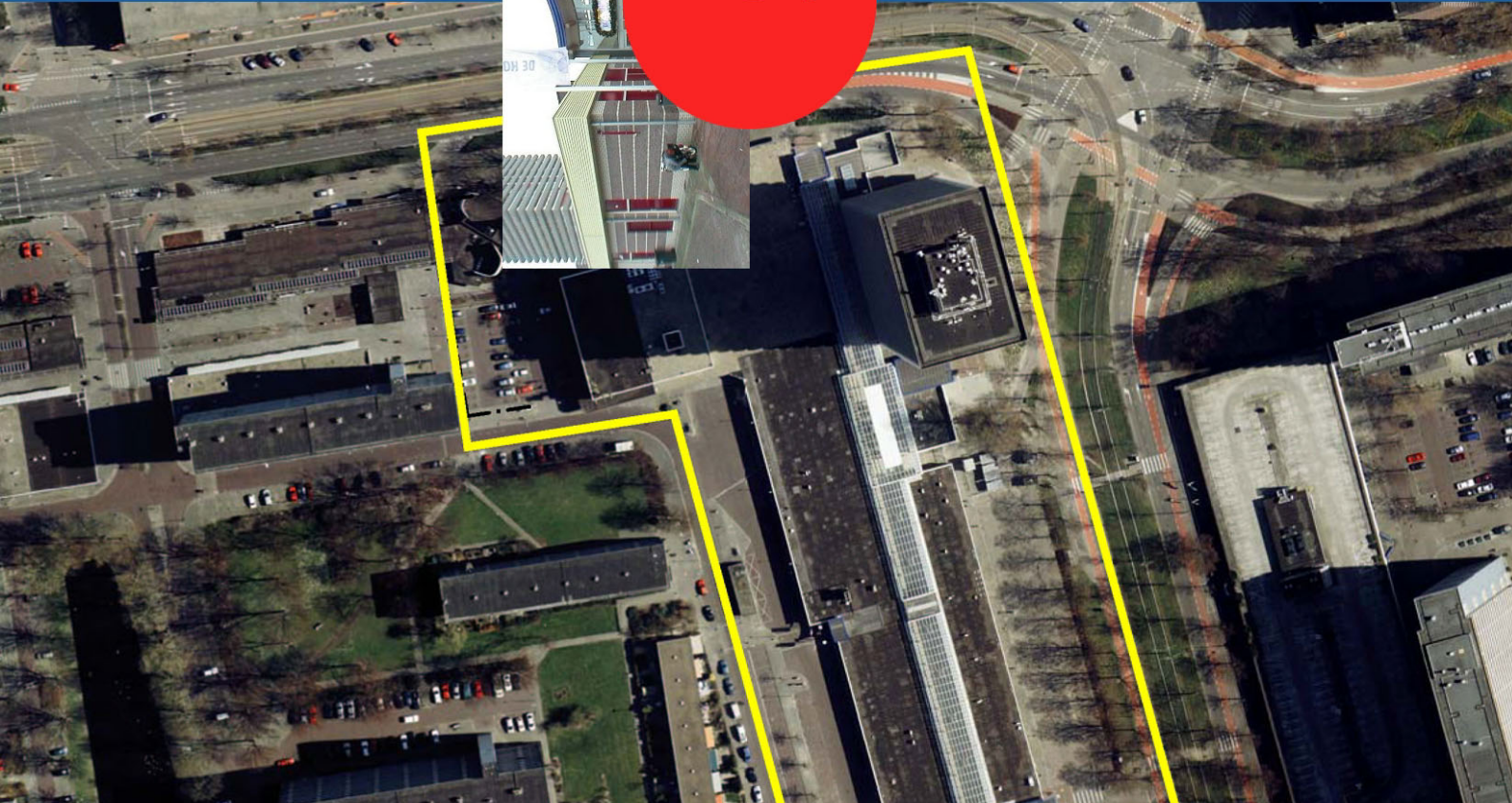
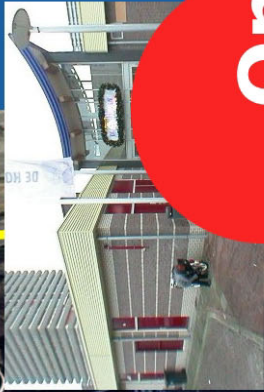




