkduin).

De ontwikkeling van de vrijkomende terreinen van het ziekenhuis aan de west- en oostzijde maakt het mogelijk het ziekenhuis meer dan een eiland in de stad te laten zijn. Dubbelgebruik van ruimte en realisatie van andere zorgvoorzieningen vormen hier elementen om de nieuwbouw in zowel ruimtelijke als functionele zin te verbinden met het omliggende stedelijk gebied.

2.2 Stedenbouwkundige visie

Voor het ziekenhuisterrein wordt een integrale ontwikkeling van nieuw stuk stad voorgestaan, waarin het ziekenhuis niet als een "eiland" in een onbebouwde omgeving ligt, maar onderdeel uitmaakt van een intensief gebouwd onderdeel van het stedelijk weefsel. Naast de nieuwbouw van het ziekenhuis wordt daarom aan de west- en oostzijde nieuwbouw voorgesteld. Het westelijk gebied krijgt een eigen positie om daarmee in te spelen op de nieuwe stadsentree via

de verlengde Reinier de Graafweg, als route naar de A4 (zie afbeelding 3). Het gebied ten oosten van het ziekenhuis wordt samen met het ziekenhuis de zuidelijke wand langs de Reinier de Graafweg en ligt gegroepeerd rond een nieuw stedelijk plein. Aan dit plein ligt de publieksingang van het nieuwe ziekenhuis en de overige voorzieningen die in het oostelijk deel zijn gedacht.

nieuwbouw ziekenhuis

Voor het nieuwe ziekenhuis vormt het bestaande parkeerterrein tussen het B- en H-gebouw de enige mogelijkheid om ter plaatse nieuwbouw te realiseren, waarbij de bestaande twee gebouwen in bedrijf kunnen blijven tijdens de bouw. Het plan van de nieuwbouw is afgestemd op de huidige omvang en functie van het ziekenhuis. Van de bestaande ziekenhuisgebouwen blijft het SSDZ-gebouw en het daarnaast gelegen gebouw De Gravin gehandhaafd. Het ligt in de bedoeling het naastgelegen gebouw van kinderdagverblijf t.z.t. op te heffen.

De nieuwbouw van het ziekenhuis ligt direct ten noorden van deze twee bestaande gebouwen en bestaat uit negen gebouwdelen ("korrels" genaamd). Deze negen korrels liggen aan weerszijden van een verglaasde buitenruimte/ binnenstraat als oostwest-as. Vijf "staande" korrels aan de kant van de Reinier de Graafweg langs deze "ruggengraat" en vier "liggende" korrels aan de kant van De Gravin en het SSDZ-gebouw. Aan de oostzijde vanaf het nieuwe plein de publiekstoegang en aan de westzijde de personeelstoegang met een parkeerterrein vooral voor personeel.

Ten zuiden van de nieuwbouw is naast het SSDZ-gebouw een "milieuplein" geprojecteerd, voor onder andere opslag en bevoorrading van gassen en andere materialen.

Het bezoekersparkeren van het ziekenhuis (350 parkeerplaatsen) zal in een gebouwde voorziening in het gebied ten oosten van het ziekenhuis worden gerealiseerd. Deze nieuwbouw in aansluiting op het nieuwe ziekenhuis kan pas worden ontwikkeld als het B-gebouw is gesloopt.



afbeelding 4: stedenbouwkundige opzet

Het parkeren voor het personeel (750 parkeerplaatsen) zal aan de westzijde van het nieuwe ziekenhuis worden gerealiseerd, mede gelet op de personeels-toegang aan die zijde van de nieuwbouw. Ter plaatse is een parkeerterrein voor personeel (ruim 500 parkeerplaatsen) voorzien. Dit terrein biedt ook voldoende ruimte aan het ziekenhuis op langere termijn nog 4 gebouwdelen/korrels toe te voegen. De parkeerplaatsen zullen dan ter plekke in een gebouwde parkeer-voorziening moeten worden ondergebracht.

Een deel van het parkeren voor het personeel (circa 250 parkeerplaatsen) zal in het westelijk woongebied worden ondergebracht in de vorm van een ge-bouwde parkeervoorziening (dubbelgrondgebruik). Daarnaast kan dubbelge-bruik van parkeerplaatsen het aantal te realiseren parkeerplaatsen nog minima-liseren en biedt naar verwachting vooral aan de westzijde enige ruimtewinst.

De nieuwbouw van het ziekenhuis wordt 5 lagen hoog, hetgeen vergelijkbaar is met 6 à 7 lagen in woningbouw. In de gevel aan de Reinier de Graafweg wordt het gebouw circa 19,5 meter hoog. Daarnaast zal op grote delen van het ge-bouw een extra laag met technische voorzieningen komen. Deze extra laag ligt zoveel mogelijk terug uit de gevel. Ook is het mogelijk de zuidelijke korrels van een 6^e laag te voorzien. Een dergelijke verhoging van het ziekenhuis heeft geen noemenswaardig invloed op het ruimtelijke beeld van de Reinier de Graafweg.

westelijk woongebied

Het westelijke woongebied vormt de nieuwe entree van Delft na doortrekking van de Reinier de Graafweg naar de A4. In samenhang met de uitbreiding van de waterberging ontstaat hier een soort eiland met daarop vooral gestapelde woonbebouwing. Op deze locatie zijn ongeveer 130 woningen mogelijk.

Hoogbouw ter accentuering van deze plek in de stad is denkbaar maar in dit stadium nog niet nader onderzocht. Bij de latere planontwikkeling (na sloop van het H-gebouw) zal de exacte vorm en hoogte van dit woongebied moeten wor-den bepaald. In dit stadium is vooral naar de grenzen met de omgeving geke-ken alsmede het globale programma (woningen en parkeergelegenheid). Het parkeren op deze locatie zal voor een belangrijk deel in gebouwde voorzienin-gen moeten worden opgelost. Het westelijke woongebied wordt voor autover-keer ontsloten vanaf de Jan Thomeelaan.

Gelet op het aandeel parkeren voor het personeel van het ziekenhuis zal een verbinding met het nieuwe ziekenhuisterrein worden gelegd over de groen- en waterzone die beide gebieden scheidt. Omdat dit woongebied naar verwachting intensief zal worden bebouwd, waarbij woningen op parkeervoorzieningen ko-men, ligt het voor de hand dat de benodigde groen- en speelvoorzieningen te

combineren met de ecologische zone aan de zuidzijde. Indien hiervoor wordt gekozen zal deze zone moeten worden verbreed van gemiddeld 20 naar 25 meter.

Door een verbinding met de groenzone aan de zuidzijde van de watergang langs de Brahmslaan te maken, kan tevens gebruik worden gemaakt van het ter plaatse aanwezige trapveld.

oostelijk woongebied

Het oostelijk woongebied kan pas ontwikkeld worden als het B-gebouw ter plaatse is gesloopt. Pas als dat aan de orde is zal het plan voor dit deel worden gemaakt. Wel zijn nu de grenzen waar binnen deze ontwikkeling zich moet afspelen bepaald alsmede het ruimtelijke en functionele programma. Op deze locatie zijn ongeveer 200 woningen mogelijk. Daarnaast wordt rekening gehou-den met 500 m² maatschappelijke voorzieningen en 2500 m² commerciële voor-zieningen in aansluiting op de ziekenhuisfunctie (zorg-gerelateerd).

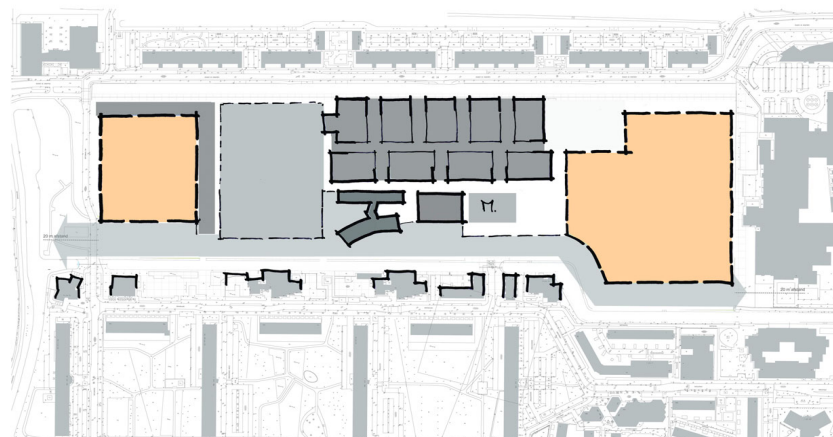
In ieder geval zal een parkeervoorziening voor bezoekers van het ziekenhuis in dit deelgebied worden gerealiseerd. Deze voorziening zal ook ruimte moeten bieden aan de bezoekers/klanten van de andere publieksgerichte, maatschap-pelijke en commerciële functies die aan het nieuwe plein en deels langs de Reinier de Graafweg zijn gedacht. Deze functies vormen als het ware een schil rond de gebouwde parkeervoorzieningen, terwijl er boven een nieuw woonge-bied kan komen, als onderdeel van de woonservicezone Buitenhof. Juist deze locatie nabij ziekenhuis en andere zorgvoorzieningen, de nabijheid van het winkelcentrum Verdiplein in combinatie met gebouwde parkeervoorzieningen en gestapelde woningen aan autovrije dekken, sluiten goed aan op het concept van een woonservicezone.

Naar de zuidkant loopt deze bebouwing en gebouwd maaiveld trapsgewijs in hoogte af, waarbij er langs de ecologische zone ook grondgebonden woningen mogelijk zijn. Ook kan hier een deel van de noodzakelijke waterberging en groen- en speelvoorzieningen een interessant woonmilieu van wonen aan het water opleveren in samenhang met de ecologische zone aan de zuidkant.

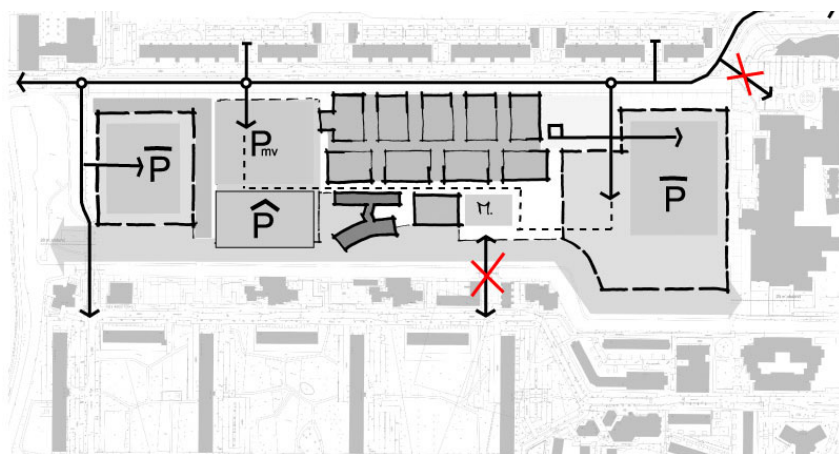
Door dit woongebied zullen ook goede fiets- en wandelroutes tussen het zie-kenhuis en naastgelegen voorzieningen en de omliggende delen van Delft wor-den opgenomen.



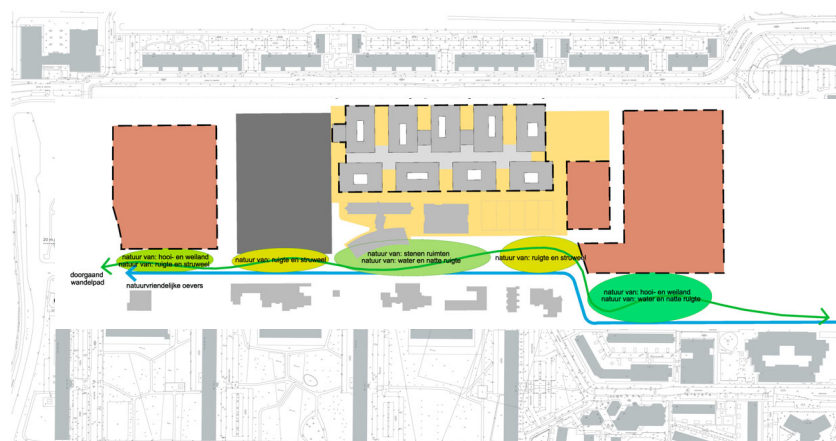
afbeelding 5: nieuw ziekenhuisterrein



afbeelding 6: westelijk en oostelijk woon- en zorggebied



afbeelding 7: auto-ontsluiting en parkeren



afbeelding 8: ecologische zone

Reinier de Graafweg

De Reinier de Graafweg zal de komende jaren veranderen als gevolg van de nieuwbouw ontwikkelingen van het ziekenhuis en de twee gebieden aan weerszijden. Hierdoor ontstaat meer wandvorming als ruimtelijke begeleiding van deze stadsroute. Belangrijk daarbij is dat de functie van deze weg op termijn verandert door de doortrekking naar en aansluiting op de A4. De Reinier de Graafweg wordt een belangrijke toegang tot Delft.

Ook zal er een vrijliggende baan voor hoogwaardig openbaar vervoer (hov) worden opgenomen in het wegprofiel, in eerste instantie bus en later ook mogelijk een tram.

Gelet op deze nieuwe functies van de openbare ruimte is een daarop afgestemde inrichting noodzakelijk, waarbij het nieuwe profiel ook ruimte moet bieden aan laanbeplanting en een tweerichtingen fietspad.

Voor de nieuwe openbare ruimte van de Reinier de Graafweg is een principe dwarsprofiel bepaald. Hierbij ligt de hov-baan aan de kant van het ziekenhuis, zodat deze ook ruimte kan bieden aan ambulancevervoer. Daarnaast biedt deze ligging ook ruimte aan een veilige relatie tussen OV en ziekenhuis. Het dwarsprofiel van de nieuwe Reinier de Graafweg is ter hoogte van de nieuwbouw van het ziekenhuis 30 meter breed, dus aanzienlijk breder dan in de bestaande situatie. In verband met kruispunten e.d. zal plaatselijk meer ruimte nodig zijn voor het wegprofiel inclusief groenzone met laanbeplanting.

ecologische zone

Langs de watergang aan de zuidkant van het terrein van het ziekenhuis wordt in het verlengde van de gemeentelijke ecologienota een droge ecologische zone in oostwest richting tot ontwikkeling gebracht. In de bestaande situatie zijn hier reeds verschillende groenvoorzieningen aanwezig.

Deze bestaande groenelementen zullen worden uitgebouwd tot een zone van ten minste 20 meter breedte langs de bestaande watergang. Indien deze watergang wordt verbreed mag dit niet ten koste gaan van deze ecozone. Wel mag de ecozone plaatselijk iets smaller zijn (≥ 15 meter), doch deze ver-smalling moet elders worden gecompenseerd.

Het is mogelijk en gelet op de intensieve bebouwing van de twee toekomstige woongebieden voor de hand liggend om de noodzakelijke groen- en speelvoorzieningen behorende bij de toekomstige woningbouw te combineren met de ecologische zone. Indien hiervoor wordt gekozen zal de breedte aan de westkant moeten worden vergroot tot 25 meter en 35 meter aan de oostkant.

Ter hoogte van het ziekenhuis zal de ecologische zone ook worden verbreed om daarmee ook als tuin bij het ziekenhuis te kunnen worden ingericht en functioneren.

Langs de bestaande watergang zal in de ecologische zone een wandelpad worden opgenomen, dat op verschillende plaatsen met de gebieden aan weerszijden zal worden verbonden. Ter plaatse van het ziekenhuisterrein is de mate van openbaarheid van een wandelpad in relatie de veiligheid/beveiliging van het ziekenhuis, onderwerp van nadere studie.

Voor de vormgeving van de ecologische zone aan de oostkant zal in samenhang met de verkaveling voor de nieuwe woningbouw en de realisatie van waterberging nader moeten worden uitgewerkt. Verschillende oplossingen zijn denkbaar.

water

Van het plangebied moet ten minste 3,9% van het oppervlak als oppervlakte-water worden gerealiseerd, als onderdeel van de bestaande waterstructuur (bestaand water ligt buiten het plangebied). Meer water is positief voor het oplossen van de wateropgave voor Delft. Het aan te leggen water mag niet ten kosten gaan van de omvang van de ecologische zone.

Watergangen dienen ten minste 8 meter breed te zijn en zoveel mogelijk doorlopend (zo weinig mogelijk duikerverbindingen).

parkeren

Bij de ontwikkeling van het nieuwe ziekenhuis wordt uitgegaan van:

- 750 pp voor personeel ziekenhuis;
- 350 pp voor bezoekers ziekenhuis;
- 510 pp voor woningen (gemiddeld 1,7 pp/won);
- 85 pp voor zorg- en commerciële functies.

In totaal wordt rekening gehouden met een parkeerbehoefte van 1695 parkeerplaatsen (vooralsnog zonder dubbelgebruik), waarvan 1100 parkeerplaatsen voor het ziekenhuis zijn.

Een groot deel van de parkeergelegenheid wordt in gebouwde voorzieningen gerealiseerd, in combinatie met gestapelde woonbebouwing.

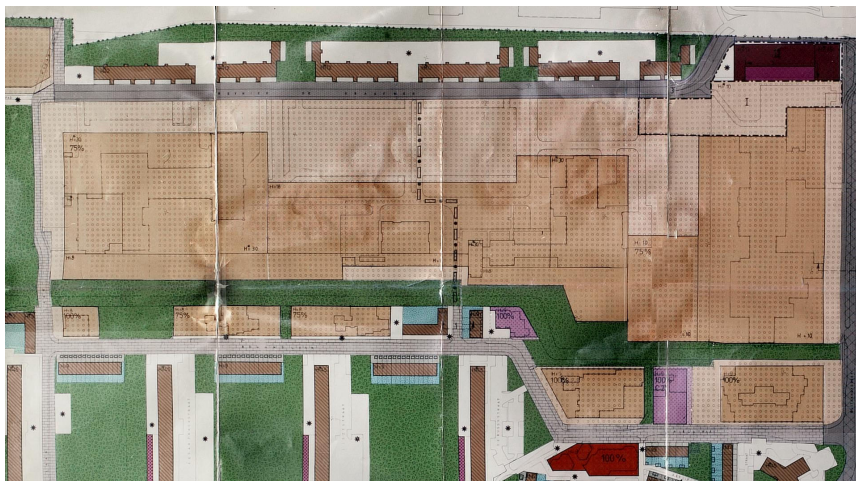


afbeelding 9: bestaande situatie

3 RUIMTELIJKE ORDENING

3.1 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Buitenhof-noord, dat op 29 mei 1986 door de gemeenteraad is vastgesteld en op 6 januari 1987 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland gedeeltelijk is goedgekeurd. Het bestemmingsplan is op 15 oktober 1987 onherroepelijk geworden. De gedeeltelijke onthouding van goedkeuring heeft geen betrekking op bestemmingen ter plaatse van het terrein van het Reinier de Graaf Gasthuis.



afbeelding 10: Uitsnede vigerend bestemmingsplan tpv plangebied

Het vigerende bestemmingsplan is in sterke mate afgestemd op de aanwezige bebouwing en gebruik van gronden. Het bestemmingsplan biedt geen ruimte aan een breder wegprofiel voor de Reinier de Graafweg. Ook de nieuwbouw van het ziekenhuis is strijdig met het vigerende plan, terwijl andere functies,

zoals wonen, niet zijn toegelaten. De ecologische zone is in "prille" vorm als groenvoorziening aanwezig, doch is niet van voldoende omvang voor de gewenste functie. Daarnaast is in het vigerende bestemmingsplan nog geen rekening gehouden met de hedendaagse wateropgave.

3.2 Ruimtelijke opzet

3.2.1 Ontstaansgeschiedenis

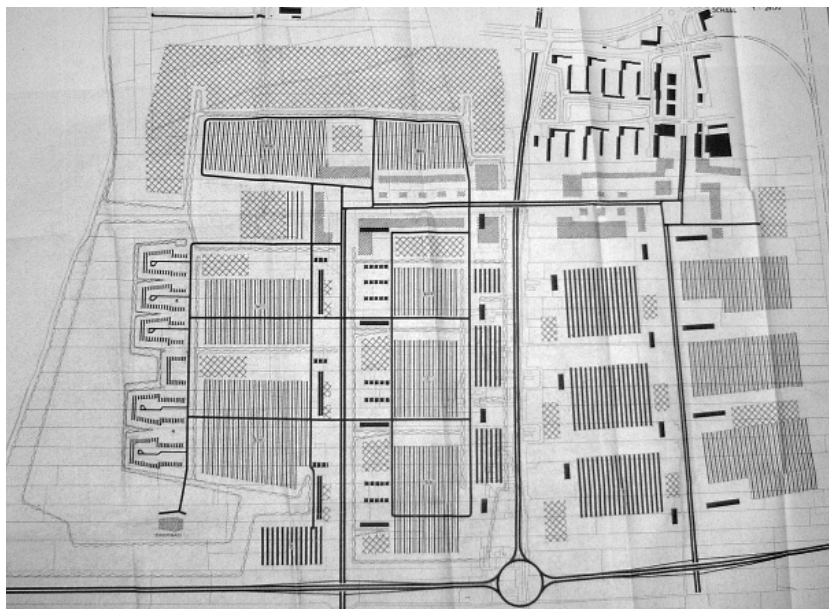
Het oorspronkelijke plan van Van Embden uit het begin van de jaren zestig kende een heldere en tamelijk strikte opbouw.

De Provincialeweg diende als hoofdontsluitingsweg. De Buitenhofdreef en de Voorhofdreef fungeerden als de wijkontsluitingswegen en sloten aan op de Provincialeweg via de (huidige) Kruithuisweg. De beide dreven waren onderling met elkaar verbonden via de Martinus Nijhofflaan.

De wijk was opgebouwd uit een aantal woningbouwstempels die meermalen in het gebied herhaald werden. De structuur langs de hoofdwegen was ruimer van opzet dan de woningbouwstempels. Dit deel bestond uit losse elementen in het groen langs deze wegen. Langs deze wegen waren ook maatschappelijke voorzieningen als scholen en kerken gedacht.

Langs de Papsouwselaan-Martinus Nijhofflaan waren de bijzondere en commerciële voorzieningen geconcentreerd.

De huidige locatie van het Reinier de Graaf Gasthuis was reeds aangewezen voor bijzondere functies.



afbeelding 11: Structuurplan Van Embden uit jaren '60



afbeelding 12: structuurplan geprojecteerd over bestaande situatie

3.2.2 Bestaande situatie

Het plangebied maakt onderdeel uit van het noordelijk deel van de Buitenhof.

noordrand

Tot voor kort vormde de watergang ten noorden van de sociale woningbouw langs de Reinier de Graafweg de gemeentegrens met de Schipluiden. Na de gemeentelijke herindeling is het zogenaamde VDD-terrein bij Delft gevoegd. Op het VDD-terrein zullen ongeveer 550 woningen worden gebouwd. De bestaande woonbuurt op het oude veilingterrein, ten westen van het VDD-terrein, ligt in de nieuwe gemeente Midden-Delfland. De Reinier de Graafweg loopt in het westen met een haakse bocht door in Jan Thomeelaan. In 2004 is er vanaf deze hoek een busbaan in westelijke richting gerealiseerd om een directe verbinding richting A4 voor openbaar vervoer te verkrijgen. Direct ten noorden van deze busbaan ligt bebouwing van het Stanislas College. Deze middelbare school wordt door het Mozartpad gescheiden van de gestapelde woningen langs de Reinier de Graafweg. Het Mozartpad is een verbinding voor alleen langzaam verkeer.

westrand

De Jan Thomeelaan vormt de westelijke grens van het plangebied. Vanaf deze weg is reeds een toegang tot het terrein van het ziekenhuis.

Ten westen van deze weg ligt een groenvoorziening met ecologische waarde. Deze groenvoorziening wordt op zijn beurt begrensd door een watergang langs de Tanthofkade. De Tanthofkade vormt een landschappelijk en ecologisch waardevolle zone en ligt tevens ter plaatse van de gemeentegrens. Het gebied ten westen van deze kade en tot de Gaag wordt thans als sport- en recreatiegebied ingericht door de gemeente Midden Delfland.

zuidrand

De Brahmslaan vormt de zuidelijke grens van het plangebied. Het grondgebied van het Reinier de Graaf Gasthuis wordt ter plaatse door een brede watergang gescheiden van de zone direct ten noorden van de Brahmslaan. Deze watergang is een belangrijk element in de waterstructuur van dit deel van de Buitenhof. In de zone tussen de Brahmslaan en de watergang, net buiten het plangebied, zijn reeds verschillende functies en gebouwen aanwezig. Aan de westkant staat een gymzaal ten behoeve van het basisonderwijs. Deze gymzaal wordt door een groenvoorziening met daarin een trapveld gescheiden van de christelijke basisschool De Horizon.

Van de twee aanwezige schoolgebouwen in deze zone langs de Brahmslaan is het westelijke schoolgebouw in 2004 vernieuwd en aan de westzijde uitgebreid in het kader van de Brede School. De protestants christelijke basisschool De Horizon – van oorsprong in het oostelijke gebouw gehuisvest – heeft het gerenoveerde en uitgebreide westelijke schoolgebouw in gebruik genomen. Als gevolg van deze ontwikkeling komt het andere schoolgebouw, meer naar het oosten gelegen, vrij voor herontwikkeling. De herontwikkeling van de voormalige school langs de Brahmslaan valt niet onder dit ontwikkelingsplan, maar zal apart worden behandeld.

De Apothekersweg vormt een verbinding tussen de Brahmslaan en het ziekenhuisterrein. Deze weg wordt door openbaar vervoer (bus) en langzaam verkeer gebruikt. Aan weerszijden van deze weg staan woningen. Ter hoogte van het buurtwinkelcentrum Verdiplein ligt de Brahmslaan zuidelijker. In de hier bredere zone tussen de watergang en de laan liggen woningen, een restaurant, een fietsenhandel en een basisschool voor speciaal onderwijs.

Ter hoogte van de woningen en restaurant ligt er langs de watergang het Smetanapad. Deze fiets/-wandelpad vervolgt ter hoogte van de school zijn weg aan de overzijde van het water via het Bartokpad richting Buitenhofdreef. Ten zuiden van de Brahmslaan ligt een gebied dat overwegend een woonfunctie heeft. In het westelijk deel overheerst de hoogbouw van noordzuid geplaatste plaatvormige galerijflats (15 lagen). Tussen deze flats staan langs de Brahmslaan 3 rijtjes eengezinswoningen (laagbouw). Bij de Mozartlaan staat ook een woongebouw van 8 lagen. In het oostelijk deel is het beeld gevarieerder. Hier ligt onder andere het buurtwinkelcentrum Verdiplein en in aansluiting daarop eengezinswoningen (laagbouw). Bij de Buitenhofdreef verrijst één van de drie sterflats (15 lagen) rond het kruispunt Buitenhofdreef/Martinus Nijhofflaan.

ostrand

Het ziekenhuisterrein wordt aan de oostzijde door een vrijwel aaneengesloten bebouwingzone gescheiden van de Buitenhofdreef. Op de hoek van de Reinier de Graafweg en de Buitenhofdreef staat een bijzonder, gebogen gebouw van de Rabobank. De rest van de zone wordt door relatief lage bebouwing van het Sophia Revalidatiecentrum (Reinier de Graafweg 1) in beslag genomen. Een groot deel van het terrein is bebouwd. Aan de "achterzijde" langs het terrein van het ziekenhuis is veel beplanting aanwezig, doch wordt het beeld door recente uitbreidingen steeds steenachtiger. Aan de zuidkant van dit perceel ligt langs de watergang het eerder genoemde Bartokpad.

ziekenhuisterrein

Het bestaande terrein van het Reinier de Graaf Gasthuis wordt gekenmerkt door de twee ziekenhuizen: het B-gebouw aan de oostkant en het H-gebouw aan de westzijde. Bij beide gebouwen staat een flat met zusterwoningen. Bij het B-gebouw staat een blokvormige zusterflat nabij de Apothekersweg (10 lagen) en bij het H-gebouw staat een torenvormige zusterflat aan de zuidkant nabij de Jan Thomeelaan. Zowel bij het B- als bij het H-gebouw zijn de verschillende gebouwen onderling verbonden tot een complex. De beide gebouwcomplexen zullen na de realisatie van de nieuwbouw worden gesloopt.

Tussen beide gebouwen ligt centraal een groot parkeerterrein. Ten zuiden van dit parkeerterrein staat een drietal gebouwen, die in principe gehandhaafd blijven. Direct ten westen van de Apothekersweg staat het SSDZ-gebouw en daarnaast De Gravin. Beide hebben een forse omvang met 4 à 5 lagen.

Tussen deze gebouwen en het H-gebouw staat een kinderdagverblijf dat 2 lagen hoog is.

Langs de Reinier de Graafweg is tussen de Reinier de Graafweg en het B-gebouw een huisartsenpost in een tijdelijk gebouw ondergebracht.

De zuidrand van het terrein langs de watergang heeft een groen karakter. Ter hoogte van het SSDZ-gebouw is een deel van aanwezige groen vervangen door tijdelijke parkeergelegenheid.

3.2.3 Regelgeving en beleid

Voor de toekomstige ruimtelijke structuur met inbegrip van de functies van het gebied zijn verschillende beleidsdocumenten richting gevend. Te noemen zijn de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra die opgevolgd wordt door de Nota Ruimte, het streekplan Zuid-Holland West (februari 2003), het Regionaal Structuurplan Haaglanden (februari 2002) en de Ontwikkelingsvisie Delft 2025 (december 1998).

rijksbeleid

Ten aanzien van het rijksbeleid zijn de volgende beleidsnota's op het gebied van de ruimtelijke ordening richtinggevend geweest bij het opstellen van een ruimtelijk plan.

Vierde Nota Ruimtelijke Ordening

Het nationaal ruimtelijke orderingsbeleid is verwoord in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra uit 1999. De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra wordt waarschijnlijk in 2005 vervangen door de Nota Ruimte. Het rijksbeleid in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra is vooral gericht op het waar mogelijk verdichten van stedelijke ontwikkelingen.

Nota Ruimte

Het nationale ruimtelijk beleid is in concept neergelegd in de Nota Ruimte. Waarschijnlijk wordt de Nota Ruimte in 2005 vastgesteld. De Nota Ruimte wordt daarmee het vigerende beleid, de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra komt daarmee te vervallen. Hoewel de beleidsuitspraken uit de Nota Ruimte richtinggevend zijn voor het beleid op een lager schaalniveau, zijn de beleidslijnen in de nota van een dusdanig hoog abstractieniveau dat hieruit voor het plangebied geen directe, concrete beleidsvoornemens zijn te destilleren. De Nota Ruimte gaat uit van decentralisatie daar waar mogelijk. Dit houdt in dat de provincie, het stadsgewest en de gemeente de aangewezen overheden zijn om ruimtelijk orderingsbeleid op te stellen. Het kabinet wil nieuwe woningbouw voor een groot deel in de bestaande steden realiseren.

regionaal beleid

Ten aanzien van het regionaal beleid zijn de volgende beleidsnota's richtinggevend geweest bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Streekplan Zuid-Holland West 2003

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. Hier wordt de nadruk gelegd op het belang van de compacte stad en het behoud van de veelzijdigheid van het stedelijk functioneren. Het streekplan gaat uit van het bijbouwen van een substantieel aantal woningen in het streekplangebied. In het streekplan is gekozen voor het sturen op stedelijk ruimtebeslag met behulp van bebouwingscontouren, de rode contouren. De gedachte achter deze beleidskeuze is zuinig omgaan met ruimte. Buiten deze contouren is het in principe niet toegestaan bebouwing te realiseren. Het plangebied valt binnen de rode of bebouwingscontour. De locatie valt binnen de legenda-eenheid 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 groot-schalige) kantoorconcentraties, winkelveorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen.



afbeelding 13: uitsnede kaart Streekplan Zuid-Holland West

In het streekplan is de locatie aangewezen als stedelijk vernieuwingsgebied met als ontwikkelingsrichting "verbinden". Met verbinden wordt bedoeld dat de ambities voor de in het kader van stedelijke vernieuwing aan te pakken wijken die gunstig ten opzichte van het groenblauwe raamwerk liggen, gericht moeten zijn op het verdichten tot centrumstedelijke milieus door het toevoegen van woningen, het maken van verbindingen tussen de wijk en het raamwerk en het clusteren van het groen en water in de wijk. Het streekplan geeft verder aan dat de vraag naar woningen in bestaand stedelijk gebied stijgt en dat vijftig procent van de bouwopgave binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd moet worden. In het streekplan zijn de belangrijkste overgangen van de toekomstige HOV-route 37 aangegeven. Lijn 37 zal in de toekomst een route volgen over de Reinier de Graafweg.

Regionaal Structuurplan (RSP) 2002

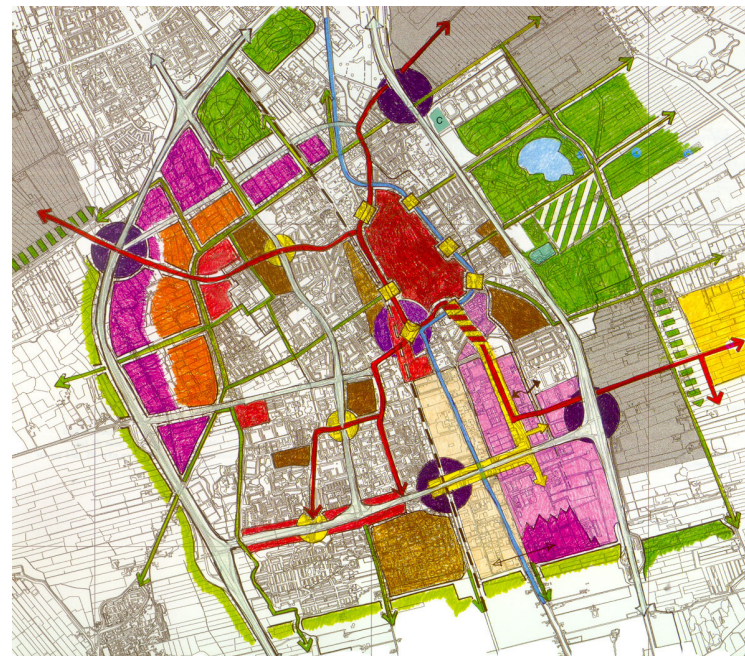
Het Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden is op 20 februari 2002 vastgesteld. Het stadsgewest Haaglanden brengt met het RSP veel van de actuele plannen en beleidsvoornemens van rijk, provincie en gemeenten in onderlinge samenhang. Voor Delft zijn met name het vasthouden van de natuurlijke bevolkingsgroei in de regio met een gevarieerde samenstelling en het versterken van de economische positie van Haaglanden van belang. Dit betekent dat binnen Delft passende woonmilieus voor de meer koopkrachtige huishoudens gerealiseerd moeten worden. Het plangebied staat aangegeven als bestaand stads- en dorpsgebied. In het RSP is het tracé van de zuidtangent (HOV-lijn 37) over de Westlandseweg, Reinier de Graafweg en verlengde Reinier de Graafweg aangegeven. HOV-lijn 37 verbindt in de toekomst het woongebied van Pijnacker en Delfgauw met de TU-Delft, het station Delft, de Harnaschpolder, Wateringseveld en uiteindelijk Kijkduin. De Westlandseweg en de Hoornseweg, gelegen direct buiten het plangebied, zijn als regionale wegen aangemerkt.

gemeentelijk beleid

De Ontwikkelingsvisie Delft 2025, vastgesteld in december 1998, is richtinggevend bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Deze visie geeft aan hoe de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en haar directe omgeving tot het jaar 2025 moeten verlopen. Het stuk is ook bedoeld als een "ruimtelijke vertaling" van de strategie om Delft te ontwikkelen tot Kennisstad en als compacte stad.

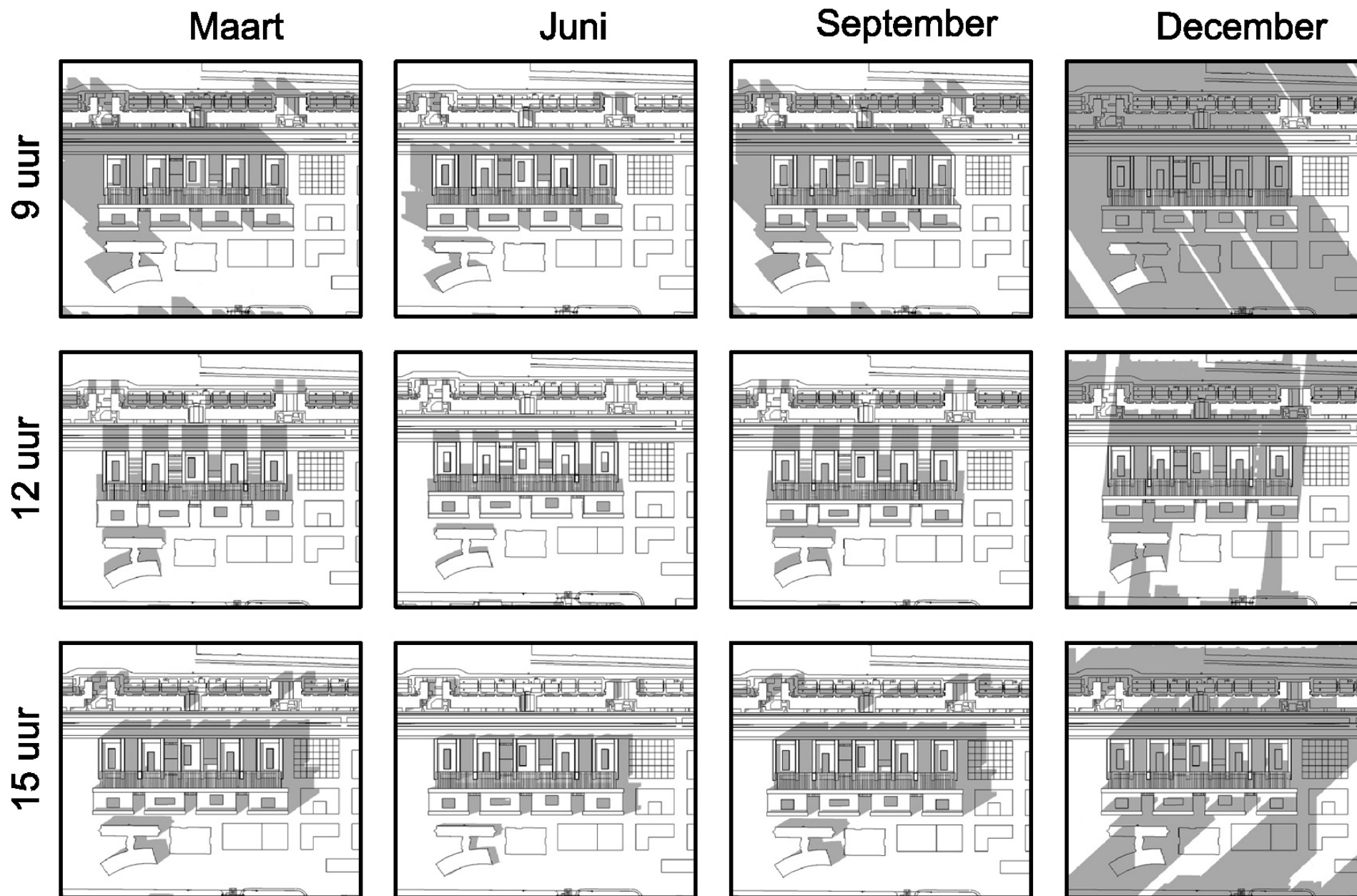
De ontwikkelingsvisie gaat uit van het concept van de ruggengraat van Delft: deze verbindt de binnenstad met de wijken. In de ontwikkelingsvisie wordt veel aandacht besteed aan deze radiale OV-routes. Langs de radiale routes wordt ingezet op multifunctionaliteit en is verdichting gewenst. Daarmee wordt draag-

vlak gecreëerd voor het openbaar vervoer en worden aantrekkelijke routes naar het centrum van Delft gerealiseerd. Langs deze routes is ruimte voor voorzieningen. Tijdens het opstellen van de Ontwikkelingsvisie Delft 2025 is er van uitgegaan dat de Ruys de Beerenbrouckstraat ruimte bood voor de HOV-verbinding van de Zuidtangent, HOV-lijn 37 die Zoetermeer via Pijnacker, Delfgauw en Delft met Wateringseveld en Kijkduin verbindt. In latere studies is echter gebleken dat het profiel van de Ruys de Beerenbrouckstraat te smal is om plaats te bieden aan een dergelijk OV-systeem. De Reinier de Graafweg is nu de aangewezen route voor de HOV-lijn 37 vanaf de Westlandseweg naar de Harnaschpolder.



afbeelding 14: Overzichtskartaal Ontwikkelingsvisie Delft 2025

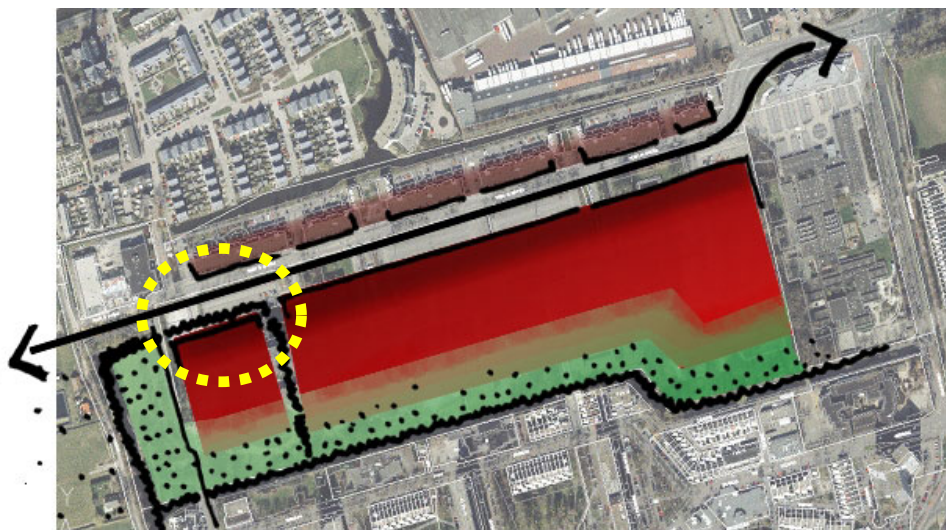
De Westlandseweg, Reinier de Graafweg en het verlengde van de Reinier de Graafweg tot aan de A4 zijn in de ontwikkelingsvisie als hoofdwegennet gemarkeerd. Binnen de locatie is in de ontwikkelingsvisie een gebied aangegeven als binnenstedelijke bouwlocatie. Het betreft het gebied begrensd door de Reinier de Graafweg, de Tanthofkade, de Brahmsslaan en de westelijke kant van het parkeerterrein van het ziekenhuis. Ten westen van de locatie is in de ontwikkelingsvisie een groen/blauwe route aangegeven over de Tanthofkade.



afbeelding 15: bezonning nieuwbouw ziekenhuis

3.2.4 Gewenste ontwikkeling

In ruimtelijk opzicht is een integrale ontwikkeling van belang, waarbij een nieuw stukje stad, waarin ziekenhuis niet als een eiland in een onbebouwde omgeving ligt, maar onderdeel uitmaakt van een intensief gebouwd stuk stedelijk weefsel. De ligging aan een toekomstige toegang van Delft is hierbij van belang voor de ontwikkeling aan de noordzijde van het gebied. De ontwikkeling van een ecologische zone langs de watergang aan de zuidzijde is mede bepalend voor het zuidelijk deel van het terrein. Aan de westzijde biedt de stadsrand potenties voor een aantrekkelijk woonmilieu met een weids uitzicht.



afbeelding 16: nieuwe entree en zonering

De ontwikkeling van het gebied valt in verschillende onderdelen uiteen, hetgeen los staat van de samenhang der delen.

Centraal in het gebied wordt het nieuwe ziekenhuis geprojecteerd, globaal ter hoogte van de te handhaven gebouwen (De Gravin en SSDZ-gebouw). Bij een herontwikkeling van de resterende gronden van het ziekenhuis wordt het kinderdagverblijf eveneens in nieuwbouw ondergebracht. Bij het ziekenhuis wordt rekening gehouden met toekomstige uitbreidingsruimte, onder andere om interne verbouwingen mogelijk te maken. Deze ruimte wordt aan de westzijde van het complex gereserveerd en vooralsnog gebruikt voor parkeergelegenheid voor het personeel.

Ten oosten van het nieuwe ziekenhuis wordt rond een toegangsplein een met het ziekenhuis zowel functioneel als ruimtelijk samenhangende bebouwing voorgestaan. Hierdoor gaat het ziekenhuis onderdeel uitmaken van een meer stedelijke zone langs de Reinier de Graafweg.

Naast zorg- en gelieerde publieksgerichte functies in de begane grondlaag (plint) wordt vooral gedacht aan gestapelde woningen, zodat een met het ziekenhuis vergelijkbare massa aan de overzijde van het plein ontstaat.

Deze stedelijke zone dient in zuidelijke richting meer aan te sluiten op de tot ontwikkeling te brengen ecologische zone langs de daar aanwezige watergang. De gestapelde bebouwing langs de Reinier de Graafweg loopt geleidelijk over in grondgebonden woningen langs de ecologische zone.

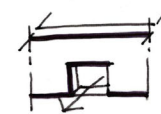
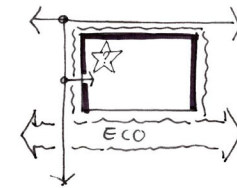
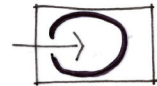
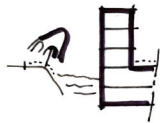
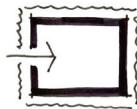
Aan de westzijde van het ziekenhuis wordt voorgesteld een meer onafhankelijke ontwikkeling in te zetten, die zich aan de zijde van de Reinier de Graafweg een stedelijk karakter dient te krijgen in aansluiting op het ruimtelijk profiel bij het nieuwe ziekenhuis en het oostelijk deel.

Nabij de nieuwe toegang van Delft vanaf de A4 via de (nog door te trekken) Reinier de Graafweg kan deze nieuwe entree worden benadrukt door een hoogteaccent. Hierbij kan het aanwezige weidse uitzicht in samenhang met een gunstige bezonning een interessant woonmilieu opleveren. De exacte plaats, hoogte en vorm van deze hogere bebouwing zal in een later stadium nog moeten worden bepaald.

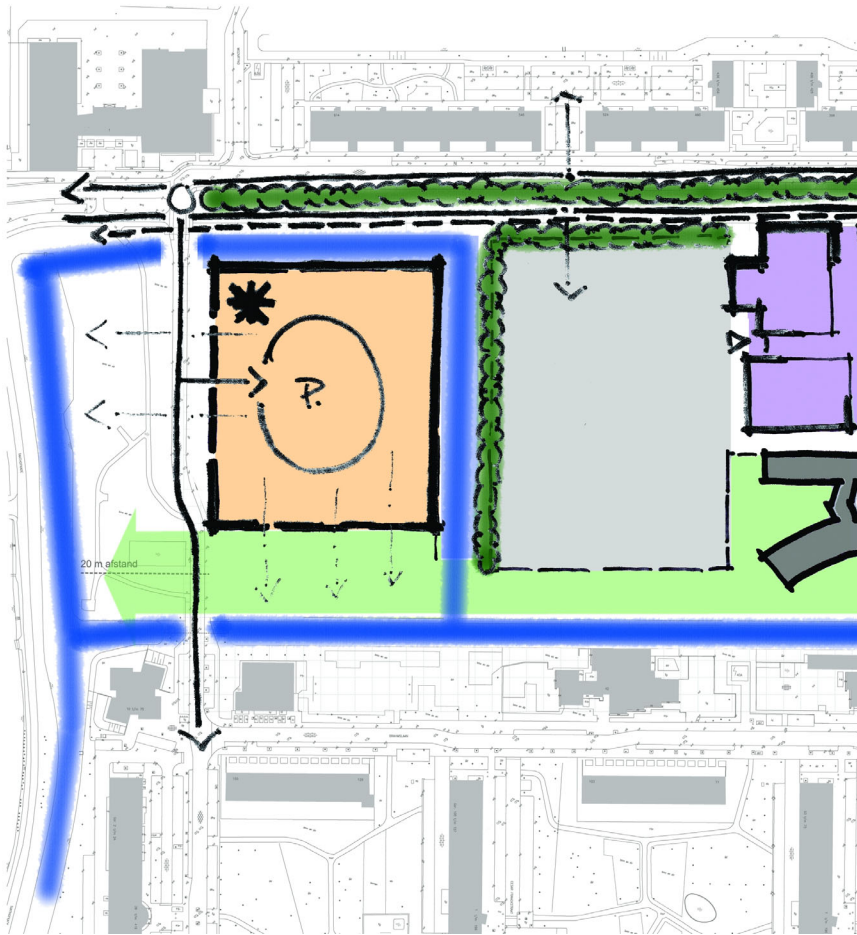
ziekenhuis

Het nieuwe ziekenhuis wordt gebouwd op het centraal gelegen parkeerterrein tussen de bestaande gebouwen. Het ziekenhuis is sterk afgestemd op enerzijds de nieuwste inzichten met betrekking tot de gezondheidszorg. Anderzijds is de bestaande ruimtelijke situatie in sterke mate bepalend. Immers de nieuwbouw moet worden gerealiseerd terwijl de bestaande ziekenhuisgebouwen tijdens de bouw moeten kunnen blijven functioneren. Daarnaast bepalen de te handhaven gebouwen aan de zuidzijde en de Reinier de Graafweg aan de noordzijde de beschikbare ruimte.