Ontwikkelingsplan

Winkelcentrum In de Hoven



d.d. 13-12-2005

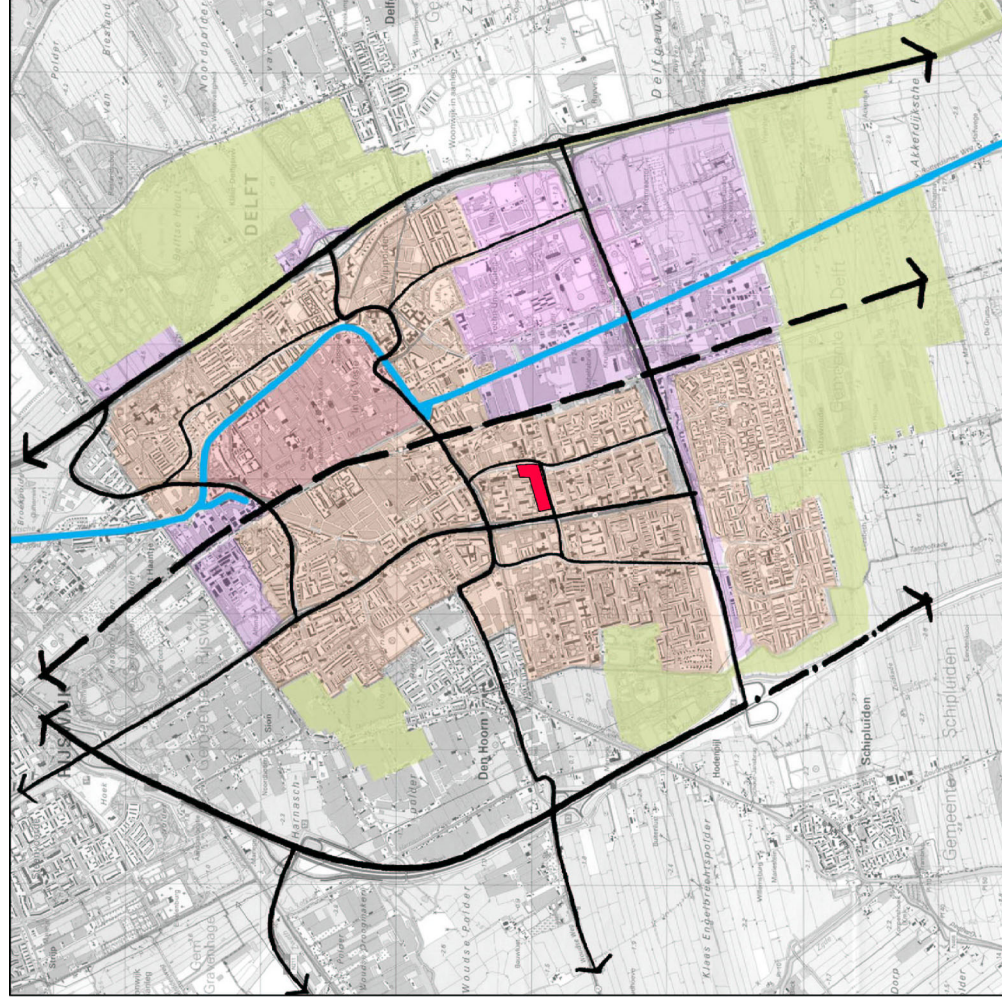
 Gemeente Delft

ONTWIKKELINGSPLAN

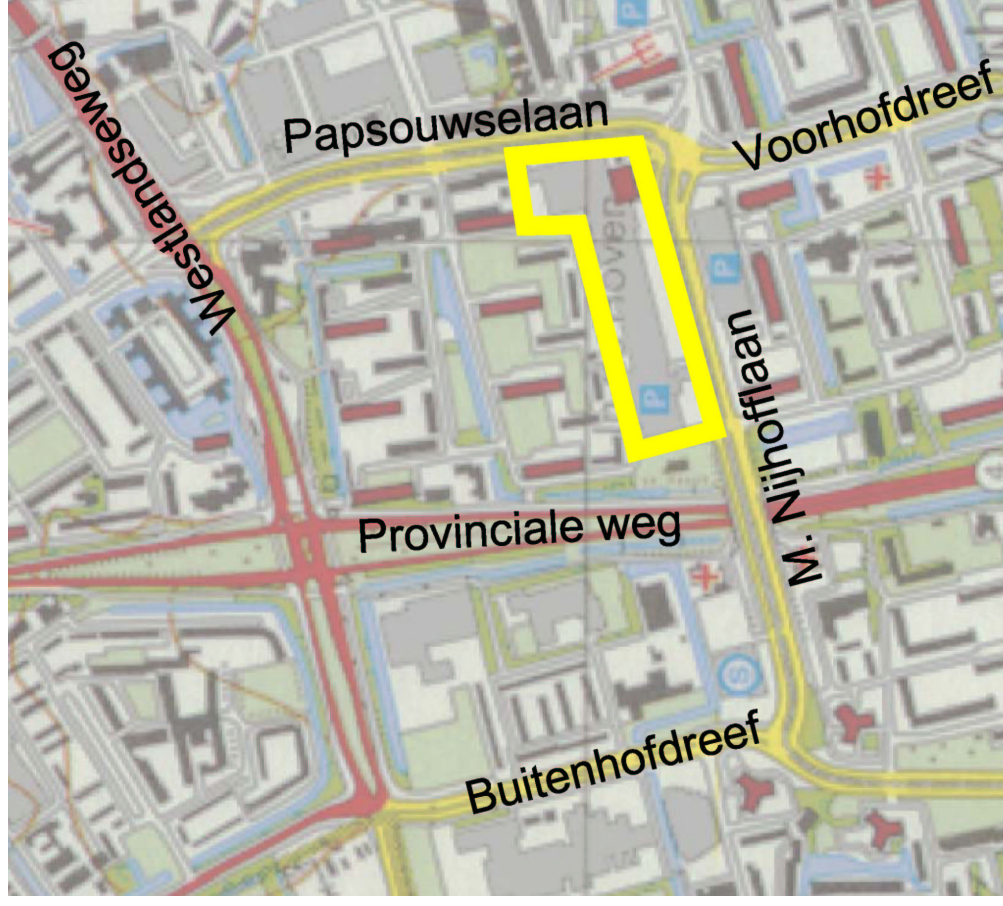
Winkelcentrum In de Hoven

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3	5	MILIEU	24
1.1	Inleiding.....	3	5.1	Water	24
1.2	Plangebied en vigerende regeling	3	5.2	Ecologie	24
1.3	Opbouw Ontwikkelingsplan	3	5.3	Bodem	24
2	GEBIEDSVISIE.....	5	5.4	Milieuzonering	24
2.1	Positionering in de stad	5	5.5	Geluid	25
2.2	Stedenbouwkundige visie	5	5.6	Luchtkwaliteit	25
3	RUIMTELIJKE ORDENING.....	11	5.7	Externe veiligheid	26
3.1	Ruimtelijke opzet.....	11	5.8	Energie	26
3.2	Welstand	17	5.9	Politiekeurmerk Veilig Wonen.....	26
3.3	Functies	18	5.10	Intensief ruimtegebruik.....	26
4	INFRASTRUCTUUR.....	20	6	CULTUURHISTORIE	27
4.1	Openbaar vervoer.....	20	7	UITVOERBAARHEID.....	28
4.2	Autoverkeer.....	20	7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	28
4.3	Parkeren	21	7.2	Financiële uitvoerbaarheid	28
4.4	Langzaam verkeer	22	COLOFON	29	
4.5	Ondergrondse Infrastructuur.....	23			



afbeelding 1: ligging in de stad



afbeelding 2: begrenzing plangebied

1 INLEIDING

1.1 Inleiding

In het kader van de herstructurering van de Poptahof wordt het winkelcentrum In de Hoven door of in opdracht van de eigenaar van Van de Vorm Vastgoed BV uitgebreid met zowel winkelruimte op de begane grond als woningen en de bijbehorende parkeerplaatsen daarboven. Als gevolg van de herstructurering zoals verwoord in het Masterplan Poptahof en het stedenbouwkundig plan Poptahof worden de bestaande winkels langs de westzijde van de Papsouwse laan verplaatst naar het tussen de Martinus Nijhofflaan en Troelstralaan gelegen winkelcentrum In de Hoven (ook wel Hovenpassage genoemd).

Door de ontwikkeling van het winkelcentrum ontstaat een compact winkelgebied dat ook aan de buitenzijde een gevel met winkels aan de openbare ruimte heeft. Daarnaast worden er boven de winkels parkeervoorzieningen gerealiseerd en woningen. Door deze combinatie van functies ontstaat een nieuwe gevelwand langs de Martinus Nijhofflaan en de Troelstralaan. Het nieuwe winkelcentrum grenst aan de noordoostkant aan één van de 'velden' van de Poptahof. Door de beoogde nieuwbouw ontstaat ook een doorlopende gevelwand langs de Papsouwse laan.

1.2 Plangebied en vigerende regeling

Het plangebied (zie afbeelding 2) wordt aan de noordzijde begrensd door de Troelstralaan, aan de oostzijde door de Papsouwse laan, aan de zuidzijde door de Martinus Nijhofflaan en aan de westzijde door de Aart van der Leeuwlaan.

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan Voorhof uit 1986. Aan de gronden worden de onderstaande bestemmingen toegekend:

- parkeergarage aan de westzijde met een bouwhoogte van 20 meter;
- winkels met een bouwhoogte van 5 meter;

concept Ontwikkelingsplan Winkelcentrum In de Hoven

- Aan de zuidoostzijde voor kantoren met een bouwhoogte van 75 meter.

Voor de gehele Voorhof, waarvan dit plangebied deel uitmaakt, is in september 2005 een voorontwerp-bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 (Voorhof), in procedure gebracht. In de periode van het opstellen van dit voorontwerp bestond onvoldoende duidelijkheid over de ontwikkeling van het winkelcentrum. Om die reden is de uitbreiding van dit winkelcentrum niet in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen.