De programmatische eisen en ruimtelijke mogelijkheden hebben geresulteerd in een gebouw bestaande uit 9 gebouwdelen, korrels genaamd. Deze korrels hebben een rechthoekige plattegrond. De korrels worden door een transparante binnenstraat met elkaar verbonden. Deze "ruggengraat" loopt van oost naar west, waarbij de publiekstoegang aan de oostzijde ligt en de personeelsingang aan de westzijde. De korrels ten zuiden van de binnenstraat zijn oostwest geplaatst, de korrels tussen de binnenstraat en de Reinier de Graafweg zijn noordzuid geplaatst.



afbeelding 17 referentiebeelden woonmilieu westelijk woongebied



afbeelding 18: westelijk woongebied

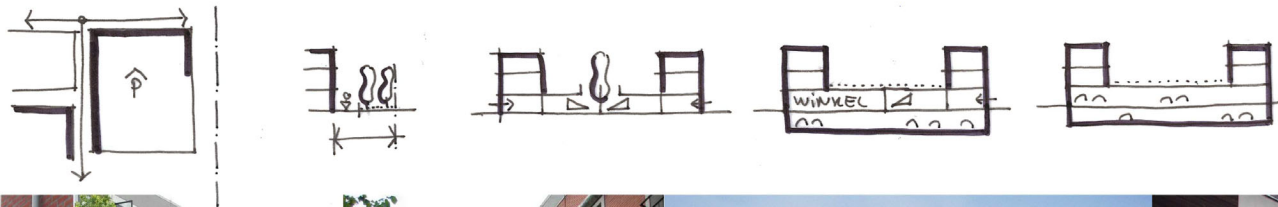
westelijk woongebied

Het westelijke woongebied vormt een locatie die relatief onafhankelijk van het ziekenhuis kan worden ontwikkeld. Dit komt door de eigen ruimtelijke positie van dit gebied ten opzichte van ziekenhuis, onder meer door het grote parkeerterrein aan de westzijde voor personeel. Aangezien het parkeerterrein aan de westzijde van het nieuwe ziekenhuis niet de gehele parkeerbehoefte van het ziekenhuis kan vervullen is in het westelijk woongebied een deel van de parkeervoorziening bedoeld voor het personeel van het ziekenhuis. Mogelijk is een nauwere relatie gewenst om ook dubbelgebruik van de parkeergelegenheid van beide gebieden mogelijk te maken.

Dit nieuwe woongebied ligt aan de rand van het stedelijk gebied, zodat naar het westen een relatief vrij en groen uitzicht bestaat en een zeer goede bezonning. Door de ontwikkeling van de ecologische zone aan de zuidkant ontstaat ook daar een aantrekkelijke overgang/rand.

Gelet op de ligging bij een nieuwe entree van Delft en het vrije uitzicht in westelijke richting biedt deze locatie grote potentie om hogere bebouwing toe te laten. Gedacht kan worden aan één hoge (gelede) woontoren van bijvoorbeeld 15 à 20 lagen (circa 45 à 60 meter hoog) dan wel een compositie van meerdere hogere woongebouwen variërend van 8 tot 16 lagen (circa 25 à 50 meter). Nadere ruimtelijke studie zal de exacte bebouwingshoogte moeten uitwijzen.

In samenhang met nieuwe waterstructuur kan de entree nog worden benadrukt door dit westelijke woongebied als een soort eiland uit te voeren, waarbij de bebouwing aan de zijde van het water een interessante gebouwde overgang kan vormen; dit eiland krijgt juist op het westen aan de Jan Thomeelaan de toegang.



afbeelding 19: referentiebeelden woonmilieu westelijk woongebied (stapeling)

oostelijk woongebied

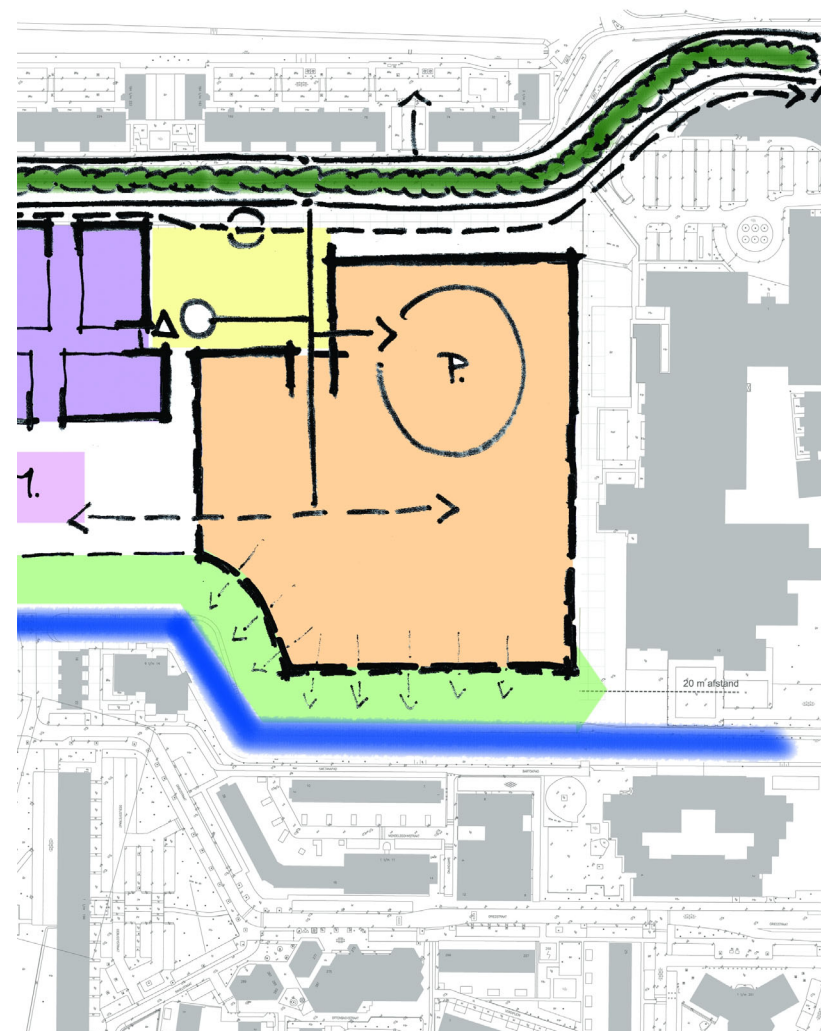
In samenhang met de ontwikkeling van het nieuwe ziekenhuis bestaat het voornemen in aangrenzende bebouwing gelieerde functies te huisvesten. In bijvoorbeeld Dordrecht worden in een soort gezondheidsboulevard naast het ziekenhuis ook de GGD, apotheek, opticien, thuiszorgwinkel gehuisvest. Daarnaast kan ook worden gedacht aan bijvoorbeeld fysiotherapie. Ook in het ziekenhuis bevinden zich functies die mogelijk in de toekomst in aangrenzende nieuwbouw kunnen worden gehuisvest. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de kantoorfuncties, maar ook oogheelkunde. Voorts is bijvoorbeeld een zorg-hotel een mogelijkheid. Ook zijn winkels en andere commerciële en publieks-gerichte functies denkbaar.

Uitgangspunt voor het oostelijk gebied is dat de zorg- en commerciële functies vooral in de plint van de bebouwing wordt gehuisvest over twee lagen. De beoogde detailhandelsfuncties nabij het ziekenhuis mogen geen verdringings-effect hebben voor het nabijgelegen buurtwinkelcentrum aan het Verdiplein.

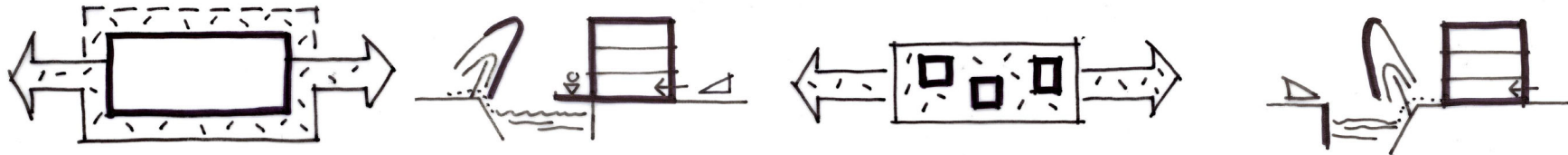
Boven deze dubbele plint met publieksgerichte functies worden woningen gedacht in gemiddeld circa 4 lagen. Deze woningen zijn gericht op binnenhoven, waaronder een belangrijk deel van de parkeerbehoefte wordt opgelost. De woningen zijn daarnaast gericht op het nieuwe plein tussen deze bebouwing en het ziekenhuis.

In zuidelijke richting wordt deze bebouwing en opgetilde maaivelden min of meer trapsgewijs afgebouwd richting de ecologische zone. Zowel de hoogte als dichtheid neemt vanaf de Reinier de Graafweg richting ecologische zone af.

Nabij de ecologische zone kunnen grondgebonden woningen (met tuin) worden gerealiseerd. Deze woningen kunnen eventueel als een eiland worden gegroepeerd door de aanleg van een nieuwe watergang (mede om voldoende waterberging te realiseren).



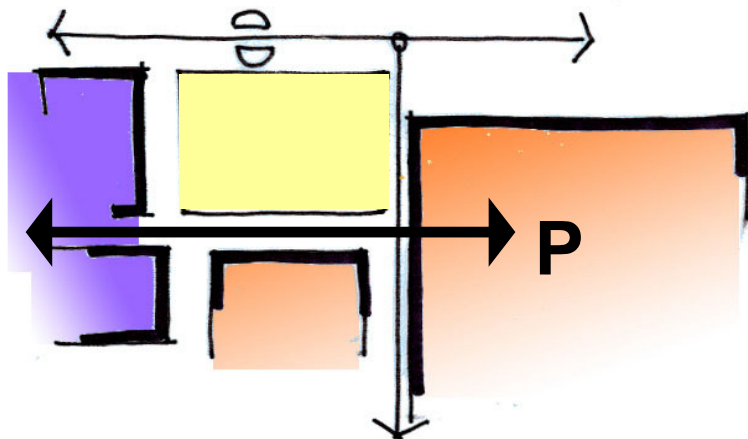
afbeelding 20: oostelijk woon- en zorggebied



afbeelding 21: referentiebeelden woonmilieu's langs ecologische zone

ziekenhuisplein

Aan de oostkant van het nieuwe ziekenhuis is een stedelijk plein gedacht als bijzondere plek in de stad en als publieksentree van het ziekenhuis en de omliggende zorg- en commerciële functies en woningen. Dit plein moet geen parkeerterrein worden maar een aantrekkelijke verblijfsruimte. Natuurlijk moet het plein wel ruimte bieden aan het halen en brengen van mensen bij het ziekenhuis. Ook moet er ruimte zijn om fietsen te stallen, maar wel zodanig ingepast dat de verblijfskwaliteit gewaarborgd is. Het plein grenst aan de Reinier de Graafweg, waar op deze plaats de halte voor het openbaar vervoer zal worden gesitueerd.



afbeelding 22: openbaar plein ("Reinier de Graafplein")

ecozone

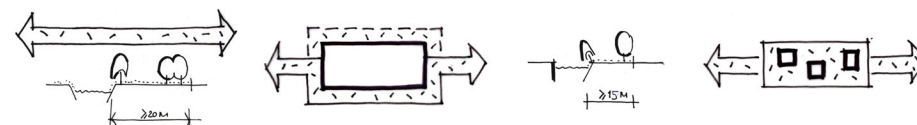
Aan de noordzijde van de watergang die het ziekenhuisterrein scheidt met de kavels langs de Brahmslaan wordt een gemiddeld 20 meter brede ecologische zone (breder mag natuurlijk ook) voorgesteld, in het verlengde van de vastgestelde ecologienota.

De breedte van de ecozone mag plaatselijk variëren, doch de zone mag niet smaller zijn dan 15 meter. De versmallingen dienen op andere plaatsen binnen het plangebied te worden gecompenseerd.

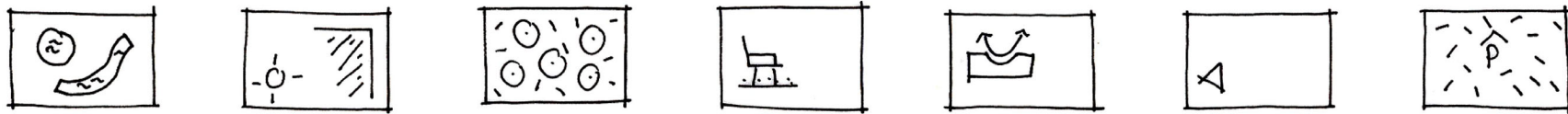
Ook andere elementen kunnen worden gecombineerd in de ecozone, zoals waterpartijen en speelvoorzieningen, doch deze mogen niet tot het oppervlak van de zone worden gerekend. Bij het westelijk woongebied zou – indien er voor wordt gekozen de noodzakelijke groen- en speelvoorzieningen met de ecozone te combineren – moeten worden uitgegaan van minimaal 25 meter en bij het oostelijk gebied 35 meter breedte. De ecozone vormt een interessant gebied voor de woningen zowel aan de oost- als aan de westzijde van het ziekenhuis.

Daarnaast moet de inrichting worden afgestemd op de gewenste ecologische functie. In de ecozone wordt een wandelroute in oostwest richting opgenomen.

Aan de zuidkant van het ziekenhuis wordt een ruime ecozone in samenhang met het aanwezige water (en nog te realiseren water) gerealiseerd. Ter hoogte van het ziekenhuis zal de ecozone overgedimensioneerd worden in verband met de dubbelfunctie als ziekenhuistuin van dit deel, waarbij continuïteit van de ecozone voorwaarde is. De functie als ecozone is bij de inrichting het belangrijkste. De mate van openbaarheid van dit deel van de ecozone moet nog nader worden onderzocht in relatie tot de veiligheid/beveiliging van ziekenhuis.



afbeelding 23: referentiebeelden ecologische zone



afbeelding 24: referentiebeelden inrichting ziekenhuisplein

Reinier de Graafweg

Reinier de Graafweg krijgt een geheel nieuw profiel als gevolg van de ontwikkelingen op het ziekenhuisterrein alsmede de doortrekking naar de A4 en de aanleg van de hov-baan (hov staat voor hoogwaardig openbaar vervoer).

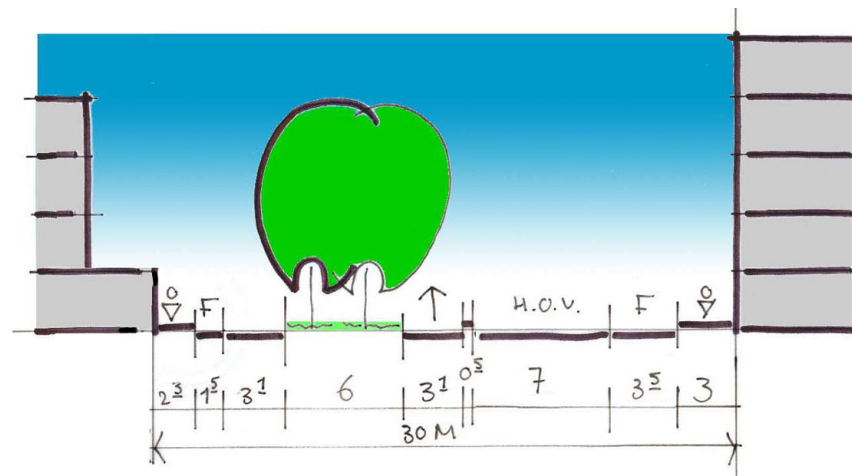
Gemeente en ziekenhuis hebben gezamenlijk een profielmaat van tenminste 30 meter afgesproken ter hoogte van de nieuwbouw van het ziekenhuis. Op andere plaatsen zal naar verwachting een breder profiel noodzakelijk zijn als gevolg van ruimte voor het kruispunt bij de Jan Thomeelaan en de hov-halte bij het ziekenhuis. Hiertoe zal de gemeente gronden van het ziekenhuis moeten verwerven.

Naast de verschillende functies die in het nieuwe profiel een plaats moeten krijgen, moet het Reinier de Graafweg een stedelijke ruimte worden. In verband hiermee wordt voorgesteld om uit te gaan van laanbeplanting van het begin tot het eind. Deze laan beplanting kan in verschillende vormen, bijvoorbeeld twee rijen samen in een brede middenberm of twee rijen aan weerszijden van de hov-baan. Van belang is dat de laanbeplanting alleen kleine onderbrekingen krijgt, bijvoorbeeld alleen ter plaatse van de kruispuntvlakken.

In de ontwikkelingsvisie waren nog drie varianten voor het dwarsprofiel opgenomen. Nadere studie heeft inmiddels uitgewezen dat variant b de voorkeur verdient. Op onderdelen is dit profiel bij de uitwerking geoptimaliseerd, waarbij het fietspad niet tussen hov-baan en rijbaan komt te liggen, maar tussen voetpad en hov/baan (zie afbeelding 25).

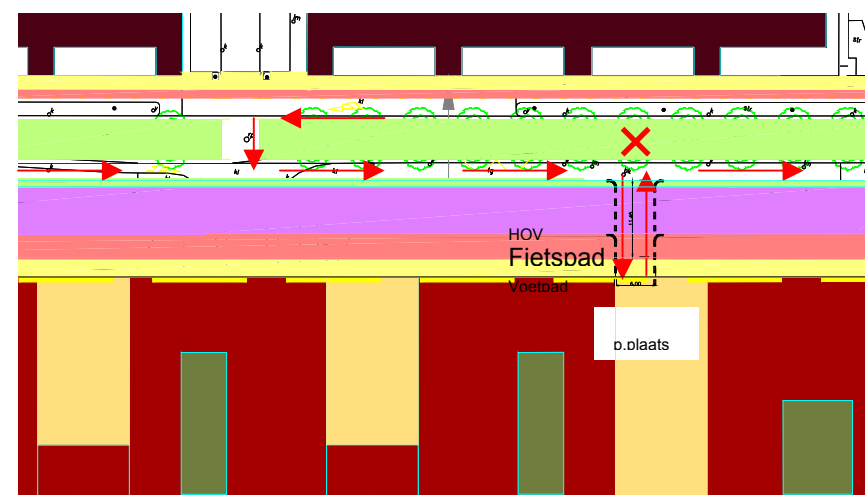
Het profiel is als volgt opgebouwd. De verkeersruimte voor autoverkeer liggen aan de noordkant van het profiel. De twee rijbanen (stad in en stad uit) worden gescheiden een brede middenberm met een dubbele bomenrij. De hov-baan ligt daardoor juist aan de zijde van het ziekenhuis, zodat voetgangers niet meer de weg hoeven over te steken. Tussen de hov-baan en het voetpad langs het ziekenhuis ligt een vrijliggend tweerichtingen fietspad, terwijl aan de zijde van de bestaande woningen een fietsstrook is opgenomen. Door de brede middenberm kunnen op verschillende plaatsen afslaand verkeer opstellen tussen de twee rijbanen. Als op langere termijn afslagvakken nodig zijn kunnen deze in een deel van deze middenberm worden ingepast, zonder aantasting van het volledige profiel.

Vooraf gelet op de belangrijke relatie tussen het openbaar vervoer en het ziekenhuis verdient een profiel met de hov-baan langs het ziekenhuis de voorkeur; deze hov-baan kan ook dienst doen voor hulpdiensten (ambulance).

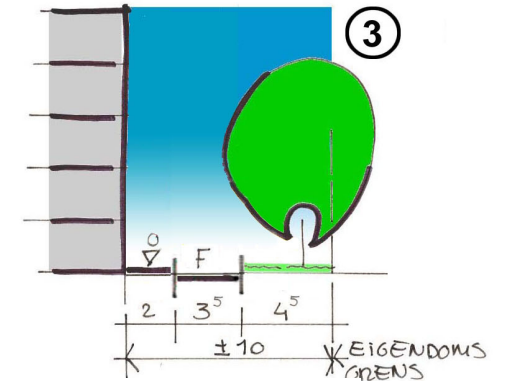
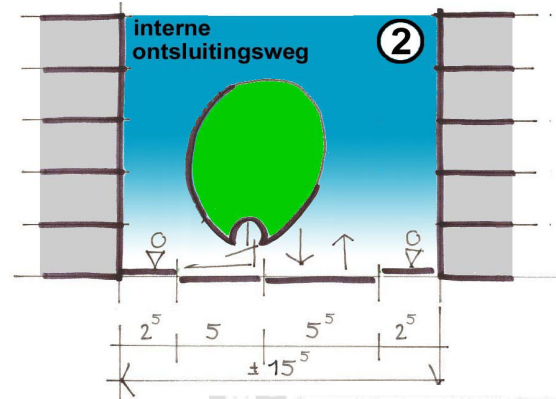
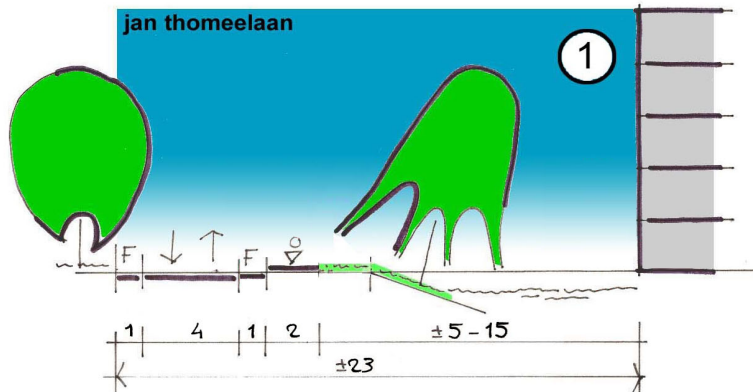


afbeelding 25: toekomstig dwarsprofiel Reinier de Graafweg

In verband met de bereikbaarheid van de spoedeisende hulp zal in bij de inrichting van het profiel rekening worden gehouden met een in-/uitrit vanaf de zuidelijke rijbaan.



afbeelding 26: toegang spoedeisende hulp vanaf de Reinier de Graafweg

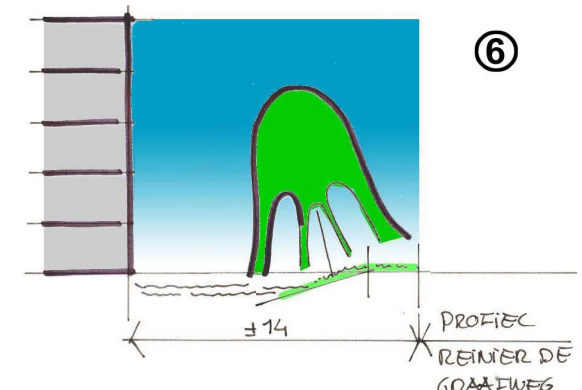
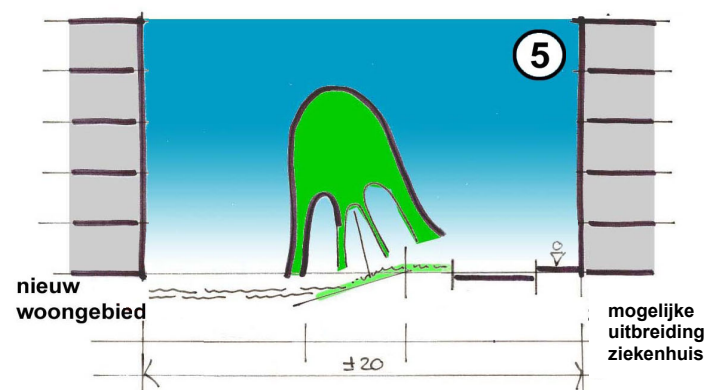
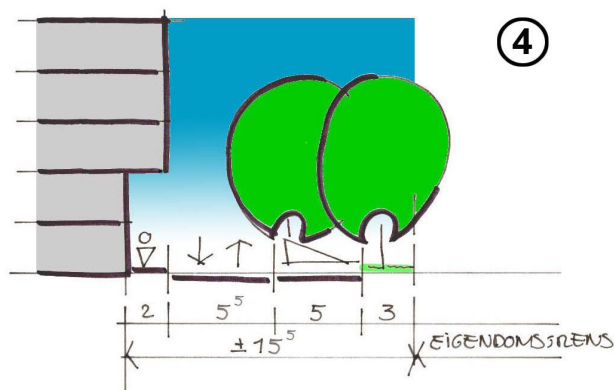
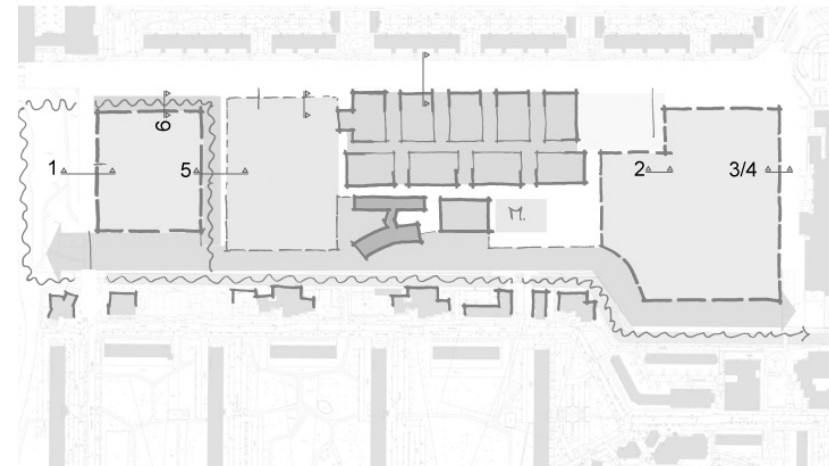


profielen ruimten

Bij de ontwikkeling van het plangebied is het van groot belang dat de openbare ruimte een goede kwaliteit krijgt. Dit wordt bepaald door enerzijds de inrichting en materialisering anderzijds de profilering van de verschillende ruimten. Op maatgevende plaatsen is het dwarsprofiel bepaald. Op het profiel van de Reinier de Graafweg is al eerder ingegaan.

Jan Thomeelaan: deze straat neemt in belang toe, onder andere daar het westelijk woongebied voor autoverkeer van deze straat wordt ontsloten; rekening wordt gehouden de fietsroute richting centrum Den Hoorn (profiel 1);

interne ontsluitingsstraat in oostelijk deel: deze straat vormt de hoofdontsluiting in het oostelijk deel, onder andere als route naar het milieuplein van het ziekenhuis (bevoorrading); uitgegaan wordt van een ruim profiel met ruimte voor haaks parkeren en een rij bomen (profiel 2);



ostrand: aan de oostzijde moet een goede overgang met het terrein van andere maatschappelijke functies worden verkregen; dit betekent dat ter plaatse met bebouwing enige afstand tot de grens moet worden gehouden; daarnaast is het gewenst ruimte te bieden aan een langzaam verkeersroute die aansluit op het VDD-terrein (profiel 3); als aan de ostrand ook een weg komt, bijvoorbeeld om een deel van het parkeren op maaiveld op te lossen is een ruimer profiel aan de orde (profiel 4);

overgang westelijke woongebied-ziekenhuisterrein: om een goede overgang – ook op langere termijn waarbij het ziekenhuis aan de westzijde mogelijk zal uitbreiden – is een groen- en waterzone opgenomen (profiel 5);

westelijk woongebied aan zijde Reinier de Graafweg: om de entree van Delft vormt te geven wordt in samenhang met de realisatie van een nieuwe waterstructuur meer afstand tot de Reinier de Graafweg voorgesteld; hierbij is rekening gehouden met extra ruimte voor het kruispunt van de Jan Thomeelaan met de Reinier de Graafweg (profiel 6).

parkeeroplossingen

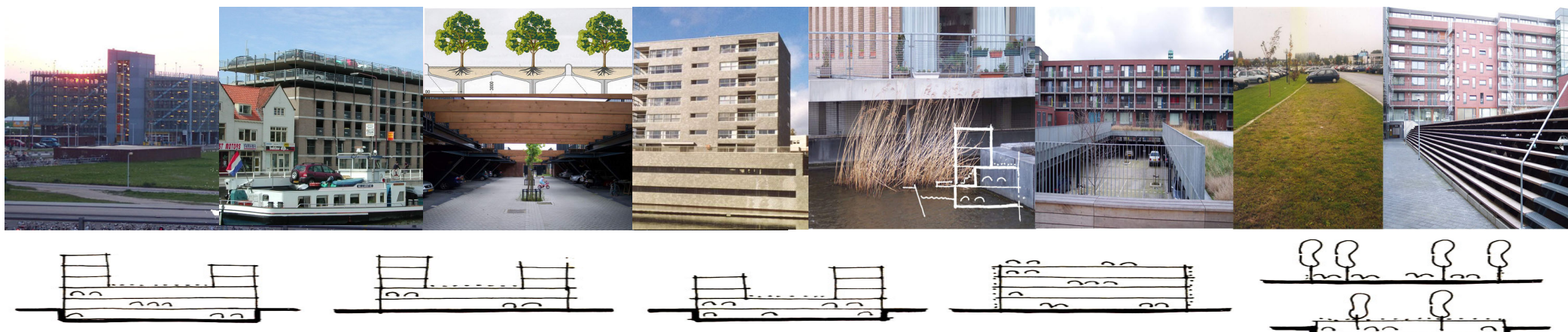
Voor het nieuwe ziekenhuis zijn ongeveer 1100 parkeerplaatsen noodzakelijk. Deze zijn gelet op de opzet van het ziekenhuis onder te verdelen in parkeerplaatsen aan de oostzijde voor bezoekers en aan de westzijde voor personeel.

Daarnaast is parkeergelegenheid voor de gewenste woningen, zorgfunctie en commerciële functies. In de visie uitgegaan van ongeveer 330 woningen die tezamen een parkeerbehoefte van circa 561 parkeerplaatsen hebben. Bij een andere woningdifferentiatie met meer duurdere woningen zal met een hogere parkeernorm rekening moeten worden gehouden.

Ook voor de zorg- en commerciële functies, die in het oostelijk deel worden voorzien, is parkeergelegenheid nodig (circa 85 pp).

Gelet op de beschikbare ruimte zijn intelligente oplossingen voor het parkeren met inbegrip van optimaal dubbel grondgebruik noodzakelijk. Een en ander resulteert in verschillende vormen van gebouwde parkeervoorzieningen, in of onder gebouwen en in gestapelde vorm. Bij dergelijke oplossingen is het van belang dat de kwaliteit van de openbare ruimte en die van de woonomgeving hoogwaardig is. Het hierbij vooral om goede toegankelijkheid, sociale veiligheid en beeldkwaliteit.

Een zo groot mogelijk aantal parkeerplaatsen wordt in de vorm van een gebouwde parkeervoorziening gerealiseerd. Dit geldt ook voor het parkeerterrein aan de westzijde van het ziekenhuis. Gezien de noodzakelijke ruimtereservering voor eventuele uitbreiding van het ziekenhuis, is gekozen voor maaiveld parkeren op de plaats van de mogelijke uitbreiding (zie afbeelding 28). De hoge kosten van gebouwde parkeergelegenheid en de beperkte opbrengsten van vooral het parkeren van het ziekenhuispersoneel spelen hierbij ook een rol. Ingeval van uitbreiding zal dit parkeren op maaiveld worden vervangen door een gebouwde voorziening.



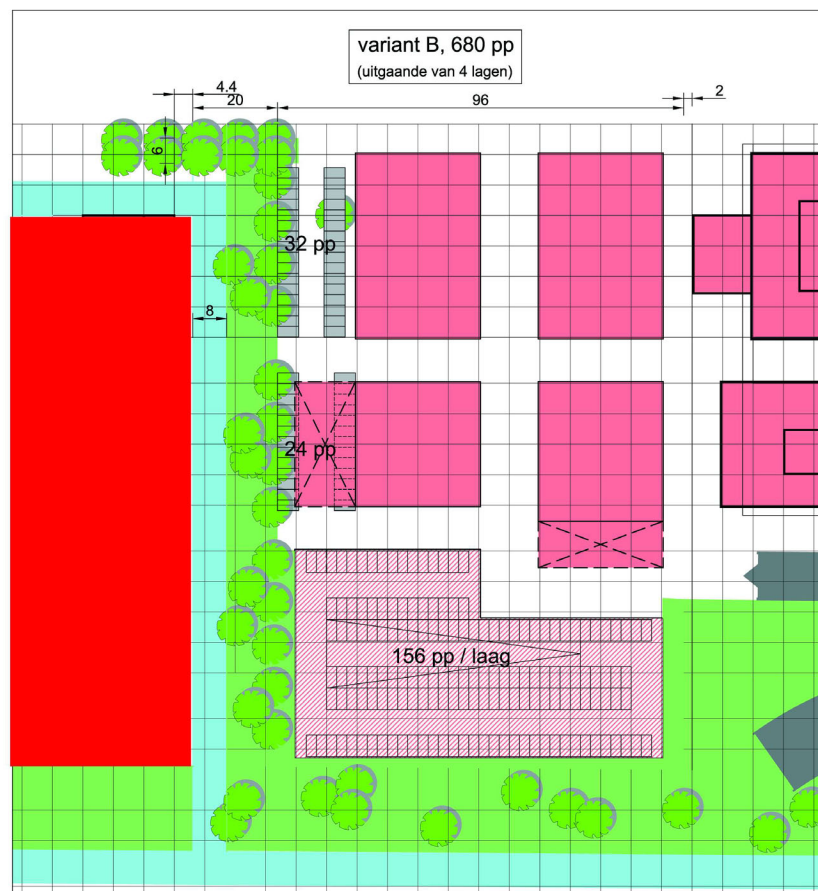
afbeelding 27: mogelijke parkeeroplossingen (algemeen)

Dubbelgebruik aan de oostzijde ligt gelet op een aparte commerciële parkeergarage minder voor de hand en zal naar verwachting nauwelijks een reductie van het aantal parkeerplaatsen opleveren.

Aandacht voor de inpassing in de omgeving is noodzakelijk, vooral langs de randen van het grote parkeerterrein van het ziekenhuis. Bij de overgang met het westelijk woongebied is rekening gehouden met voldoende maat voor een aanvaardbare overgang met groen en water. Aan de zijde van de Reinier de Graafweg kan een groenzone met bijvoorbeeld een oplopend talud het zicht op het parkeren vanuit de openbare ruimte moeten verminderen c.q. verbeteren.

Ook de gebouwde parkeervoorzieningen moeten zorgvuldig worden ontworpen en ingepast om een goed leefklimaat te krijgen bij een dergelijk intensief en meervoudig ruimtegebruik.

Het dubbelgebruik van parkeergelegenheid aan vooral de westzijde is naar verwachting interessant; nader onderzoek bij de verdere planvorming moet de omvang en haalbaarheid nog aantonen.



afbeelding 28: parkeeroplossing westzijde ziekenhuis

3.3 Functies

3.3.1 Ziekenhuis

bestaande situatie

De Reinier de Graaf Groep is een topklinisch opleidingsziekenhuis met vestigingen op locaties in Voorburg, Naaldwijk, Ypenburg en Delft. Het high-tech / high-cure deel van de Reinier de Graaf Groep is gevestigd op haar hoofdlocatie te Delft. Het Reinier de Graaf ziekenhuis in Delft is thans gevestigd aan de Reinier de Graafweg in een aantal gebouwen. Het Bethelgebouw (B-gebouw), het Hippolytusgebouw (H-gebouw), het SSDZ (stichting samenwerkende Delftse ziekenhuizen) en de Gravin. In het SSDZ-gebouw, dat nu (medio 2005) wordt gerenoveerd, zijn de laboratoriumdiensten van de instelling gehuisvest. De Gravin, een nieuwbouw uit 2001, huisvest de samenvoeging van de GGZ-Delfland en de oude afdeling psychiatrie (PAAZ) van de Reinier de Graaf Groep. Het ziekenhuis heeft in de huidige situatie 565 bedden en heeft een verzorgingsgebied van ongeveer 275.000 mensen.

beleid

Middels de verklaring van het Ministerie van VWS d.d. 12 maart 2001, heeft de Reinier de Graaf Groep toestemming verkregen voor de herstructurering van haar ziekenhuiszorg op haar locaties. Het meest omvangrijke deel van deze herstructurering omvat het realiseren van een vervangende nieuwbouw van het ziekenhuis onder sloop of afstoting van de oude B- en H-gebouwen.

gewenste ontwikkeling

Bij de vernieuwing van het bestaande ziekenhuiscomplex zal het ziekenhuis worden afgestemd op de toekomstige functie en behandelingswijzen. Hierbij vindt een verschuiving naar poliklinische behandelingen plaats, waarbij het (langdurig) verblijven in het ziekenhuis wordt teruggedrongen. In de nieuwbouw wordt rekening gehouden met:

- 490 bedden;
- 220.000 mensen per jaar (klinische en dagbehandeling);
- 350.000 mensen per jaar (polikliniekbezoek);
- 1520 f.t.e. (medewerkers tot 2010);
- 59.000 m² bvo (bruto vloer oppervlak).

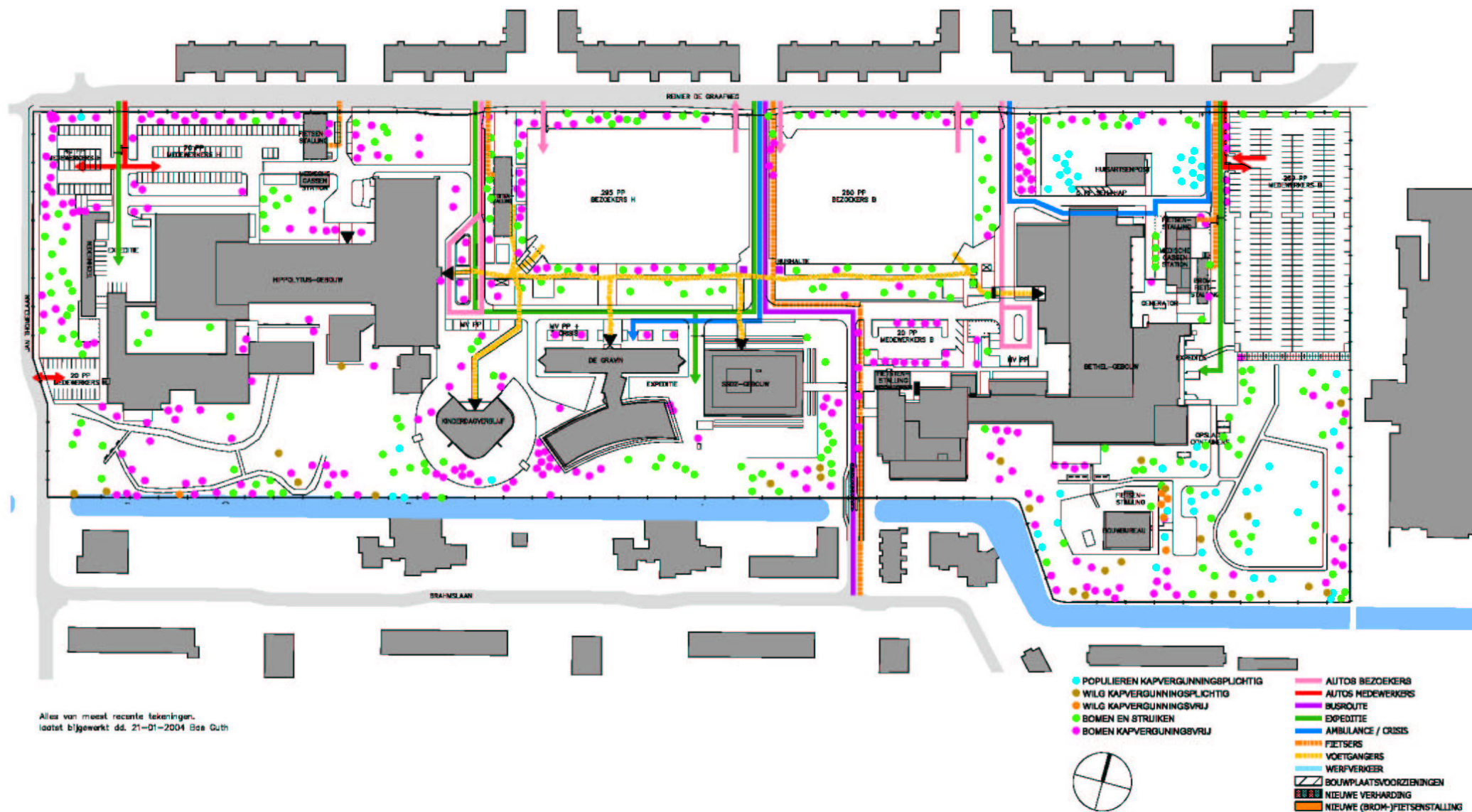


afbeelding 29: begane grond nieuw ziekenhuis

De nieuwbouw van het ziekenhuis vindt plaats op het centraal gelegen parkeerterrein. Het gebouw beslaat 9 gebouwdelen ("korrels"). Het ziekenhuis is sterk afgestemd op enerzijds het ziekenhuisprogramma en anderzijds is de bestaande ruimtelijke situatie in sterke mate bepalend. Immers de nieuwbouw moet worden gerealiseerd terwijl de bestaande ziekenhuisgebouwen tijdens de bouw moeten kunnen blijven functioneren. Daarnaast bepalen de te handhaven gebouwen aan de zuidzijde en de Reinier de Graafweg aan de noordzijde de beschikbare ruimte.

Daarnaast is er ruimte ter grootte van één korrel nodig voor een milieuplein, waar allerlei stoffen en gassen worden opgeslagen en verzameld. De nieuwbouw is 5 lagen hoog, waarbij de zuidelijke korrels nog een laag hoger kunnen worden. Op delen van het gebouw zijn nog technische ruimten gepland. Aan de westzijde wordt rekening gehouden met een ruimtereservering voor de uitbreiding met maximaal 4 korrels op een termijn van circa 20 à 30 jaar.

Het parkeren van het ziekenhuis valt onder te verdelen in een parkeerbehoefte van 750 parkeerplaatsen voor personeel aan de westzijde van het gebouw en 350 parkeerplaatsen voor bezoekers aan de oostzijde van het gebouw, waar de bezoekersingang komt. Het SSDZ-gebouw en de Gravin blijven gehandhaafd. De parkeerbehoefte van deze gebouwen maakt onderdeel van de hiervoor beschreven parkeerbehoefte van het ziekenhuis als totaal. Aan de oostzijde van het SSDZ-gebouw is ruimte nodig voor het milieuplein van het ziekenhuis ter grootte van ongeveer 1 korrel.



afbeelding 30: bestaande situatie ziekenhuis

Bij de Gravin is ruimte nodig voor een tuin ter grootte van ongeveer 1 korrel; dubbelgebruik met de gewenste ecologische zone aan de zuidzijde is in principe mogelijk.



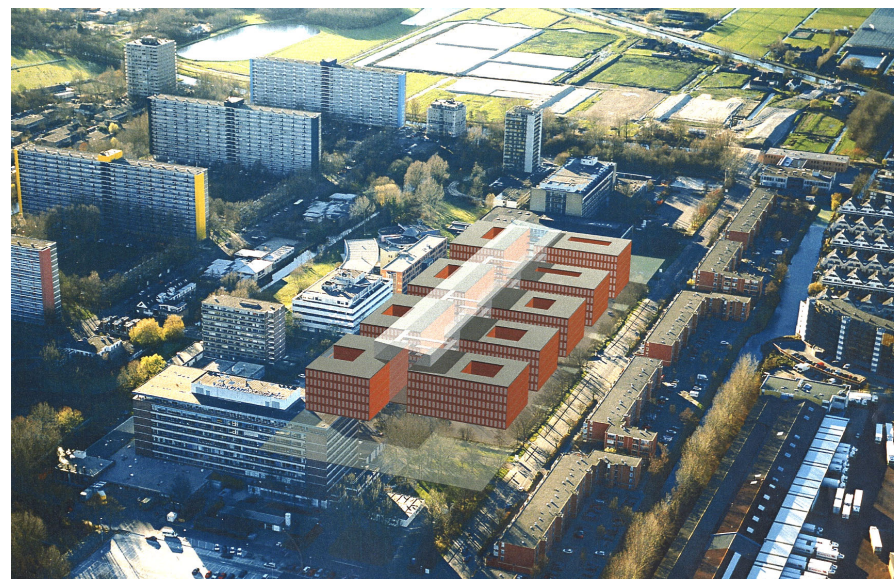
afbeelding 31: nieuw ziekenhuis

Het nieuwe ziekenhuis wordt gebouwd op het centraal gelegen parkeerterrein tussen de bestaande gebouwen.

De programmatische eisen en ruimtelijke mogelijkheden hebben geresulteerd in een gebouw bestaande uit 9 gebouwdelen, korrels genaamd. Deze korrels hebben een rechthoekige plattegrond. De korrels worden door een transparante binnenstraat met elkaar verbonden. Deze "ruggengraat" loopt van oost naar west, waarbij de publiekstoegang aan de oostzijde ligt en de personeelsingang aan de westzijde. De korrels ten zuiden van de binnenstraat zijn oostwest geplaatst, de korrels tussen de binnenstraat en de Reinier de Graafweg zijn noordzuid geplaatst.

Bij de publiekstoegang is een openbare verblijfsruimte gedacht als toegangsplein van het ziekenhuis en de andere aan deze ruimte gelegen functies, zoals zorg, commerciële functies en wonen. Bij de ingang van het ziekenhuis zal een voorziening komen voor halen en brengen, taxi e.d.. Voor het bezoekersparke-

ren is in de oostelijke woon- en zorgvlek een parkeergarage opgenomen. Over het plein is een goede voetgangersroute van deze parkeergarage naar het ziekenhuis mogelijk.



afbeelding 32: fotomontage nieuw ziekenhuis

Aan de westzijde, waar de personeelstoegang is gedacht, is een groot parkeerterrein voorzien. Afhankelijk van de wijze waarop het parkeren van het personeel al dan niet kan worden gecombineerd met het parkeren bij de woningen ten westen van het ziekenhuis is een gebouwd parkeervoorziening noodzakelijk. Langs de randen wordt ruimte gehouden voor een groene overgang met de omgeving. Aan de zuidzijde waar de ecologische zone over het ziekenhuisterrein voert, zal deze zone worden vergroot om tevens dienst doen als tuin bij De Gravin en het ziekenhuis, zonder dat de continuïteit van de ecologische zone wordt geschaad.

De nieuwbouw van het ziekenhuis zal 5 lagen hoog worden, terwijl op een deel van deze bebouwing nog een extra laag wordt voorzien ten behoeve van technische installaties. Mogelijk zal de bebouwing tussen de binnenstraat en het SSDZ-gebouw later worden uitgebreid met een zesde laag. Aangezien een ziekenhuisverdieping/laag een grotere hoogte heeft als bijvoorbeeld woongebouwen zijn deze 5 lagen vergelijkbaar met een woongebouw van 6 à 7 lagen.

Het ziekenhuis heeft in de nieuwe situatie een kleiner terrein dan nu het geval is. Zowel de gebiedsdelen aan de oost- als westzijde worden afgestoten ten behoeve van de in deze visie omschreven ontwikkeling als woon- en zorggebieden.



In het ontwerp van de nieuwbouw van de Reinier de Graafgroep wordt veel aandacht besteed aan zorg voor de patiënt en voor de omgeving. Hierbij worden uitdrukkelijk duurzaamheidsaspecten in het ontwerp opgenomen. Door middel van het toepassen van de principes van IFD-bouwen (industriële, flexibel en demontabel) verwacht de Reinier de Graaf Groep haar huisvestingswensen voor de toekomst te verzekeren. Aan het ontwerp is daarom de IFD-Demonstratiestatus toegekend door de SEV, in deze een uitvoeringsorgaan van de ministeries van EZ en VROM.

In het ziekenhuis is een bescheiden detailhandelsfunctie aanwezig (kiosk) alsmede een horecagelegenheid (koffiehoek en een bedrijfsrestaurant). Ten zuiden van het ziekenhuisterrein ligt één van de twee buurtwinkelcentra van de Buitenhof, het buurtwinkelcentrum Verdiplein. Dit winkelcentrum heeft een winkelvloeroppervlak van 1.300 m² bvo. Onlangs is de aanwezige supermarkt uitgebreid, terwijl de openbare ruimte in aansluiting hierop nog zal worden aangepast.

In het kader van wijkeconomie is het gemeentelijk beleid erop gericht gedomineerd en daar waar mogelijk economische activiteiten in de wijken te bevorderen. Zonder afbreuk te doen aan bestaande voorzieningen.

De nota De economie van Delft: op weg naar 2015 heeft als hoofddoel een beeld te krijgen van de ruimtevraag van bedrijven en instellingen en de groeimogelijkheden van de Delftse economie. Hiervoor is de structuur van de Delftse economie nauwkeurig in kaart gebracht. 15 sectoren worden hiervoor onderscheiden (zie bijlage II van betreffende nota) en per sector zijn groeiprognozes gemaakt. Ook de groei van de beroepsbevolking in Delft en omgeving is een zeer bepalende factor voor de economische groei. De taak van gemeenten is tijdig de nodige maatregelen te nemen om te kunnen voldoen aan de te verwachte ruimtevraag (kwalitatief en kwantitatief) van bedrijven en de bereikbaarheid.

De nota's Wijkeconomie en Aanpak Buurtwinkelcentra 2002 – 2010 verstaan onder wijkeconomie: het geheel van economische voorzieningen relevant voor de leefbaarheid van de wijk. Het Wijkeconomie beleid onderscheidt 3 uitvoeringstrajecten:

- de buurtwinkelcentra;
- het stimuleren van werken-aan-huis/nieuwe economie;
- het bevorderen van kleinschalige bedrijvigheid in woonwijken.