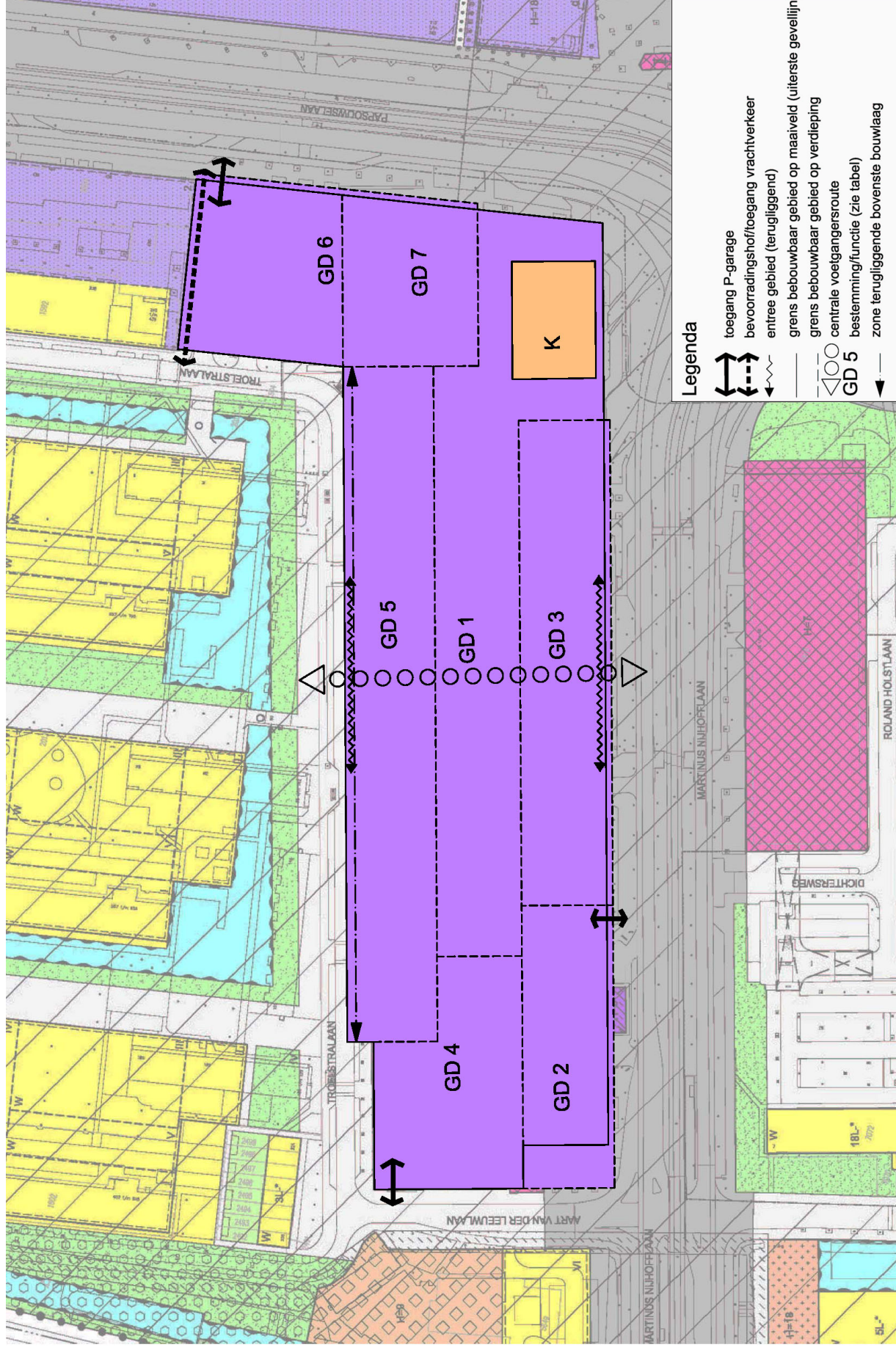
Inmiddels is die duidelijkheid er wel en is gekozen voor een ontwikkelingsplan om de ontwikkeling juridisch en planologisch mogelijk te maken. Het ontwikkelingsplan wordt na vaststelling door de gemeenteraad in het ontwerp bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 opgenomen.

1.3 Opbouw 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.



afbeelding 3: Gebiedsvisie

2 GEBIEDSVISIE

2.1 Positionering in de stad

Het winkelcentrum In de Hoven is naast de binnenstad het belangrijkste winkelcentrum van Delft. Door de voorgestane ontwikkeling wordt de functie als 2^e winkelcentrum van Delft (na de binnenstad) versterkt.

Door de concentratie van winkels bij de Hovenpassage door de uitbreiding en verplaatsing van de bestaande winkels langs de westzijde van de Papsouwse laan ontstaat een nieuw compact en sterk stadsdeelcentrum met een multifunctioneel stedelijk programma. Door het geheel bebouwen van de beschikbare ruimte is een stapeling aan de orde waarbij naast de winkels op maaiveld en woningen daar boven ook de noodzakelijke parkeergelegenheid in gebouwde voorzieningen wordt opgelost, zodat sprake is van een hoge bebouwings- en gebruiksdichtheid. Daarnaast wordt door de geplande aansluiting van de Martinus Nijhofflaan op de Provincialeweg de bereikbaarheid van het winkelcentrum vanuit het verzorgingsgebied geoptimaliseerd. De tramhalte aan de Martinus Nijhofflaan wordt naar een nieuwe centrale toegang langs deze laan verplaatst.

Naast functionele verbetering van de detailhandelsstructuur, wordt met het plan voor het winkelcentrum ook vorm gegeven aan de ontwikkeling van de Martinus Nijhofflaan als belangrijke stedelijke openbare ruimte door begeleidende wandvorming met bebouwing met plaatselijk hoogte-accenten. De Martinus Nijhofflaan zal daarmee als stadslaan op termijn onderdeel uit gaan maken van de verbinding tussen de verschillende wijken Buitenhof, Voorhof en Binnenstad, samen met de Papsouwse laan en de Westlandseweg/Zuidwal. Ook vormt het winkelcentrum een belangrijk ruimtelijk, functioneel en economisch onderdeel van de herstructurering van de Poptahof (zie ook het stedenbouwkundig plan Poptahof en het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 (Voorhof)).

concept Ontwikkelingsplan Winkelcentrum In de Hoven

2.2 Stedenbouwkundige visie

Voor het winkelcentrum In de Hoven is – in samenhang met de herstructurering van de Poptahof en de mogelijk ontwikkeling van de winkels aan de overzijde van de Martinus Nijhofflaan – een stedenbouwkundige visie ontwikkeld in samenspraak tussen gemeente en eigenaar van het winkelcentrum.

ruimtelijke opbouw

Het bestaande in zichzelf gekeerde winkelcentrum wordt door winkeluitbreidingen aan de zijde van de Martinus Nijhofflaan en de Troelstralaan en daarboven woningen met de bijbehorende buitenruimte en parkeervoorzieningen getransformeerd tot een compact stadsdeelcentrum met een multifunctioneel stedelijk programma. Hierdoor worden de stedelijke ruimte van de Martinus Nijhofflaan, Papsouwse laan en Troelstralaan van nieuwe, herkenbare, ruimte vormende gevelwanden voorzien. Deze nieuwe begrenzingen van de openbare ruimte hebben een sterke uitstraling door winkelruimte op de begane grond en daarboven woningen. Plaatselijk zullen ook de noodzakelijke parkeervoorzieningen in de gevel zichtbaar zijn. Voor het gehele complex is een hoge beeldkwaliteit uitgangspunt.

Het nieuwe winkelcentrum wordt een samenhangend bouwblok, met op de oosthoek het bestaande kantoorgebouw Torenhove en op de westhoek een nieuwe woontoren van circa 70 meter hoog. Langs de Martinus Nijhofflaan wordt de tussenliggende gevelwand gevormd door winkels en daarboven woningen alsmede naast de nieuwe woontoren een parkeervoorziening boven de winkels op maaiveld. Indien bij de architectonische uitwerking de parkeerplaatse op een andere wijze kunnen worden opgelost, kunnen ter plaatse ook woningen worden gebouwd.



afbeelding 4: stedenbouwkundige opzet

Centraal in deze gevelwand worden twee toegangen tot het winkelcentrum ter hoogte van de in de toekomst verplaatste tramhalte benadrukt door een terugliggend gedeelte. Hierdoor ontstaat ook een openbare voorruimte.

Langs de Papsouwswelaan komt een nieuwe parkeergarage boven winkels. Deze parkeergarage is 6 lagen hoog en sluit aan op de geplande bebouwing van de Poptahof langs de Papsouwswelaan. Tussen deze parkeergarage en de Torenhove is nog aanvullende bebouwing mogelijk met parkeergelegenheid en/of woningen.