De economische ontwikkelingen van buurtwinkelcentra (o.a. het nabij gelegen buurtwinkelcentrum Verdiplein) zijn beperkt. De investeringsbereidheid en commercieel draagvlak voor nieuwe buurtwinkels bij ondernemers in of bij de

Zorgboulevard en het ziekenhuis zal vermoedelijk niet groot zijn. Wanneer een zorgboulevard tot de mogelijkheden blijkt te behoren rekening houden met een ruimtevraag van ca. 500 m² bvo aan detailhandel.

3.3.3 Overige gezondheids- en zorgfuncties

bestaande situatie

In en bij het ziekenhuis zijn verschillende gezondheids- en zorgfuncties aanwezig, zoals het kinderdagverblijf en de huisartsenpost. De huisartsenpost is gehuisvest in tijdelijke bebouwing tussen het B-gebouw en de Reinier de Graafweg.

beleid

De nota "realisatie gezondheidscentra in Delft" (mei 2003) geeft aan dat de gemeente in iedere Delftse Wijk een laagdrempelig zorgaanbod wil aanbieden van verschillende disciplines.

Het ligt in de bedoeling in de Buitenhof een woonservicezone tot ontwikkeling te brengen. Het eerder genoemde buurtwinkelcentrum vormt een belangrijk element voor de toekomstige woonservicezone. Binnen een gebied van ongeveer 400 meter dienen allerlei zorgvoorzieningen en geschikte woningen te worden gerealiseerd.

gewenste ontwikkeling

De huisartsenpost blijft behouden en zal in het nieuwe ziekenhuis worden ingepast.

In samenhang met de ontwikkeling van het nieuwe ziekenhuis bestaat het voornemen in aangrenzende bebouwing gelieerde functies te huisvesten. In bijvoorbeeld Dordrecht worden in een soort gezondheidsboulevard naast het ziekenhuis ook de GGD, apotheek, opticien, thuiszorgwinkel gehuisvest. Daarnaast kan ook worden gedacht aan bijvoorbeeld fysiotherapie. Ook in het ziekenhuis bevinden zich functies die mogelijk in de toekomst in aangrenzende nieuwbouw kunnen worden gehuisvest. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de kantoorfuncties, maar ook oogheelkunde en dergelijke.

Als afdelingen en diensten van het ziekenhuis verzelfstandigen en verplaatsen naar een Zorgboulevard zijn er wellicht doorgroeimogelijkheden in de particuliere sector en ontstaat er een cluster van (innovatieve) zorgbedrijven.

De ruimtevraag hangt af van de mate waarin ziekenhuisfuncties naar buiten kunnen worden verplaatst. Hieronder staat een selectie uit de mogelijke voorzieningen op buurt- en wijkniveau op genomen in de nota Ontwikkelingsvisie Buurtwinkelcentra 2002 – 2010.

Mogelijke (niet) – commerciële voorzieningen op (buurt - en wijkniveau)			
Snookercentrum	Financiële instellingen	Speur- en ontwikkelingswerk	Zorgwinkel
Naai/kledingatelier			Culturele uitleencentra en openbaar archief
Fitnesscentra	Milieudienstverlening	Acupunctuur/homeopathie	
Hydrocultuur	Drukkerij/copyshop		Chemische wasserij
Verkeersbureaus	Apotheek	Markt/opinie onderzoeksbureaus	Hypotheekwinkels
Marktonderzoekbureaus	Tandarts	Architecten	Internetdiensten
Zonnestudio, schoonheidscentrum	Makelaarskantoor	Verzorging etalages	Dierenambulance
Rechtswinkel, rechtskundig adviesbureau	Verzekeringen/pensioenen	Uitzendbureaus	Consultatiebureaus
Kapper	Fysiotherapie	Banenpools	Praktijken voor alternatieve behandelwijzen
Allochtone winkels	Autoverhuurbedrijven	Schoonmaakbedrijven	Stadswacht dependance / kantoor
Hondentrimsalon	Computersadvies/systeemhuis	Pinautomaat/Bank/Postagentschap	Afslankinstituten
Dierenartsenpraktijk	Databanken	Kleuterdagverblijf/kinderopvang	Verloskundigen praktijk
Reclame/ontwerp atelier	Tandtechnisch laboratorium	Bloedbank	Patiënten servicebureau
Uitzendbureau zorgsector	Opticien	Thuiszorgwinkel	Kapper met haarwerkspecialiteit
Beautysalon	Verkoop orthopedische middelen	Audicien	Lingeriespecialist (o.a. voor draagsters protheses)
Mondhygiënist	Huidtherapeut	Verkoop van gezondheidsproducten en gespecialiseerde voeding	
	Sportartikelen (preventie)		

Het Reinier de Graafterrein maakt onderdeel uit van de woonservicezone Buitenhof. De woonservicezone is een gebied ter grootte van grofweg 500 meter rondom het winkelcentrum. Uitgangspunt dat het een omgeving is waar iedereen prettig woont maar waar ouderen en mensen met een functiebeperking, zo lang het wenselijk is, kunnen blijven wonen. Voor 2010 worden in de woonservicezone Buitenhof, door de gezamenlijke partijen op het gebied van wonen, zorg en welzijn die in Buitenhof actief zijn, de volgende zaken gerealiseerd:

1. De woonomgeving wordt veilig en toegankelijk gemaakt.
2. Zo mogelijk worden er woningen voor ouderen en mensen met een functiebeperking gerealiseerd d.m.v. nieuwbouw of opplussen.
3. Het bouwen van een gezondheidscentrum (Händellaan).
4. Een fysiek en digitaal informatieloket.
5. Twee wijkrestaurants als ontmoetingsplaats en een ouderensoos.
6. Capaciteit voor tijdelijke en langdurige verpleeghuiszorg en dag- avond- en nachtopvang en 94 verzorgingshuisplaatsen.
7. Gegarandeerde niet planbare 24 uren zorg binnen 10 minuten.
8. Een dekkend netwerk van diensten voor o.a. alarmering en vervoer.

3.3.4 Wonen

bestaande situatie

Binnen het plangebied zijn alleen langs de Brahmslaan woningen aanwezig. Het betreft enkele als rij aaneengebouwde eengezinswoningen.

In de direct omgeving zijn wel veel meer woningen aanwezig. Het ziekenhuis-terrein wordt zowel aan de noord- als aan de zuidzijde door woongebieden ingesloten. Aan de noordzijde ligt een nieuwbouwwijk in als onderdeel van de bebouwde kom van Den Hoorn, ten oosten daarvan zal de komende jaren de nieuwe woonbuurt op het VDD-terrein verrijzen. Beide gebieden krijgen een gevarieerde woningsamenstelling, zowel qua bouwvorm (gestapeld en grondgebonden) als qua financieringscategorie (duur, middelduur en goedkoop).

Aan de zuidzijde ligt het oudere, naoorlogse woongebied van de Buitenhof. De zone direct ten zuiden van de Brahmslaan bestaat uit een viertal grote galerij-flats met woningen in de sociale sector. Tussen deze 4 flats staan 3 rijtjes met grondgebonden eengezinswoningen in de koopsector.

beleid

In oktober 2003 heeft de gemeenteraad van Delft de *Toekomstvisie omvang woningvoorraad Delft* vastgesteld. Hierin wordt de gewenste ontwikkelingsrichting van de woningvoorraad in Delft tot 2015 beschreven. Geconcludeerd wordt dat de woningvoorraad in Delft eenzijdig is opgebouwd waarbij tweederde van

de voorraad tot de huursector behoort, waarvan het merendeel een goedkope (flat)woning is. Er zijn veel woningen die wat betreft prijs en kwaliteit tot het lager en middensegment behoren. Het aantal sociale huurwoningen is veel groter dan het aantal huishoudens met lage inkomens in Delft.

Eén van de conclusies is dat de omvang van de sociale woningvoorraad ruim voldoende is voor het huisvesten van de doelgroep van beleid. Vanuit de markt bezien is bij nieuwbouw een aandeel van maximaal 15% sociaal wenselijk. Nieuwbouw in Delft moet bijdragen aan het toevoegen van woonkwaliteit, het inlopen van de grootste woningtekorten, het realiseren van een meer evenwichtige opbouw van de woningvoorraad en het realiseren van betaalbare huisvesting voor specifieke doelgroepen zoals ouderen, met kwaliteiten die in de bestaande voorraad onvoldoende voorhanden zijn. Hierbij valt onder meer te denken aan aanpasbaar gebouwde woningen en vormen van huisvesting waar zorg geleverd kan worden.

gewenste ontwikkeling

Delft is een compacte stad waarbij uitbreiding van de woningvoorraad vooral via verdichting en op functieverandering locaties in de bestaande stad gerealiseerd moeten worden. Realisatie van woningbouw op het Reinier de Graafterrein geeft hier invulling aan met de realisatie van circa 330 woningen op dit terrein. Op grond van de behoefte in Delft en de ingeschatte marktpotentie van dit project (deze locatie in relatie tot andere nieuwbouwplannen in de appartementensfeer) wordt de volgende differentiatie voorgesteld:

– goedkope sector (< 156.000 euro)	10%-15%
– middeldure sector (156-240.000 euro)	65%-75%
– dure sector (vanaf 240.000 euro)	15%-20%

Mogelijk zal naar aanleiding van de specifieke kwaliteiten en mogelijkheden van de twee woonvelden alsmede de volkshuisvestelijke situatie ten tijde van de ontwikkeling van de twee woongebieden een andere differentiatie aan de orde komen. Door de compacte bouwvorm, met een hoge woningdichtheid en gebouwde parkeervoorzieningen zal het percentage grondgebonden woningen mogelijk niet meer dan circa 10% bedragen. Het hoge aantal woningen is ook alleen mogelijk door relatief veel gestapelde woningen.

Doelgroepen

- Circa eenderde voor senioren; het Reinier de Graaf Gasthuisterrein zal naar verwachting op termijn deel gaan uitmaken van de op dit moment in ontwikkeling zijnde woonservicezone Buitenhof. Tegelijkertijd zal realisatie

van een zgn. zorgboulevard bijdragen aan de behoefte van deze doelgroep. Dit laatste zal echter mede in relatie tot de woonservicezone moeten worden gezien. Bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen van het ziekenhuis moet in ogenschouw worden genomen dat bij senioren de auto overdag vaker voor de deur staat.

- Alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens, modaal en bovenmodale inkomens.
- Starters/verplegend personeel voor de appartementen in de goedkope en middeldure prijsklassen huur en koop.
- Beperkte mate gezinnen, afhankelijk van ruimtelijke mogelijkheden grondgebonden woningen te realiseren, in principe circa 10%.
- Inschatting is dat circa 80% 1-2 persoonshuishoudens betreft. Dit is mede afhankelijk van aandeel grondgebonden woningen. Gezinnen zullen in beperkte mate geïnteresseerd zijn in appartementen op deze locatie.
- Mogelijk bestaat er behoefte van verplegend personeel. De huidige zusterflats worden tijdelijk verhuurd als studentenwoning, doch zullen worden gesloopt.

3.4 Openbare ruimte

Bestaande situatie

Het Reinier de Graaf Gasthuis heeft geen (visuele en functionele) relatie met de omliggende woonbuurten. Het vormt een barrière tussen de woningen aan de Brahmslaan en de woningen ten noorden van de Reinier de Graafweg. Het Reinier de Graaf Gasthuis wordt aan zuidzijde begrenst door een watergang die vanaf het Reinier de Graaf Gasthuisterrein en vanaf de Brahmslaan niet/nauwelijks waarneembaar is.

De (laan) beplanting van de Reinier de Graafweg is versnipperd en niet struikbepalend aanwezig.

Aan de westzijde wordt het Reinier de Graaf Gasthuisterrein door middel van bosplantsoen aan het oog onttrokken. De Jan Thomeelaan heeft daarom een groen karakter. De oostzijde grenst aan een particulier terrein van onder andere een revalidatiecentrum.

In het plangebied komen geen monumentale bomen voor, wel zijn op het terrein verschillende volwassen bomen aanwezig die het handhaven c.q. verplaatsen waard zijn.

Regelgeving en beleid

Binnen de gemeente Delft zijn richtlijnen opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte stad. Hierin wordt de structuur van Delft beschreven in lijnen (voorbeeld: Buitenhofdreef), vlakken (voorbeeld: terrein Reinier de Graaf Gasthuis) en punten of bijzondere plekken (voorbeeld: markt, stationsplein). In principe geldt voor de openbare ruimte een standaardinrichting (materialen/profielen). Indien er sprake is van een bijzondere plek kunnen hogere inrichtings- en beheereisen gesteld worden.

Om kinderen goede speelmogelijkheden te kunnen bieden gaat Delft uit van de realisatie van 1 speelplek (150 m²) per 50 kinderen. Het aantal kinderen wordt mede bepaald door het woningbouwprogramma. Per 100 kinderen wordt uitgegaan van 1 trapveld (600 m²). Naast deze cijfers spelen ook loopafstanden en barrières (verkeer, water) mee bij de locatiekeuze van de speelplek en trapveld.

Gewenste ontwikkeling

- Reinier de Graafweg voorzien van doorlopende laanbeplanting;
- op terrein, vooral langs de zuidelijke watergang bestaande bomen handhaven;
- waterpartij/groenzone combineren met wandelroute in oostwest richting;
- (minimaal) 2 wandelroutes in noord-zuid richting die de Brahmslaan en Reinier de Graafweg met elkaar verbinden;
- profielen/materialen standaard uitvoeren conform Handboek Openbare Ruimte stad;
- plein als bijzondere plek in de stad inrichten en beheren;
- uitgaande van 250 – 330 woningen > 125 – 150 kinderen: 2-3 speelplekken (à 150 m²) en 1 trapveld (600 m²).

Gelet op verdeling in twee woonbuurten aan weerszijden van het nieuwe ziekenhuis kan aan de oostzijde de ecologische zone te worden verbreed van 20 tot 35 meter zodat hierin een trapveld van circa 15 bij 40 meter kan worden ingepast; aan de westzijde wordt de ecologische zone verbreed tot 25 meter, zodat deze bredere zone als speelaanleiding een rol kan spelen. Natuurlijk kan bij de uitwerking van de twee woongebieden ook worden gekozen deze voorziening niet te combineren met de ecologische zone en ergens binnen het woongebied te realiseren.

Bij de westelijke buurt is geen trapveld nodig daar deze aan de zuidzijde van de watergang aanwezig is. Dit trapveld zal wel met een voetverbinding (brug) bereikbaar moeten zijn. Op blok niveau is binnen de woonbuurten een speelplek van ieder circa 150 m² nodig.

Toe- en doorgankelijkheid

Eind 2003 heeft de gemeenteraad de 'Meerjarennota Integraal Gehandicapten-beleid 2003 – 2007 (338799)' vastgesteld. Hoofddoelstelling voor de gemeente Delft voor wat betreft toegankelijkheid voor 2003 – 2007 is:

Het realiseren van optimale integrale toegankelijkheid van openbare gebouwen en openbare ruimte in de gemeente Delft.

Voor het beleid wat betreft de openbare ruimte is de subdoelstelling:

Vanaf 2004 worden aanpassingen aan de openbare ruimte conform de aanwijzingen van het Handboek Toegankelijkheid toegepast.

Om als volwaardig burger te kunnen participeren is toegankelijkheid tot de maatschappij een essentiële voorwaarde. Één 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.

3.5 Welstand

In april 2004 is de Welstandsnota Delft vastgesteld door de gemeenteraad als toetsingskader voor de Welstandscommissie bij de beoordeling van bouwplannen. In de welstandsnota wordt onderscheid gemaakt in gebiedstypen en architectuurtypen. Deze typen zijn leidend bij de beoordeling van verbouwingsplannen en nieuwbouwinitiatieven in een bepaald gebied.

Het huidige gebied heeft een uitgesproken voorzieningenkarakter. In de Welstandsnota is het daarom gerangschikt als gebied 29 *West-as* onder gebiedstype *Voorzieningen*.

Het plangebied valt geheel daarbinnen. Voor dit gebiedstype gelden op de specifieke stedenbouwkundige karakteristieken (zowel ruimtelijk structuur als

functie) gebaseerde "randvoorwaarden". Voor vervangende nieuwbouw is geen referentie-architectuurtype opgegeven.

De commissie onderschrijft in het algemeen de uitgangspunten van de ontwikkelingsvisie, die nu integraal is overgenomen in het ontwikkelingsplan.

Wel komt het haar voor dat er geen duidelijk aanhechting met de aansluitende (woon)gebieden is. Er is sprake van een "stedelijke" verdichting, maar ten opzichte van de omringende gebieden blijft het plangebied min of meer op zich zelf staand. Ook binnen het plangebied worden qua functie en verschijningsvorm verschillende deelgebieden onderscheiden, elk met hun eigen karakteristiek. Wat betreft bouwvolumes is er een losse compositie, die varieert van een hoogbouwaccent in het westelijk woonveld tot grondgebonden woningen aan de ecologische zone in het oostelijk veld.

Vanwege de bovenbeschreven morfologie, en vanwege de geplande functies (mix van woningen en allerlei zorgvoorzieningen) is de commissie van oordeel dat het plan adequaat gekarakteriseerd wordt met het bestaande gebiedstype Voorzieningen. In de nota is dit beschreven als: "In deze zone ontbreekt de compositorische samenhang die wel kenmerkend is voor het omliggende woongebied. De bebouwing per voorziening presenteert zich voornamelijk als perceelsgewijze ontwikkeling met een individuele expressie. De volumeopbouw en de geveltextuur zijn daarbij de meest ingezette architectonische middelen". Beeldbepalende randvoorwaarden zijn daarom: perceelsgewijze invulling en volumeopbouw.

Omdat het plangebied geheel binnen gebied 29 valt zijn grenscorrecties tussen gebieden in de Welstandsnota niet nodig. In dat opzicht kan het staande welstandsbeleid gehandhaafd blijven.

Vanuit RO is het voorstel om een beeldkwaliteitplan op te stellen voor zowel de architectuur als de inrichting van de openbare ruimte, dit vanwege de gewenste samenhang. De commissie kan daarmee instemmen, maar zij tekent daarbij aan dat zij zo'n BKP alleen zinvol acht als het consequent het kader voor alle voorgenomen nieuwbouw is; dat sluit dus de nieuwbouw van het ziekenhuis wel degelijk in.

De commissie benadrukt nogmaals dat aangestuurd moet worden op een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte: groen, verkeer, parkeren en straatmeubilair. Samenhang in het gebied kan bereikt worden door de openbare ruimte als sterke drager vorm te geven, als een "veld" dat gevarieerde stedenbouwkundige en architectonische invullingen samenbindt. Hierdoor kan ook de als tijdelijk bedoelde parkeeroplossing op maaiveldniveau harmonisch in het gebied geïntegreerd worden. Dit BKP kan te zijner tijd als partiële wijziging in de Welstandsnota opgenomen worden.

4 INFRASTRUCTUUR

4.1 Openbaar vervoer

Bestaande situatie

Met betrekking tot het plangebied vormen de streeklijn 128 en stadsdienst 60-62 de huidige openbaar vervoer ontsluitingen. Streeklijn 128 halteert in de huidige situatie op de Reinier de Graafweg. Stadslijn 60-62 halteert op het terrein van het Reinier de Graaf Gasthuis. De huidige route loopt dan ook over het terrein via de Apothekersweg (bussluis) naar de Brahmslaan.

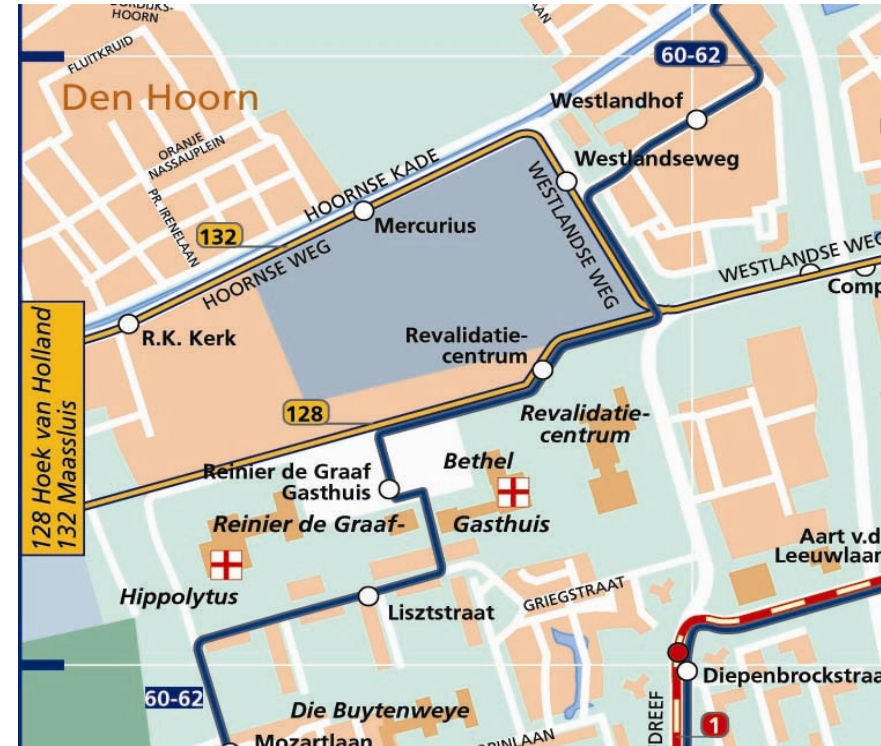
Regelgeving en beleid

Haaglanden is de openbaar vervoersautoriteit in de regio. Dat betekent dat de beleidsruimte voor Delft beperkt is. Het is voor Delft desalniettemin van belang te bepalen wat de eigen openbaar vervoerprioriteiten zijn, opdat het juiste signaal richting het stadsgewest kan worden gegeven.

Het gebruik van lokaal en regionaal openbaar vervoer blijkt nogal te verschillen. Voor het openbaar vervoer wordt daarom onderscheid gemaakt in openbaar vervoer binnen Delft (stadsvervoer) en openbaar vervoer op externe relaties (streekvervoer). Het gebruik en de gewenste ontwikkelingen van stads- en streekvervoer worden toegelicht in het definitief besluit van het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) dat in juni 2005 door de raad is vastgesteld.

Gewenste ontwikkeling

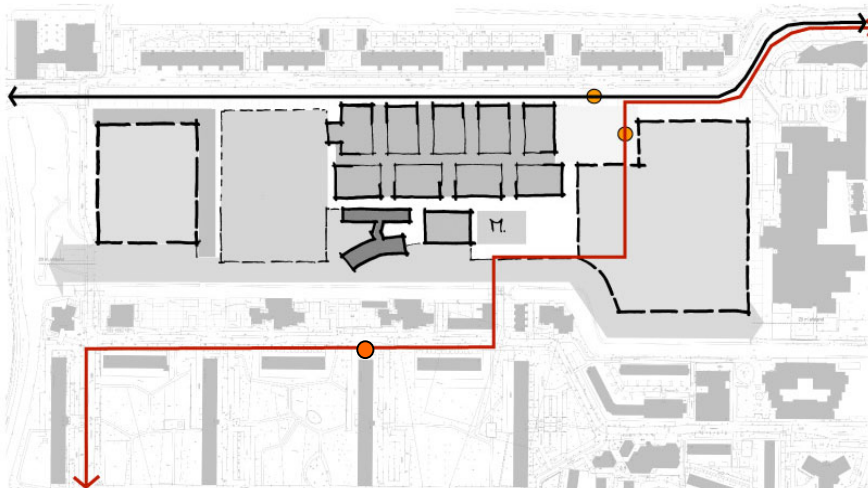
Voor de periode tot 2020 worden met betrekking tot het openbaar vervoer in het plangebied de volgende 2 ontwikkelingen verwacht:



afbeelding 34: ov-netwerk (2005)

- 1) Servicenet Openbaar Vervoer; dit vervoersysteem voorziet in de behoefte aan een doelgroepgericht stadsvervoerssysteem met een lijnvoering die een directe verbinding (zonder overstap) biedt met voor de doelgroep belangrijke bestemmingen binnen Delft (zoals winkelcentra, het ziekenhuis en het station). Als experiment wordt voorgesteld om in de wijken Voorhof en Buitenhof te starten met de eerste servicelijn. In deze wijken woont een groot aantal mensen die wel mobiel willen zijn maar niet over een auto beschikken en niet meer kunnen fietsen. De servicelijn zal bus 60/62 vervangen.
- 2) In de periode na 2020 is tramlijn 37 gepland. Deze zal Wateringseveld en de Harnaschpolder in het noordwesten en Emerald in het zuidoosten met de binnenstad van Delft verbinden. Deze verbinding is gepland over de Reinier de Graafweg. Aangezien het verwachte aantal reizigers voorlopig onvoldoende is voor een rendabele tramexploitatie zal de lijn eerst met

hoogwaardige bus worden gereden. Om in de toekomst realisatie van tramlijn 37 mogelijk te maken wordt het geplande tramtracé in het nieuwe profiel van de Reinier de Graafweg gereserveerd.



afbeelding 35: openbaar vervoer

Voor beide OV-verbindingen geldt dat goede halte nabij de hoofdentree vereist is, dit om het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen. De bereikbaarheid, de inrichting en comfort van de halte dienen ook te worden ingericht op de doelgroepen die het ziekenhuis bezoeken.

4.2 Autoverkeer

Bestaande situatie

Uitgaande van de wegcategorisering, welke in het definitieve besluit van het LVVP is vastgesteld, behoren binnen het plangebied de Westlandseweg en de Reinier de Graafweg (gebiedontsluitingsweg binnen de bebouwde kom – 50km/uur) tot het hoofdwegenet. Onderdeel van het LVVP is het toevoegen van een nieuwe categorie aan de bestaande ontsluitingswegen; wijkontsluitingswegen. Voor het plangebied heeft deze nieuwe categorie betrekking op een gedeelte van de Westlandseweg, de Hoornseweg en de Buitenhofdreef. Deze categorisering biedt de mogelijkheid het wegprofiel anders te richten en de vormgeving aan te passen. De voorgestelde maatregelen voor wijkontsluitingswegen zorgen er voor dat de meeste auto's niet harder zullen rijden van 40 km/uur, bij de herinrichting als wijkontsluitingsweg zal ook onderzocht worden welke VRI's (verkeerslichten) met het nieuwe ontwerp kunnen komen te vervallen en welke kruispunten kunnen worden heringericht als rotonde.

De overige wegen in het plangebied behoren tot erftoeganswegen binnen de bebouwde kom. Deze wegen zijn daarmee aangewezen als verblijfsgebied. Belangrijke consequentie voor het aanwijzen van "verblijfsgebieden" is dat deze gebieden in het kader van "duurzaam veilig" aangewezen worden als 30 km/uur-zone, wat betekent dat bij (her)inrichting de prioriteit ligt bij het langzaam verkeer.

Etmaalintensiteiten Reinier de Graafweg huidige situatie (2005)

Wegvak	Richting West	Richting Oost	totaal
Kruising Westlandseweg/ Bocht Reinier de Graafweg	4900	3900	8800
Bocht Reinier de Graafweg/ Entree Reinier de Graafterrein	3900	3100	7000
Entree Reinier de Graafterrein/ Jan Thomeelaan	1100	900	2000

Regelgeving en beleid

In het onlangs vastgestelde LVVP is een nieuwe middellange termijn visie beschreven voor het verkeers- en vervoerbeleid waarbij het accent is gelegd op:

1. maatregelen ter stimulering van fietsgebruik, openbaar vervoer.
2. maatregelen aan de doorgaande noord-zuid en oost-west routes voor autoverkeer, ten einde deze vooral te benutten voor in- en uitgaand verkeer en het doorgaande verkeer te ontmoedigen.
3. het opvangen van de mobiliteitseffecten en van de nieuwe stedelijke ontwikkelingen op de interne en externe bereikbaarheid van de stad.

Omdat de (gewenste) grootschalige ingrepen in de stad een lange looptijd hebben, bevat het LVVP een visie voor de langere termijn (= 2020) voor het verkeers- en vervoerbeleid en een visie op het toekomstige verkeersnetwerk in samenhang met de andere delftse plannen.

De maatregelen uit het LVVP zijn gestoeld op drie pijlers. De eerste pijler wordt gevormd door de structuur van de stad, die de mogelijkheden bepaalt voor het verkeersnetwerk. De tweede pijler wordt gevormd door het nationaal en regionaal beleid, dat de kapstok vormt voor het Delftse beleid. De derde pijler wordt gevormd door de economie, leefomgeving en ecologie, die randvoorwaarden stellen aan het verkeersnetwerk. Op basis van deze mogelijkheden, kaders en randvoorwaarden worden de maatregelen per vervoerwijze beschreven.

Met betrekking op uitrukroutes van hulpdiensten, gevaarlijke stoffen routes en bijzondere transportroutes wordt in samenwerking met Haaglanden een nieuw aangepast netwerk vastgelegd op regionaal niveau.

Gewenste ontwikkeling

Een van de ontwikkelingen met betrekking tot dit plangebied is de doortrekking van de Reinier de Graafweg naar de A4. (2015-2020)

De Hoornseweg en de Woudseweg zijn hele drukke wegen (8.000 auto's per richting) met als gevolg files en lucht- en geluidsproblemen. Door nieuwbouw in de Harnaschpolder wordt de weg nog drukker, ongeveer net zo druk als de weg voor openstelling van de A4 was. Het doortrekken van de Reinier de Graafweg naar de A4 wordt al jaren als oplossing voor de Hoornseweg genoemd.

In het kader van het LVVP zijn modelberekeningen gemaakt om de verkeers-effecten van de verlengde Reinier de Graafweg naar de A4 en omliggende

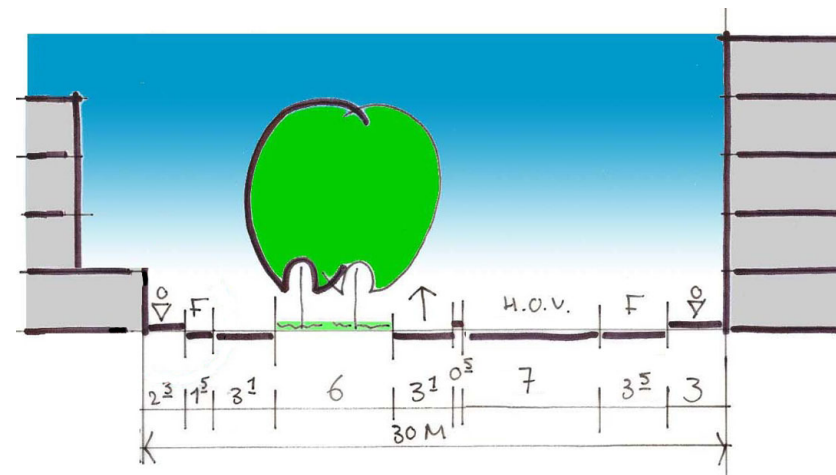
wegen in kaart te brengen. Resultaten van deze berekeningen laten zien dat de verkeersintensiteit op de Hoornseweg daalt tot een aanvaardbaar niveau, lucht- en geluidsproblemen worden opgelost. Dit maakt het mogelijk de inrichting van de weg meer af te stemmen op de omgeving. Volgens de modelberekeningen uit het LVVP krijgt de Reinier de Graafweg hierdoor meer verkeer te verwerken.

Etmaalintensiteiten Reinier de Graafweg in 2020

Wegvak	Richting West	Richting Oost	totaal
Kruising Westlandseweg/ Bocht Reinier de graafweg	10000	5000	15000
Bocht Reinier de Graafweg/ Entree Reinier de Graafterrein	9000	4000	13000
Entree Reinier de Graafterrein/ Jan Thomeelaan	7000	3000	10000

Om de nadelen voor de huidige woningen langs de Reinier de Graafweg te beperken kan bij de herinrichting van het Reinier de Graafterrein rekening gehouden worden met de toekomstige situatie.

Bij de herinrichting van de Reinier de Graafweg (2010-2020) zullen de nadelen voor de huidige woningen langs de Reinier de Graafweg worden verminderd, dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van geluidsarm asfalt.

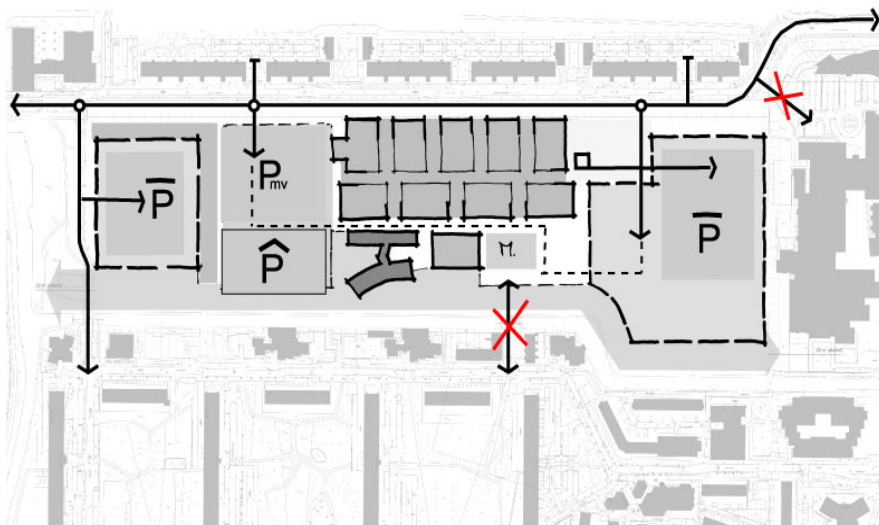


afbeelding 36: nieuw profiel Reinier de Graafweg

De Reinier de Graafweg krijgt een geheel nieuw profiel als gevolg van de ontwikkelingen op het ziekenhuisterrein alsmede de doortrekking naar de A4 en de aanleg van de hov-baan. Wel kan worden volstaan met 2 maal één rijbaan. Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat bij kruispunten geen extra opstelstroken nodig zijn, dan wel op langere termijn binnen de bestaande profielmaat zijn in te passen, gebruik makend van de brede middenberm. Dit onderdeel moet nog nader worden uitgewerkt. Gemeente en ziekenhuis hebben gezamenlijk een profielmaat van 30 meter afgesproken ter hoogte van de nieuwbouw van het ziekenhuis. Bij het kruispunt van de Jan Thomeelaan en bij de hov-halte is een breder profiel aan de orde.

Op andere plaatsen zal naar verwachting een breder profiel noodzakelijk zijn als gevolg van ruimte voor extra opstelstroken en de hov-halte. Hiertoe zal de gemeente gronden van het ziekenhuis moeten verwerven.

Naast de verschillende functies die in het nieuwe profiel een plaats moeten krijgen, moet het Reinier de Graafweg een stedelijke ruimte worden. In verband hiermee wordt voorgesteld om uit te gaan van laanbeplanting van het begin tot het einde. Deze laanbeplanting kan in verschillende vormen, bijvoorbeeld twee rijen samen in een brede middenberm. Van belang is dat de laanbeplanting alleen kleine onderbrekingen krijgt, bijvoorbeeld alleen ter plaatse van de kruispuntvlakken.



afbeelding 37: autoverkeer en parkeren

Op hoofdlijn is het volgende profiel gekozen:

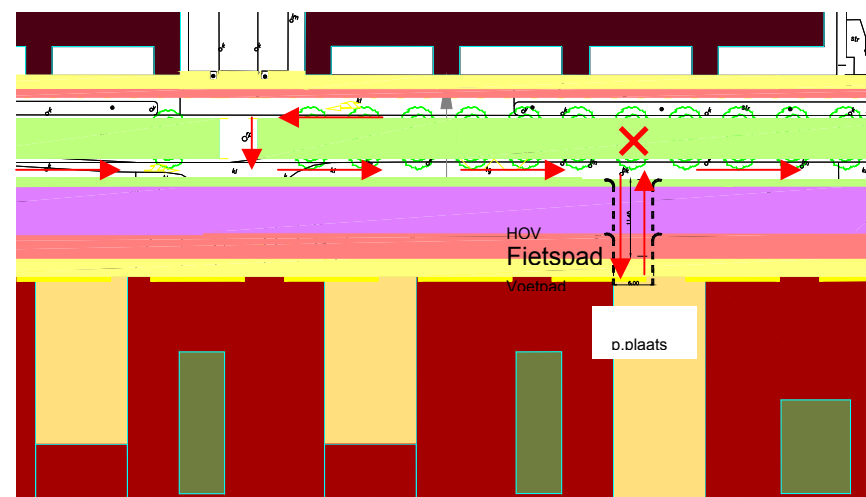
de hov-baan aan de zijde van het ziekenhuis met tussen de hov-baan en het ziekenhuis een vrijliggend fietspad in 2 richtingen. In het midden zijn de bomen gecombineerd in een middenberm tussen twee rijbanen voor het autoverkeer. Aan de zijde van de bestaande woningen is een fietsstrook opgenomen.

Ontsluitingen Reinier de Graafweg:

Gelet op de nieuwe verkeersfunctie wordt er rekening gehouden met twee aansluitingen. Één aan de oostzijde van het ziekenhuis voor patiënten, bezoekers, eventuele bevoorrading (milieuplein) en het oostelijk deelgebied met zorg- en woonfuncties. De tweede aansluiting bedient het parkeerterrein voor personeel aan de westzijde en geeft eveneens toegang tot bevoorradingsverkeer (milieuplein). Hierdoor is het van belang een verbinding op het Reinier de Graafterrein te realiseren waarin beide ontsluitingen met elkaar in verbinding staan en het milieuplein via twee wegen ontsloten kan worden.

Het westelijk woongebied zal voor autoverkeer worden ontsloten op de Jan Thomeelaan. Voor autoverkeer komt er geen verbinding tussen dit woongebied en het ziekenhuisterrein.

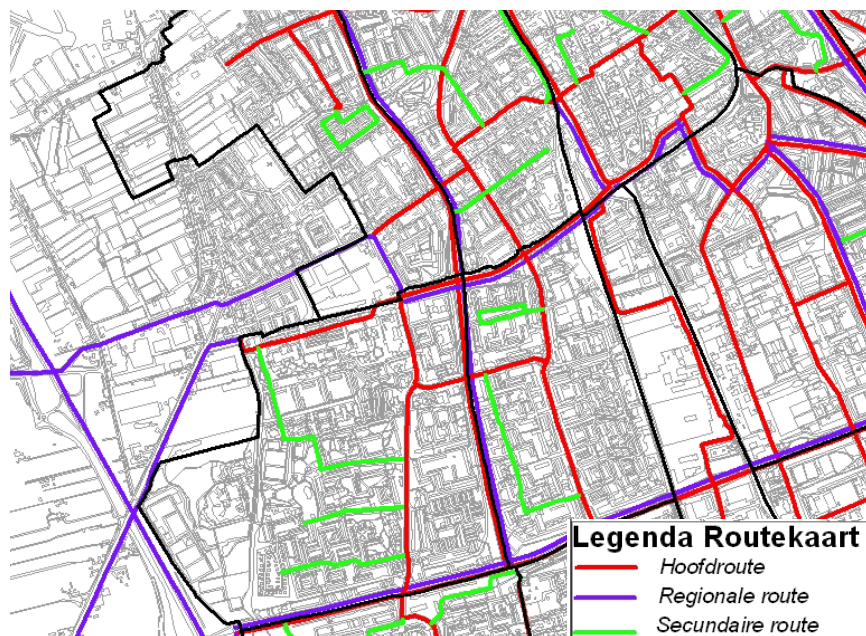
De bestaande verbinding voor de bus (Servicenet Openbaar Vervoer) via de Apothekersweg blijft gehandhaafd en heeft daarnaast ook een functie voor hulpdiensten (ambulance, ziekenwagen) en als calamiteitenroute.



afbeelding 38: bereikbaarheid spoedeisende hulp

Deze verbinding zal ook in beperkte mate worden open gesteld voor bevoorradend verkeer van het ziekenhuis, doch wel alleen voor vrachtverkeer korter dan circa 10 meter. De verkeersfunctie van de Apothekersweg kan slechts beperkt worden verruimd gelet op het achter gelegen woongebied van de Brahmslaan en Griegstraat, de aanwezige basisscholen. De toename van dit (vracht)verkeer draagt in negatieve zin bij aan verkeersveiligheid en de lucht- en geluidskwaliteit van de woon- en leefomgeving.

De hov-baan op de Reinier de Graafweg is eveneens beschikbaar voor calamiteiten verkeer, zoals de ambulance. Ter hoogte van de spoedeisende hulp, waarvan de toegang tussen de twee meest oostelijke korrels is gelegen, zal een in- en uitrit vanaf de Reinier de Graafweg worden opgenomen.



afbeelding 39: concept routekaart brandweer Delft-Rijswijk

Calamiteitenverkeer omgeving

Met betrekking op uitrukroutes van hulpdiensten, gevaarlijke stoffen routes, bijzondere transportroutes wordt in samenwerking met Haaglanden een nieuw aangepast netwerk vastgelegd op regionaal niveau. In afbeelding 39 is de conceptversie te zien met betrekking tot het plangebied. Verwacht wordt dat de definitieve versie in 2005 vastgesteld wordt.

Met betrekking tot de ontwikkelingen van het Reinier de Graaf Gasthuis is het van belang de verschillende type vervoerstromen in kaart te brengen om deze in een vroeg stadium in te voegen in het netwerk.

4.3 Parkeren

Bestaande situatie

De parkeerdruk in het plangebied is divers en loopt op verschillende tijdstippen erg uiteen. Oorzaak hiervan is de functie van het Reinier de Graaf Gasthuis, de woningen aan de noordzijde van de Reinier de Graafweg, de woningen aan de Brahmslaan en de overige voorzieningen in het plangebied.

Sinds enkele jaren heeft het Reinier de Graaf Gasthuis betaald parkeren ingevoerd. Bezoekers parkeren niet alleen op de aanwezige (betaald) parkeermogelijkheden van het ziekenhuis maar maken ook gebruik van de bewonersparkeerplaatsen ten noorden van de Reinier de Graafweg. Om inzichtelijk te maken wat de consequenties van dit parkeergedrag is zijn tellingen uitgevoerd om de parkeerdruk ten gevolge van bezoekers, personeel en omwonenden in kaart te brengen. Conclusie uit deze tellingen is dat er op bepaalde tijdstippen overlast ondervonden wordt in het woongebied. Op verzoek van bewoners is een werkgroep in het leven geroepen om te bekijken hoe deze overlast kan worden opgelost en hoe deze overlast in de toekomst kan worden vermeden.

Regelgeving en beleid

De gemeenteraad heeft in 2003 nieuwe parkeernormen vastgesteld. Voor de bepaling van het benodigde aantal parkeerplaatsen is van de eerder genoemde telgegevens gebruik gemaakt evenals van de nieuwe regelgeving en beleid ten aanzien van de parkeernormen.

Gewenste ontwikkeling

Met betrekking op de toekomstige omvang van het Reinier de Graaf Gasthuis en de toekomstige indeling van het plangebied is het belangrijk een integraal parkeerbeleid op te stellen. Doel van dit beleid is om een zorgvuldige prognose te maken van de parkeerbehoefte in de uiteindelijke situatie. Daarbij dient rekening gehouden te worden met het parkeergedrag in de parkeergebieden aan de Reinier de Graafweg. De locatie en capaciteit van parkeerplaatsen alsmede de methode van betaald parkeren op het terrein van het Reinier de Graaf Gasthuis hebben hier grote invloed op en dienen dan ook goed te worden onderzocht.

Essentieel onderdeel vormt hierin de parkeerbalans. In deze balans worden alle gegevens verzameld die van invloed kunnen zijn op de parkeerbehoefte van alle functies die worden gerealiseerd.

aantal benodigde parkeerplaatsen Reinier de Graaf Gasthuis

Gegevens die benodigd zijn voor het invoeren van de parkeerbalans bestaan uit het aantal bezoekers van klinische patiënten, dagverpleging- respectievelijk deeltijdbehandelings patiënten. Het aantal poliklinische patiënten, overige bezoekers en het aantal eigen medewerkers. Deze gegevens worden met behulp van de 'regeling bouwmaatstaven parkeervoorzieningen in de zorgsector'¹ gekoppeld aan normeringen waarmee de behoefte aan parkeerplaatsen berekend wordt.

Voor het nieuwe ziekenhuis zijn totaal circa 1100 parkeerplaatsen noodzakelijk. Deze zijn volgens de prognose van het ziekenhuis onder te verdelen in parkeerplaatsen aan de oostzijde voor bezoekers (350 pp) en aan de westzijde voor personeel (750 pp). In de toekomst moet blijken of de verdeling van parkeerplaatsen tussen bezoekers en personeel voldoet. Mocht de verdeling anders komen te liggen is het van belang een autoverbinding op het Reinier de Graafterrein te realiseren (reserveren) die beide parkeerplaatsen met elkaar verbindt. De totale capaciteit van 1100 parkeerplaatsen blijft zodoende beschikbaar.

aantal benodigde parkeerplaatsen woningen

In 2003 is in Delft de parkeernota "parkeren en stallen" aangenomen. Deze parkeernota bestaat uit een actualisatie van oude parkeernormen. Voor woningen zijn aangepaste normen vastgesteld. Dit maakt het mogelijk differentiatie in type woningen aan te brengen zoals dat voor Delft gewenst is.

Voor parkeerplaatsen op privé terrein geldt dat deze niet volledig meetellen (zie navolgende tabel). Indien er geclusterde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd die niet anders dan voor het stallen van voertuigen gebruikt kunnen worden (zoals een gemeenschappelijk terrein of een gemeenschappelijke garage) dan tellen deze wel volledig mee.

Er geldt dan wel dat per woning maximaal de parkeernorm meetelt. Dus als er 2 parkeerplaatsen per woning geclusterd gerealiseerd worden betekent dit dat

er geen parkeerplaatsen "over" zijn voor compensatie van woningen elders in de wijk (deze bewoners kunnen daar immers niet parkeren).

Woningtype/norm	binnenstad	schil	overig
VS duur ²	1,4	1,6	1,85
VS midden/ laag	1,3	1,5	1,7
Sociale koop	1,1	1,3	1,4
Sociale huur 2 kamers	1,1	1,2	1,4
Sociale woningbouw 1 of 2 kamers	0,4	0,6	0,8
Studentenhuisvesting	0,25	0,3	0,3
Serviceflat/ aanleunwoning	0,3	0,4	0,6

Type parkeerplaats	Rekenfactor in parkeernorm
Tuinparkeerplaats	0,5
Oprit min 5,0 m zonder garage	0,8
Garage met oprit van minimaal 5,0 m	1,0
Garage zonder oprit	0,5
Garage met dubbele oprit (min 4,5 breed/5,0 m lang)	Voldaan aan de norm

De parkeerbehoefte van ongeveer 330 woningen is gemiddeld 561 parkeerplaatsen (1,7 pp/woning). Bij een andere woningdifferentiatie met meer duurdere woningen zal met een hogere parkeernorm rekening moeten worden gehouden.

aantal benodigde parkeerplaatsen overige functies

Daarnaast is parkeergelegenheid benodigd voor de overige zorgfunctie en commerciële functies. Voor niet-woonfuncties wordt in de nota verwezen naar de richtlijnen van het CROW (juni 2003).

parkeerbalans

Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte van de uiteindelijke situatie is de parkeerbehoefte van alle voorzieningen in kaart gebracht en in een tabel gezet. Deze laat op verschillende tijden per dag de behoefte zien aan parkeerplaatsen. Zodoende kan worden bepaald of dubbelgebruik van parkeerplaatsen

¹ Aldus vastgesteld in de vergadering van het College bouw ziekenhuisvoorzieningen d.d. 19-02-2001, goedgekeurd door de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en sport d.d. 11-05-2001.

² Sociale koop is tot €150.000, VS midden/ laag is vanaf €150.000 tot €300.000, VS duur is vanaf €300.000

mogelijk is. Echter doordat de totale capaciteit van de verschillende parkeerplaatsen verdeeld is over meerdere locaties is ook de mogelijkheid van dubbelgebruik verdeeld. In het totale plangebied is met de gegevens uit dit ontwikkelingsplan een maximaal dubbelgebruik mogelijk van 100 parkeerplaatsen. Wanneer dit aantal wordt verdeeld over de verschillende locaties en doelgroepen resulteert dit in een minimale mogelijkheid van dubbelgebruik.

4.4 Langzaam verkeer

Bestaande situatie

Belangrijke fietsroutes in het plangebied zijn de fietsroute langs de Reinier de Graafweg en de Westlandseweg. Daarbij vormen de woningen aan de Reinier de Graafweg, het Stanislas College en de entree van het Reinier de Graaf Gasthuis belangrijke locaties voor het langzaam verkeer.

De fietsverbindingen in de omgeving van de Reinier de Graafweg zijn weergegeven in de onderstaande figuur uit het Fietsactieplan II.

Momenteel voorziet de Reinier de Graafweg door middel van rode fietsstroken de fietsvoorziening.

Regelgeving en beleid

In het collegeprogramma 2002-2006 is het streven opgenomen dat Delft bij de beste fietssteden van Nederland behoort. In dit kader is in 1999 het Fietsactieplan I gemaakt.

Eind 2004 waren de projecten uit het Fietsactieplan 1 uitgevoerd (zie nota 'Evaluatie Fietsactieplan, maart 2004'). Naast de fietsprojecten uit het Fietsactieplan zijn er de afgelopen jaren andere op zich zelf staande fietsprojecten gerealiseerd. Nu de projecten uit het eerste fietsactieplan bijna zijn uitgevoerd en zicht is op de effecten mag geconcludeerd worden dat Delft een goed eind op weg is. Het tweede Fietsactieplan biedt de mogelijkheid om de aanpak uit het eerste fietsactieplan voort te zetten en uit te breiden.

Het Fietsactieplan II biedt dan ook de basis om de bestuurlijke ambities waar te kunnen maken. Fietsactieplan II richt zich op de uitvoeringsperiode 2005 t/m 2010 en is medio 2005 vastgesteld.

Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de ontwerprichtlijnen voor de toegankelijkheid van gehandicapten en minder validen.



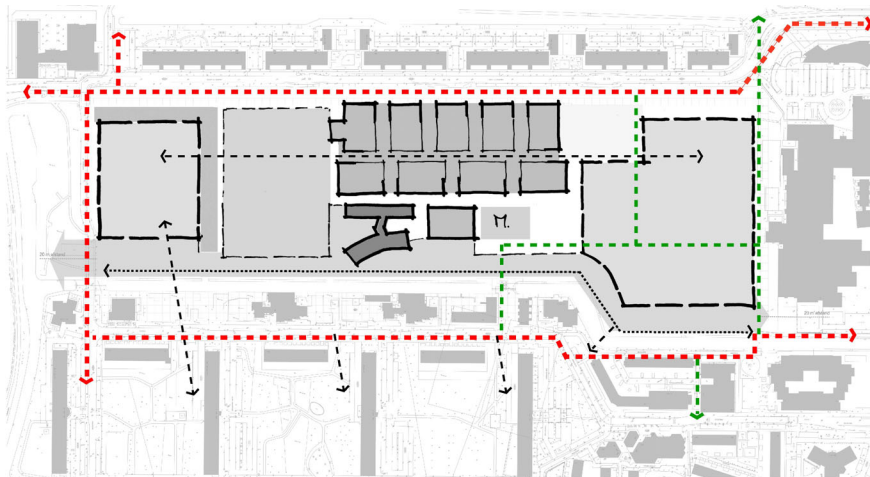
afbeelding 40: uitsnede kaart FietsActiePlan II

Gewenste ontwikkeling

Met betrekking tot de fietsbereikbaarheid van het Reinier de Graaf Gasthuis is het belangrijk dat het terrein in de toekomstige situatie van alle zijden goed bereikbaar is. Hiervoor zijn goede fietsverbindingen over het terrein en stallingsmogelijkheden onmisbaar.

In het profiel van de nieuwe Reinier de Graafweg wordt rekening gehouden met een betere fietsvoorziening dan in de bestaande situatie. Vooralsnog wordt uitgegaan van een vrijliggend tweerichtingen fietspad aan de zijde van het ziekenhuis; aan de zijde van de bestaande woningen wordt uitgegaan van een fietsstrook.

Voorgesteld wordt het Bartokpad als fietsroute door te trekken naar het (plein voor het) nieuwe ziekenhuis. De exacte ligging is afhankelijk van de verkaveling van het oostelijke deelgebied. Daarnaast wordt voorgesteld langs de oostrand een fietsroute op te nemen richting het VDD-terrein. Vanuit de zuidrand wordt voorgesteld de huidige doorsteek vanuit de Brahmsslaan (Apothekersweg) te behouden voor langzaam verkeer en deze fietsroute eveneens door te trekken naar de entree van het nieuwe ziekenhuis. Aan de westzijde is een aansluiting op de Jan Thomeelaan gewenst ter hoogte van de entree van het westelijk woongebied.



afbeelding 41: routes voor langzaam verkeer

Voor voetgangers is een fijnmaziger netwerk gewenst. Het is interessant om in oostwest richting zowel door de ecozone als ter hoogte van de binnenstraat van het nieuwe ziekenhuis voetgangersroutes op te nemen. De mate van openbaarheid van dergelijke routes op het ziekenhuisterrein zal nog nader worden onderzocht.

Daarnaast zijn op verschillende plaatsen verbindingen voor voetgangers naar het gebied van de Brahmslaan gewenst.



afbeelding 42: alternatieven lv-routes zuidoost hoek

fietsparkeren

De gemeente Delft hanteert een actief fietsbeleid welke gericht is op een toename van het fietsgebruik. Gericht op de ontwikkelingen rond het Reinier de Graaf Gasthuis is het een voorwaarde voldoende stallingcapaciteit te realiseren.

Handleiding voor het berekenen van de benodigde stallingcapaciteit is de CROW uitgave 98 en een inventarisatie van het huidige behoefte aan fietsparkeerplaatsen. Hierin zal onderscheid gemaakt moeten worden tussen fietsparkeerplaatsen voor patiënten en bezoekers dan wel personeel. Met name de locatie van de stalling en de looproute naar de entree is van belang voor het goed functioneren van de stalling.

Met betrekking tot het parkeren van fietsen bij nieuwbouw van woningen is in de nota 'parkeren en stallen' de volgende stallingsnorm voor fietsen en scootmobiel gesteld:

- 1) Per woning tenminste een, vanaf de straat toegankelijke afsluitbare bergruimte aanwezig, waarvan de vloeroppervlakte ten minste 3,5 m² is en waarvan de breedte ten minste 1,5 m is. De hoogte boven het vloeroppervlak moet ten minste 2,1 m zijn. De drempelhoogte is maximaal 20 mm.
- 3) Per woning is ten minste een stallingsmogelijkheid voor 2 fietsen aanwezig in een gemeenschappelijk overdekte stallingsvoorziening maximaal 50 meter van de woning, die in ieder geval vanaf de straat bereikbaar is.

4.5 Ondergrondse Infrastructuur

In het plangebied is een belangrijke rioolverbinding aanwezig tussen de Reinier de Graafweg en de Brahmslaan. Deze verbinding zal in het kader van de nieuwbouw van het ziekenhuis in stand gehouden moeten worden.

5 MILIEU

5.1 Ecologie

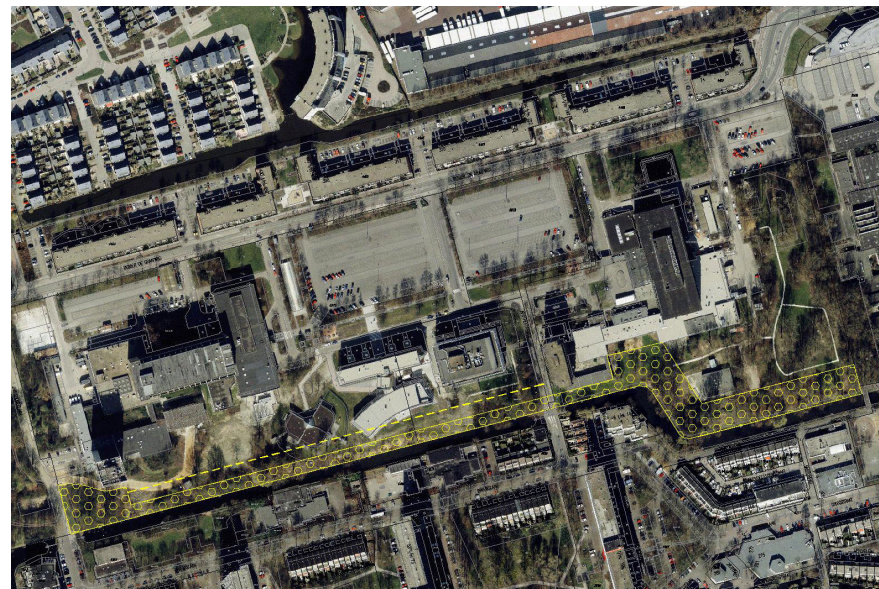
Bestaande situatie

De noordzijde van het plangebied is stenig van karakter. De ecologische waarden in dit gebied worden gevormd door de uit elkaar staande bomen van uiteenlopende soorten. Aan de zuidzijde liggen de oude ziekenhuistuinen. Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrenst door een watergang. Langs de gehele lengte van de watergang, uitgezonderd achter het S-gebouw, ligt bosplantsoen en een houtwal. Deze zijn sterk verwilderd en er is sprake van beginnende natuurontwikkeling. Plaatselijk is deze uitgegroeid tot een bosachtig gebied met een kruidlaag als onderbegroeiing. De groenstrook is bij de kruising met de Jan Thomeelaan uitgegroeid tot een volwaardig bosplantsoen.

Regelgeving en beleid

In 2004 is de nota "Ecologieplan Delft 2004-2015, Een groen netwerk, de groene aders van Delft" vastgesteld. Het Ecologieplan Delft vormt het instrument om een goede ecologische structuur te kunnen realiseren door het realiseren van een netwerk van primaire en secundaire verbindingen tussen de kerngebieden en de buitengebieden van de stad. In het Ecologieplan is voor dit plangebied opgenomen dat bij de herontwikkeling van dit gebied wordt ingezet op een robuuste oost-west verbinding. Langs de watergang dienen natuurvriendelijke oevers te worden gerealiseerd.

Er is een quick scan uitgevoerd naar de natuurwaarde ten behoeve van de aanleg van de tijdelijke parkeerplaatsen. Voor de sloop en nieuwbouw van de ziekenhuizen is nog geen quick scan uitgevoerd. Deze dient te worden uitgevoerd voordat de bouw- en sloopvergunningen worden aangevraagd.

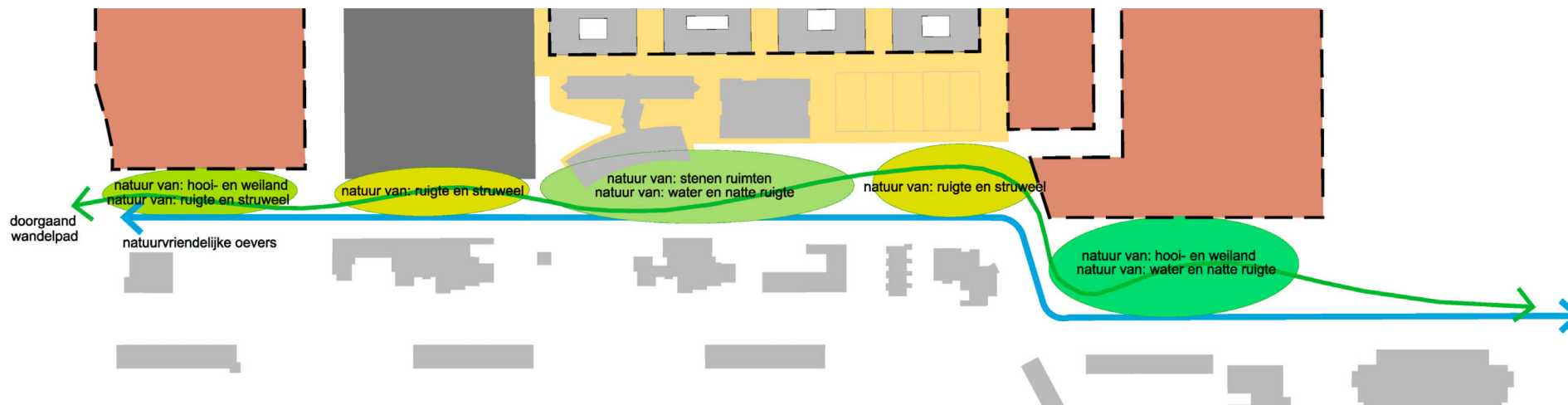


afbeelding 43: te handhaven groen bij ecozone

Van de aangetroffen soorten zijn de gewone dwergvleermuis en de broedvogels zwaarder beschermd. Er zijn geen vaste verblijfplaatsen gevonden van boombewonende vleermuizen. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor de aanwezige beschermde zoogdieren en amfibieën geldt vanwege hun algemene voorkomen een vrijstelling. Wel is de zorgplicht van kracht. Voor de aanleg van de tijdelijke parkeerplaatsen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Tevens dient de vogelwet in acht te worden genomen bij het rooien en kappen van bomen.

Gewenste ontwikkeling

Aan de noordzijde van de watergang die het ziekenhuisterrein scheidt met de kavels langs de Brahmslaan wordt een gemiddeld 20 meter brede ecologische zone voorgesteld, in het verlengde van de vastgestelde ecologienota. De breedte van deze ecozone mag plaatselijk variëren, doch de zone mag niet smaller zijn dan 15 meter.



afbeelding 44: principe inrichting ecologische zone

De versmallingen dienen op andere plaatsen binnen het plangebied te worden gecompenseerd. Ook andere elementen kunnen worden gecombineerd in de ecozone, zoals waterpartijen en speelvoorzieningen, doch deze mogen niet tot het oppervlak van de zone worden gerekend. Daarnaast moet de inrichting worden afgestemd op de gewenste ecologische functie.

Ter hoogte van het ziekenhuis zal de ecozone worden breder worden gemaakt in verband met de dubbelfunctie als ziekenhuistuin van dit deel, waarbij continuïteit van de ecozone voorwaarde is. Aan de zuidkant van De Gravin komt een "voortuin" als tuin/buitenruimte bij dit gebouw. Deze sluit aan op de ecozone door een natuurlijke overgang/grens.

Voor de ontwikkeling van deze zone wordt uitgegaan van natuur als beleavingsgoed met een viertal natuurdoeltypen:

- natuur van hooi- en weiland;
- natuur van ruigte en struweel;
- natuur van stenen ruimten (bij gebouwen);
- natuur van water en van natte ruigten.

Voor deze natuurdoeltypen geldt een aantal natuurdoelsoorten. De inrichting van de zone wordt afgestemd op de inrichtingseisen die deze natuurdoelsoorten stellen.

De natuurdoelsoorten:

- planten: brunel, hazepootje, stinkende gouwe, waterlelie, hoornblad, fonteinkruid, zwanebloem, egelskop, lisdodde en vele moerasplanten;
- waard- en nectarplanten;
- hogere inheemse soorten (bomen en struiken);
- amfibieën (groene en bruine kikker; pad; kleine watersalamander);
- zoogdieren (wezel, egel);
- vogels (fitis, vink, gaai, fuut, winterkoning, meerkoet, zwaan, reigers);
- vlinders en libellen (argusvlinder, gehakelde aurelia, korenbout).

In de ecozone wordt een wandelroute in oostwest richting opgenomen. Dit wandelpad sluit aan op de nieuwbouw aan de noordzijde en op de Brahmslaan en het Smetanapad aan de zuidzijde. Het wandelpad (snoer) kruist de verschillende zones (kralen), doch houdt ruime afstand tot de ziekenhuistuin bij De Gravin.

Hoofdfunctie van al deze zones: NATUUR. Het beeld van deze zones hangt af van de aansluiting met haar omgeving en de inrichtingseisen die de verschillende natuurdoelsoorten stellen. Waardevolle bomen worden zoveel mogelijk gespaard. Indien ze niet op hun huidige plaats kunnen blijven, worden ze bij voorkeur herplant in de groenzone aan de zuidzijde van het terrein.

5.2 Water

Bestaande situatie

Het plangebied wordt aan de west- en zuidzijde begrensd door watergangen (langs de Tanthofkade en de Brahmsslaan) die onderdeel uitmaken van de Hoge Abtswoudsepolder. In het poldergebied is reeds 4,2% oppervlaktewater aanwezig. Het ziekenhuisterrein is gescheiden gerioleerd. Hemelwater van parkeerterreinen en deels het dakoppervlak watert af op de watergang ten noorden van de bebouwing langs de Reinier de Graafweg. Het oppervlaktewater heeft een peil van 1,50 m - NAP.

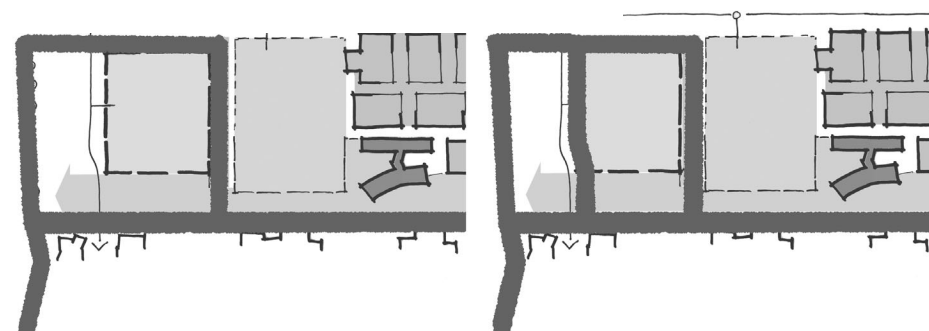
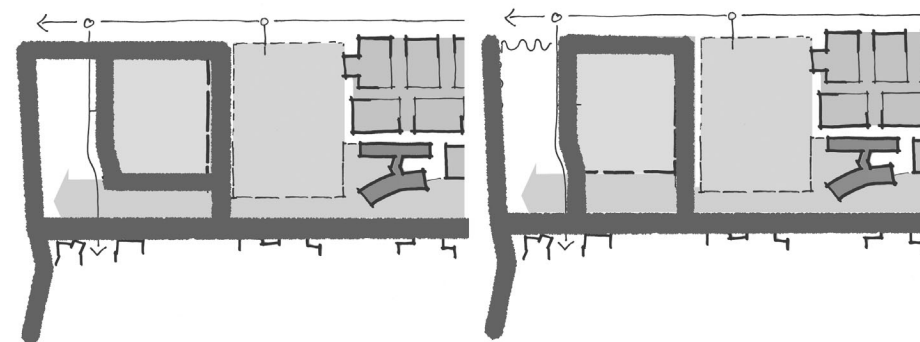
Regelgeving en beleid

In het waterplan Delft (gemeente Delft en Hoogheemraadschap van Delfland, 2000) is water in de stad een element in een duurzame stedelijke ontwikkeling. Er wordt onder meer aandacht besteed aan het afkoppelen van verhard oppervlak, de realisatie van gebiedseigen watersystemen, het verbeteren van de waterkwaliteit en de inrichting van natuurvriendelijke oevers. Het ambitieniveau voor de watergangen in dit plangebied is water als cultuurgood. Het accent ligt op het zichtbaar maken van de cultuurhistorische en stedelijke identiteit. Het water mag matig eutroof zijn en moeten er aantrekkelijk uitzien. Het water is visrijk, stinkt niet en is op enkele plaatsen opgesierd met water- en oeverplanten.

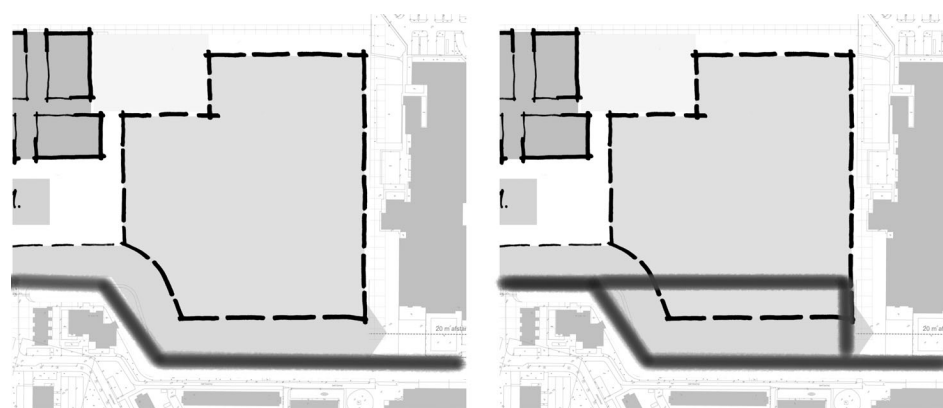
Het beleidsplan Afvoer- en BergingsCapaciteit Delfland (ABC-beleid, Hoogheemraadschap van Delfland) gaat in op de wateropgave voor stedelijk en landelijk gebied. De ontwikkeling in het plangebied ligt in stedelijk gebied waarvoor de waterbergingsnorm 325 m³/ha is.

Op landelijk niveau is het waterbeleid vormgegeven in de 4^{de} Nota Waterhuishouding en in het waterbeleid 21^{ste} eeuw. Op regionaal niveau ligt er een uitwerking van de deelstroomgebiedvisie Midden-Holland, onderdeel van datzelfde waterbeleid 21^{ste} eeuw.

In de Watersysteemanalyse Delft (gemeente Delft en hoogheemraadschap van Delfland) is het functioneren van het watersysteem in Delft onderzocht. Dit onderzoek heeft geleid tot een groot aantal maatregelen om het functioneren van het watersysteem in Delft te optimaliseren en moet worden gezien als een verdieping van het Waterplan Delft. Hieruit is gebleken dat nog niet in alle stedelijke polders wordt voldaan aan de waterbergingsnorm van 325 m³/ha.



afbeelding 45: wateropties westzijde



afbeelding 46: wateropties oostzijde

Daarom is de Waterstructuurvisie Delft opgesteld, die zich met name richt op het waterbergingsvraagstuk en de verbetering van de kwaliteit van het watersysteem. Hieruit blijkt dat in de Hoge Abtswoudsepolder, waar het plangebied in ligt, 3,9% extra oppervlaktewater moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan van een acceptabele peilstijging van 40 cm. Waterberging kan deels worden gerealiseerd door de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Om de kwaliteit te bevorderen dient de inlaat uit de boezem zoveel mogelijk beperkt te worden (gebiedseigen watersysteem) en "schone" en "vuile" watersystemen zoveel mogelijk te worden gescheiden.

Op 4 april 2005 is in het reguliere overleg tussen de gemeente Delft en het Hoogheemraadschap deze ontwikkeling op hoofdlijnen toegelicht. Het ontwikkelingsplan zal met het Hoogheemraadschap worden besproken.

Gewenste ontwikkeling

waterberging

Het is de wens om het watersteem in het plangebied op termijn om te vormen naar een gebiedseigen watersysteem. In dit gebiedseigen watersysteem zullen seizoensgebonden peilfluctuaties ontstaan omdat in een natte periode het water wordt vast gehouden voor een droge periode.

Uitgaande van de waterbergingseis van het Hoogheemraadschap dient het bestaande water met 3,9% van het terrein/eigendom van het ziekenhuis te worden uitgebreid. Waterberging kan worden gerealiseerd door verbreding van de bestaande watergang of door aanleg van nieuwe watergangen. Waterberging kan ook deels gerealiseerd worden door de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Deze oevers zorgen voor de zuivering van het water en een verbetering van de ecologische kwaliteit. Indien bestaande watergangen worden gedempt, is compensatie noodzakelijk.

grondwater

Uitgegaan wordt van een vergroting van de ontwateringsdiepte in bestaand stedelijk gebied. Dit is te bereiken door verbetering van de natuurlijke afwatering en ontwatering (onder vrij verval) bij de huidige polderpeilen. Het aanleggen van bemalen drainagesystemen dient voorkomen te worden. De huidige inzichten in de grondwaterstand in dit plangebied geeft aanleiding om binnen dit plangebied maatregelen te nemen tegen hoge grondwaterstanden.

De voorkeur gaat uit naar bouwkundige maatregelen, eventueel kunnen ook drainagevoorzieningen aangelegd worden om de ontwateringsdiepte te waarborgen.

5.3 Milieuzonering bedrijven

Bestaande situatie

De belangrijkste functie binnen het plangebied is het ziekenhuis. Binnen het plangebied bevinden zich een aantal ondersteunende functies zoals parkeerterreinen, een laboratorium en kinderopvang. Het ziekenhuis is een categorie 2 LvB-inrichting (LvB staat voor Lijst van Bedrijfstypen). Daarnaast is het ziekenhuis aan te merken als een milieugevoelige bestemming. Ook de kinderopvang is aan te merken als milieugevoelig.

Regelgeving en beleid

De nota Bedrijven en bestemmingsplannen (2 oktober 2003) is het gemeentelijke beleid over de wijze waarop bedrijven in bestemmingsplannen worden bestemd. Uitgangspunt is dat er minimale afstanden zijn tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen. Daartoe zijn bedrijven ingedeeld in 6 categorieën. De gemeente Delft is ingedeeld in 8 verschillende gebiedstypes. Het plangebied ligt in gebiedstype "voorzieningen". In dit gebiedstype zijn categorie 1 en 2 LvB-bedrijven toegestaan. Categorie 3.1 en 3.2 bedrijven kunnen worden toegestaan als aan de vrijstellingsvoorwaarden wordt voldaan. De bedrijven moeten zijn gerelateerd aan het ziekenhuis, niet meer milieuhinder veroorzaken dan een activiteit uit categorie 2 LvB en de kwaliteit van de leefomgeving mag niet nadelig worden beïnvloed.

Gewenste ontwikkeling

Het ziekenhuis zal zich vestigen in een nieuw gebouw waardoor de huidige locaties vrij komen voor nieuwe ontwikkelingen. Op deze terreinen zullen woningen worden gerealiseerd. Op het terrein waar nu het B-gebouw staat, wordt aan het plein bebouwing gerealiseerd met op de begane grond ruimte voor verschillende zorgfuncties en kleinschalige detailhandel. Deze bedrijven moeten vallen in categorie 1 of 2 van de LvB, omdat er boven de bedrijven appartementen zullen worden gerealiseerd. Categorie 2 bedrijven die in de LvB zijn aangeduid met een kader om de categorie, zijn niet toegelaten in het appartementencomplex in verband met veiligheidsaspecten.

5.4 Externe veiligheid

Bestaande situatie

Het Reinier de Graaf Gasthuis gebruikt in de bedrijfsvoering een aantal gevaarlijke stoffen. De hoeveelheden hiervan zijn zodanig dat het ziekenhuis niet valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (Bevi). Wel blijkt uit de recent uitgevoerde risico-inventarisatie dat het ziekenhuis EV-relevant is. Dit vanwege de aanwezigheid van een tank met 2,7 m³ lachgas en een tank met 14,5 m³ zuurstof. Ook is er een bovengrondse tank met brandbaar gas aanwezig. In de milieuvergunning wordt de veilige opslag en gebruik van deze stoffen geregeld.

Regelgeving en beleid

In het Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen milieubeheer worden de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming verankerd, voor zover de risico's voor de omgeving worden veroorzaakt door inrichtingen. Daarnaast wordt de motiveringsplicht voor het bevoegd gezag ten aanzien van de acceptatie van het groepsrisico vanwege inrichtingen wettelijk geregeld. Het doel van dit besluit is om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Een werkgroep bestaande uit de brandweer, ziekenhuis en gemeente Delft zal alle veiligheidsaspecten van het ziekenhuis onderzoeken. De opslag van gevaarlijke stoffen maakt daar onderdeel van uit.

Gewenste ontwikkeling

Bij de nieuwbouw van het ziekenhuis zal een milieuplein worden ingericht dat onder andere zal worden gebruikt voor de opslag van gevaarlijke stoffen. De hoeveelheden zijn zo klein dat deze niet onder het Bevi vallen. Het milieuplein van het nieuwe ziekenhuis is echter wel externe veiligheid-relevant.

Er dient voldoende afstand te zijn tussen de opslag van de gevaarlijke stoffen en de kwetsbare bestemmingen in het ziekenhuis en kwetsbare bestemmingen in de directe omgeving, zoals woningen. De veiligheidseisen worden in de milieuvergunning opgenomen.

De aanwezigheid van gevaarlijke stoffen vormen geen belemmering voor de nieuwbouw van het ziekenhuis en de ontwikkelingen in de directe omgeving, mits de veiligheidseisen ten aanzien van opslag van gevaarlijke stoffen in acht worden genomen.

5.5 Bodem

Bestaande situatie

In afbeelding 1 zijn in het groen de locaties weergegeven waar bodemonderzoek is uitgevoerd. Voor een groot deel van het terrein is de bodemkwaliteit in het kader van de milieuvergunning en bouwvergunningen in beeld gebracht.

Uit de onderzoeken blijkt dat over het algemeen de grond licht verontreinigd is met zware metalen, PAK en minerale olie. Over de aanwezigheid van asbest in de bodem zijn geen gegevens bekend.

Regelgeving en beleid

In het algemeen kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit dient te worden gehandhaafd en waar mogelijk op lokaal niveau verbeterd te worden. De bodemkwaliteit mag niet verslechteren.

Verder dient rekening te worden gehouden met de vigerende wetgeving (Wet bodembescherming en het Bouwstoffenbesluit), het rijks- en provinciaal- en gemeentelijk bodembeleid. Aansluitend hierop dient er rekening te worden gehouden met de tijd (en geld) die nodig is om ernstig verontreinigde terreinen te saneren. Tevens dient te worden opgemerkt dat bodemonderzoeken een beperkte geldigheidsduur van vijf jaar hebben.

Voor de te herontwikkelen gebieden geldt dat er in het kader van de bouw- en vraag rekening moet worden gehouden dat verkennend en/of aanvullend onderzoek (conform de NEN 5740/NEN 5707) noodzakelijk is.

Gewenste ontwikkeling

Er dient zo mogelijk te worden gewerkt met een gesloten grondbalans (uitgezonderd mogelijk ernstig verontreinigde saneringslocaties). Alle vrijkomende grond dient zoveel mogelijk binnen het gebied te worden hergebruikt. Hierdoor wordt het gebruik van grondstoffen en vervoersbewegingen tot een minimum beperkt. Indien grond nodig is dan dient dit zoveel mogelijk vanuit de regio te worden aangevoerd.

5.6 Geluid

Bestaande situatie

Het plangebied ligt binnen de zone wegverkeerslawaaï van de Reinier de Graafweg.

Regelgeving en beleid

De van toepassing zijnde voorkeursgrenswaarde is bij bouwlocaties voor woningbouw volgens de Wet geluidhinder 50 dB(A). Voor binnenstedelijke wegen bedraagt de maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen 65 dB(A) (woningen, ziekenhuis) dan wel 55 dB(A) (overige gezondheidszorgvoorzieningen). Vanuit milieuoptiek wil de gemeente bij voorkeur geen hogere waarden dan 60 dB(A) vast laten stellen. Een voorwaarde om toch mee te werken aan het verkrijgen van hogere grenswaarde is dat er in ieder geval een geluidsluwe buitenruimte (<50 dB(A)) wordt gerealiseerd bij woningen en dat geluidsgevoelige ruimtes in woningen zoveel mogelijk aan de geluidarme zijde worden gerealiseerd.

Gewenste ontwikkeling

Door een aantal maatregelen in het nieuwe LVVP 2005 - 2020 zal de verkeersintensiteit op de Reinier de Graafweg, los van de ontwikkelingen in het plangebied, op termijn fors toenemen. Belangrijkste maatregel uit het LVVP, voor wat betreft dit plangebied, is het aansluiten van de Reinier de Graafweg op de A4. Verkeer dat momenteel via de Hoornseweg naar de A4 gaat, zal in 2020 over de Reinier de Graafweg gaan.

Met behulp van standaardrekenmethode I zijn de afstanden tot de as van de Reinier de Graafweg berekend die bij een bepaalde geluidbelasting horen. Uitgangspunt hierbij is een toekomstige etmaalintensiteit van ca. 15.000 mvt (dus rekening houdend met de aansluiting van de Reinier de Graafweg op de A4). Deze intensiteit zal op het oostelijk wegvak aan de orde zijn, meer naar het westen neemt de intensiteit af. Daarnaast is in de berekening uitgegaan van normaal asfalt.

De woningen ten oosten van het ziekenhuis liggen op minimaal 20 meter uit de as van de weg en zullen een geluidsbelasting op de gevel tussen de 60 en 65 dB(A) hebben.

geluidbelasting incl. art. 103	afstand tot wegas Reinier de Graafweg
50 dB(A)	~ 90 meter
55 dB(A)	~ 50 meter
60 dB(A)	~ 20 meter
65 dB(A)	~ 10 meter

De overige gezondheidszorgfuncties aan het zorgplein moeten op minimaal 50 meter uit de as van de weg liggen om voor een hogere grenswaarde in aanmerking te komen (< 55 dB(A)) of moeten de gevel doof uitvoeren.

De woningen ten westen van het nieuwe ziekenhuis worden door een watergang van de weg gescheiden, waardoor deze iets verder van de weg liggen. Het streven is om de geluidbelasting op deze gevels onder de 60 dB(A) te houden. Gelet op de lagere intensiteit op het wegvak ter plaatse is dit haalbaar.

Voor het ziekenhuis en de overige gezondheidsvoorzieningen in het ziekenhuis wordt een hogere grenswaarde aangevraagd dan wel een dove gevel toegepast.

Door de toekomstige aansluiting van de Reinier de Graafweg op de A4 neemt de geluidbelasting van de bestaande woningen aan de Reinier de Graafweg sterk toe. Om deze toename te compenseren zal de gemeente bij uitvoering van voornoemde maatregel (aansluiting op de A4) de Reinier de Graafweg voorzien van bijvoorbeeld stil asfalt.

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Bestaande situatie

Met CAR II versie 4.0 is de luchtkwaliteit voor het jaar 2004 berekend (huidige situatie). Overschrijdingen van de plandrempels voor NO₂ en fijn stof komen in het plangebied niet voor. Wel is in 2004 de grenswaarde voor NO₂ binnen een afstand van 14 m van de wegas van de Reinier de Graafweg overschreden. Het aantal dagen dat de 24-uurgemiddelde concentratie de grenswaarde is overschreden was minder dan het toegestane aantal van 35.

5.7.2 Regelgeving en beleid

Bij nieuwe ontwikkelingen dient toetsing plaats te vinden aan het Besluit Luchtkwaliteit. Dit besluit kent grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Daarnaast zijn er ook plandrempels, welke hoger liggen dan de grenswaarde en jaarlijks afnemen totdat ze in 2010 (NO₂) respectievelijk 2005 (PM₁₀) gelijk zijn aan de grenswaarde. De plandrempels geven het kwaliteitsniveau aan waarbij mag worden verondersteld dat locaties die voldoen aan de plandrempeel door generieke maatregelen in 2010 respectievelijk 2005 zullen voldoen aan de grenswaarde.

Met behulp van CAR II versie 4.0 (gemeente Delft, 15 aug. 2005) is de luchtkwaliteit onderzocht. Hierbij is uitgegaan van een worst-case benadering, door de verkeersintensiteit van 2020 te gebruiken voor de berekening van de luchtkwaliteit in 2010. Er zijn geen overschrijdingen van de normen, uitgezonderd het aantal overschrijdingen van het 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof dicht langs de Reinier de Graafweg.

In Delft is een aantal locaties waar in 2010 de grenswaarde van NO₂ wordt overschreden (allen aan de oostzijde van de stad). De invloed die de nieuwe functies hebben op de luchtkwaliteit van de knelpunten is nihil.

5.7.3 Gewenste ontwikkeling

Alle onderdelen van het plan voldoen aan de jaargemiddelde grenswaarden. Ter plaatse van de te projecteren functies vinden geen overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde plaats. Voornoemde overschrijdingen dicht langs de weg zijn te wijten aan de hoge achtergrondconcentraties van fijn stof. Het lokale verkeer heeft hierin slechts een beperkte bijdrage. Het al dan niet realiseren van het plan vergroot of verergert deze overschrijdingen niet. Het is voor de gemeente niet mogelijk een structurele verlaging van de achtergrond-

concentratie te bewerkstelligen. Het oplossen van de fijn stof overschrijdingen is een nationale zaak. Niettemin heeft de gemeente Delft in het Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020 tot een aantal maatregelen besloten die de concentraties fijn stof verminderen. Het betreft onder andere:

maatregel	doel	locatie
gemeentelijk wagenpark	reductie emissies	achtergrondconcentratie
klimaatbeleid	reductie energiegebruik	achtergrondconcentratie
aanleg tramlijn 19 / HOV 37	beperken autogebruik	achtergrondconcentratie
maatregelen OV concessie	reductie emissies	busroutes

De luchtkwaliteit verslechtert niet ten gevolge de realisatie van het plan Reinier de Graaf.

5.8 Energie, duurzaam bouwen, Politiekeurmerk en intensief ruimtegebruik

5.8.1 *Energie*

Het energiebeleid van de gemeente Delft is vastgelegd in het 3E Klimaatplan 2003-2012 (april 2003).

Op basis van het Klimaatplan worden voor dit plangebied de volgende eisen gesteld aan de nieuwbouw van woningen:

- de inspanningsverplichting om een verscherping van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) met 15%- 20% ten aanzien van het vigerende bouwbesluit te bereiken.

Voor utiliteitsbouw wordt, ook op basis van het Klimaatbeleidsplan, de volgende eisen gesteld:

- een inspanningsverplichting om bij nieuwbouw een verscherping van de EPC met 8% - 12% te bereiken.

De gemeente en de Reinier de Graaf Groep hebben een quick scan laten uitvoeren naar vijf alternatieven om aan de warmte en koude vraag van het ziekenhuis te kunnen voldoen. Hierin worden warmte-koudeopslag, diverse manieren voor het gebruik van restwarmte en verwarming middels HR-ketels en koeling met compressiekoel machines met elkaar vergeleken. Met behulp van de resultaten zal er een keuze worden gemaakt voor de wijze van verwarmen en koelen in het ziekenhuis.

5.8.2 *Duurzaam bouwen en energie*

Het energiebeleid van de gemeente Delft is vastgelegd in het 3^E Klimaatplan 2003-2012. Naast energie staan hierin ook de gemeentelijk ambities op het gebied van duurzaam bouwen. Op basis van het Klimaatplan gelden de volgende eisen en ambities aan de nieuwbouw van woningen:

- Voor de woningbouwopgave groter dan 250 woningen dient een energievisie te worden opgesteld. De ambitie om te komen tot een Energie Prestatie op Locatie van minimaal 7,5. Hiermee wordt een EPC verscherping bereikt van 15-20%.
- Bij de woningen dienen alle vaste en kostenneutrale en 50% van alle variabele maatregelen uit het nationaal pakket duurzaam bouwen- Woningbouw te worden toegepast. De maatregelen die genoemd worden in de

verordening Duurzaam Bouwen van de gemeente Delft moeten in ieder geval in deze selectie voorkomen.

- Bij voorkeur worden woningen voorzien van een lage temperatuur verwarmingssysteem.
- gebruik van het Nationaal Pakket Stedenbouw bij planvorming.

Voor utiliteitsbouw gelden de volgende eisen en ambities:

- Voor de utiliteitsbouw geldt de ambitie om te komen tot een EPC verscherping van 8-12%.
- Hierbij worden alle vaste en kostenneutrale maatregelen en 30% van de (niet-kostenneutrale) energiemaatregelen uit het nationaal pakket Duurzaam bouwen - Utiliteitsbouw toegepast.
- Het programma van eisen nieuwbouw (2002) Reinier de Graaf geeft een gerichtheid op duurzaamheid zoals duurzaam bouwen en het toepassen van energiebesparende maatregelen. Om aan de eigen en de ambities van het Klimaatplan te voldoen heeft de Reinier de Graaf groep een innovatief gebouw- en installatieconcept voor de nieuwbouw ziekenhuis ontwikkeld. Voor de energieopwekking kan daarbij gebruik gemaakt worden van warmte/koude opslag en/of levering van industrie warmte. Voor de uitwerking van de voorkeur warmtelevering stellen de gemeente Delft en de Reinier de Graaf groep een nadere intentie overeenkomst op. Op het gebied van Duurzaam bouwen wordt aangesloten bij de doelstellingen uit het Klimaatplan Delft 2003-2012.

5.8.3 *Politiekeurmerk Veilig Wonen*

In een raadsbesluit van 21 februari 2002 is vastgesteld dat zowel het stedenbouwkundig plan als de woningen moeten voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Dit houdt voor de gemeente een inspanningsverplichting in ten aanzien van de inrichting van het openbaar gebied, maar ook voor de ontwikkelaar ten aanzien van het stedenbouwkundig plan en de woningen.

5.8.4 *Intensief ruimtegebruik*

Een algemeen in Delft gehanteerde doelstelling is, dat de beschikbare ruimte optimaal wordt benut. Een locatie als deze, binnenstedelijk en gelegen in de buurt van (toekomstig hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagt om een intensieve invulling. Een hoge woningdichtheid mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van het gebied, maar moet deze kwaliteit juist mogelijk maken.

6 CULTUURHISTORIE

6.1 Archeologie

Bestaande situatie

De ondergrond van het plangebied bestaat uit geulsedimenten en komklei die is afgezet in de Duinkerke I- transgressiefase (300- v.Chr – 0). De geulsedimenten, die een hoge kans op het aantreffen van archeologische sporen hebben, lopen van noordoost naar west door het plangebied heen.

In de daarop volgende Romeinse tijd (0 –260 na Chr.) werd er intensief gewoond op de oeverwallen die langs de restgeulen waren ontstaan.

In het naastgelegen komkleigebied kunnen verkavelingsporen voorkomen in de vorm van (ondiepe) greppels en sloten.

Gelet op het middeleeuwse nederzettingsspatroon is het niet waarschijnlijk dat er bewoning uit die tijd in het plangebied is te verwachten.

Samenvattend geldt voor het plangebied een hoge kans op het aantreffen van nederzetting- en verkavelingsporen uit de Romeinse tijd en een geringe kans op bewoningssporen uit de Middeleeuwen.

Beleid

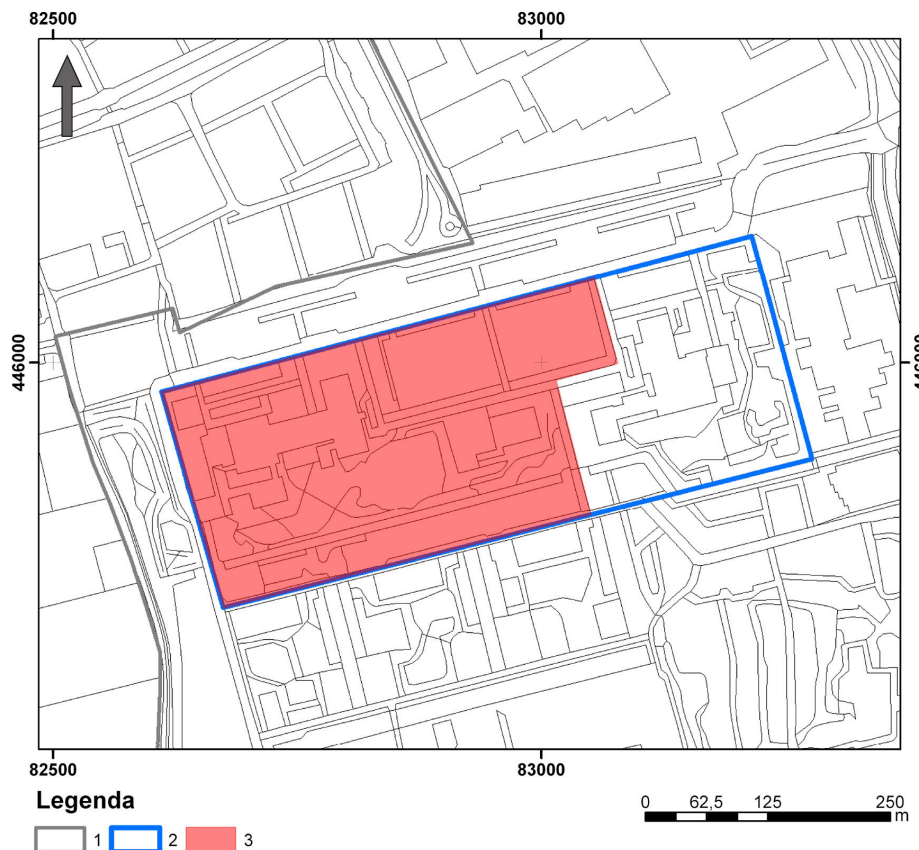
Als gevolg van het Verdrag van Valetta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd, stellen rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed in de bodem moet worden omgegaan. Dit betekent dat in gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar ter zake reële verwachtingen bestaan, met (eventueel) aanwezige archeologische waarden rekening moet worden gehouden. De bescherming van het archeologisch erfgoed dient in het bestemmingsplan een regeling te krijgen, net als andere in een bestemmingsplan op te nemen en te beschermen belangen. Voor het bestemmingsplan geldt als norm de eis van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat het belang van het archeolo-

gisch erfgoed mee dient te tellen bij de boordeling en afweging van alle bij die goede ruimtelijke ordening spelende belangen.

De beleidsuitgangspunten zijn op rijksniveau neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005 - 2008, de Nota Belvédère en het interimbeleid archeologie 2002. Wat de provincie Zuid-Holland betreft wordt verwezen naar de archeologische waardenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland regio Delfland en Schieland, waarop de geulsedimenten in het plangebied de kwalificatie zeer grote kans op archeologische sporen heeft gekregen en de kleidekafzettingen een redelijke tot grote kans op archeologische sporen zijn toegeschreven. In de Nota Planbeoordeling 2003 is geregeld hoe de provincie wil dat met deze terreinen in de ruimtelijke ordening wordt omgegaan. De consequentie hiervan is dat door de provincie wordt verlangd dat een aanlegvergunning voor grondroerende activiteiten in het gehele plangebied wordt vereist, tenzij door verkennend archeologisch veldonderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden in de grond aanwezig zijn.

Gewenste situatie

De gemeente Delft streeft er naar om archeologische waarden zo veel mogelijk *in situ* in de bodem te laten zitten. Er wordt nieuwbouw voorzien, maar een karterend booronderzoek om deze waarden in kaart te brengen is weinig zinvol, omdat archeologische lagen in de bouwvoor zijn opgenomen, waardoor het aantonen van aanwezige archeologische waarden nagenoeg onmogelijk is. Het graven van proefsleuven is in de fase dat het huidig gebruik nog wordt gecontinueerd ongewenst en zelfs onmogelijk zonder de groenvoorziening (bomen) in de wijk te rooien. Verkennend archeologisch veldonderzoek dient derhalve te worden uitgesteld tot het moment van de sloop en nieuwbouw. Voordat ingrepen in de bodem worden verricht die een verstorende invloed op de natuurlijke ondergrond hebben, is een verkennend archeologisch onderzoek gewenst om mogelijk aanwezige oudheidkundige waarden te documenteren.



*afbeelding 47: terrein met een redelijke tot grote kans op archeologische sporen.
Legenda: 1. topografische ondergrond; 2. grens plangebied; 3. terrein waar voorafgaand aan de bodemingrepen verkennend archeologisch veldonderzoek middels proefsleuven dient te worden uitgevoerd.*

De enige oplossing om het ontwikkelingsplan te realiseren en zorgvuldig om te gaan met archeologische waarden is behoud *ex situ* door de ingreep alleen na voorafgaand archeologisch onderzoek toe te staan, zodat documentatie van de vindplaatsen en berging en opslag van de vondsten worden gewaarborgd. In voorkomende gevallen dat vindplaatsen geheel of gedeeltelijk kunnen worden gespaard, zal het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk worden inpakt en afgedekt.

Om de zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden overeenkomstig het doel van het Verdrag van Valleta te waarborgen, dient op het in afbeelding 47 aangegeven terreingedeelte eisen te worden gesteld aan de uitvoering van de werkzaamheden om het belang van het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk recht te doen. Dit betekent dat voorafgaand aan de nieuwbouw en bij het ondergrondse slopen verkennend archeologisch veldonderzoek dient te worden uitgevoerd.

De eindconclusie is dat het belang van de beoogde ontwikkeling zwaarder weegt dan dat van het aanwezige archeologische erfgoed. Door voorafgaand aan en gedurende de versterking de genoemde maatregelen te treffen, voldoet het ontwikkelingsplan voor het aspect archeologie aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

6.2 Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

In het plangebied is geen cultuurhistorische bebouwing aanwezig zodat dit aspect geen verdere beschouwing behoeft.

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het concept-ontwikkelingsplan is vanaf 18 oktober 2005 ter inzage gelegd voor een periode van vier weken met de mogelijkheid voor een ieder om gedurende die periode schriftelijke inspraakreacties kenbaar te maken. Op 2 november is een inspraakbijeenkomst (inloopavond) gehouden waarin het plan wordt toegelicht en waarin de mogelijkheid wordt geboden voor mondeling inspraak. Van die inspraakbijeenkomst is een verslag worden gemaakt, dat is opgestuurd naar de belangstellenden van de avond. Alle mondelinge en schriftelijke inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota Inspraak Ontwikkelingsplan Reinier de Graaf Gasthuis-terrein.

Het aangepaste plan en de Nota Inspraak zullen ter behandeling aangeboden aan de raadscommissie Duurzaamheid. Alle indieners van mondelinge en schriftelijke inspraakreacties worden uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de behandeling van het plan in de commissie. Het plan wordt tenslotte ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Op basis van dit ontwikkelingsplan zal met toepassing van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vrijstelling worden verleend voor de bouw van het nieuwe ziekenhuis.

Nb. binnen enkele jaren staat voor de Buitenhof een nieuw bestemmingsplan op de planning, zodat in dat nieuwe bestemmingsplan de toekomstige plannen zullen worden opgenomen.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

BBN adviseurs heeft in haar rapport "Locatie Reinier de Graaf Gasthuis te Delft" van mei 2005 een financiële analyse gemaakt van de geplande herontwikkeling voor wat betreft het ziekenhuis zelf en de daaromheen liggende bebouwing. De conclusie van het rapport is dat de geplande ontwikkelingen financieel uitvoerbaar zijn.

Voor de overige ontwikkelingen zoals de aanleg van de HOV-baan en de ecologische zone is een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en de Reinier de Graaf Groep opgesteld. Deze overeenkomst zal ter ondertekening aan de gemeenteraad worden aangeboden gelijk met de vaststelling van het ontwikkelingsplan. In die overeenkomst is de financiële haalbaarheid van de overige ontwikkelingen geregeld.

Colofon

Dit ontwikkelingsplan is opgesteld door het Vakteam Ruimtelijke Ordening,
Gemeente Delft.

versie 12 december 2005