Aan de zijde van de Troelstralaan wordt de bestaande parkeergarage boven de C-1000 met één of mogelijk twee lagen uitgebreid. De rest van deze straatruimte wordt begeleid door een gevel, waarbij boven de winkels woningen zichtbaar zijn. De straatwand wordt in totaal 5 lagen hoog en ter plaatse van een centraal terugliggend deel 6 lagen hoog. In de bebouwing boven de winkels wordt ook een deel van de parkeerbehoefte opgelost. Bij de uitwerking kan de terugliggende bovenste laag ook anders worden gepositioneerd.

winkelcentrum

Het bestaande winkelcentrum (Hovenpassage) van ongeveer 13.000 m² bvo (bruto vloeroppervlak) zal worden uitgebreid met ongeveer 7500 m² bvo nieuwe winkelruimte en ongeveer 1500 m² bvo aanvullende commerciële en maatschappelijke functies, zoals winkelgerelateerde horeca en zakelijke dienstverlening.

Het winkelcentrum heeft in de nieuwe situatie een totaal oppervlak van ongeveer 22.000 m² bvo. Op een dergelijke wijze ontstaat een waarborg voor het functioneren van het winkelcentrum op lange termijn met voldoende ruimte voor aanpassingen aan veranderende wensen van consumenten en ondernemers. Uitgangspunt is het imago van "het centrum voor de dagelijkse benodigdheden".

De uitbreiding van het metrage winkeloppervlak met 7500 m² is gelimiteerd op basis van onderzoek op het gebied van de distributie. Van deze 7500 m² bvo is ten minste 4500 m² voor de te verplaatsen winkels aan de Papsouwswelaan. De overige 3000 m² zijn voor uitbreiding van bestaande winkels of voor nieuwe winkels.

De winkels komen in tegenstelling tot de huidige situatie niet alleen in de passage, maar ook aan de gevels met de openbare ruimte, waardoor het winkelcentrum ook een gezicht vanaf de straat krijgt.

Ter plaatse van het centrale gedeelte wordt er een openbare noordzuid route voor voetgangers door het winkelcentrum opgenomen, die aansluit op de nieuwe tramhalte en de doorgang in het winkelcomplex aan de zuidkant van de Martinus Nijhofflaan. Deze openbare route door beide winkelcomplexen is ook na sluitingstijd te gebruiken.

wonen

Boven het winkelcentrum komen er woningen. Het gaat hierbij om appartementen met een totaal oppervlak van 36.300 m² gbo (=gebruiksvoeropervlak). Dit oppervlak komt overeen met ongeveer 330 appartementen (gemiddeld 110 m² netto vloeroppervlak per woning, in totaal circa 47.255 m² bvo).

De woningen zijn op drie plaatsen gesitueerd. Langs de Troelstralaan komen woningen in 3 à 4 lagen bovenop de winkels op de begane grond. Op sommige plaatsen zijn ook parkeerplaatsen boven de winkels gesitueerd, waarbij in de gevel woonruimte van de boven gelegen woning aanwezig is ("rugzakwoning"). In de gevel is het parkeren daar niet zichtbaar.

Langs de Martinus Nijhofflaan is op de hoek met de Aart van der Leeuwlaan een 70 meter hoge woontoren mogelijk (voor deze hoogbouw zal nog een nadere hoogbouw-effect-rapportage (HER) moeten worden uitgevoerd, waarin hoogbouwhinder nader wordt onderzocht). In de gevelwand tussen deze woontoren en Torenhove is een parkeergarage aanwezig alsmede een zone met woningen in 5 lagen boven de begane grondlaag met winkels en een daar boven gelegen laag met parkeren. Ook hier is het parkeren niet zichtbaar door de aanwezigheid van een rugzakwoning. Op deze zone zijn drie hogere woonblokken mogelijk van 4 woonlagen en een terugliggende 5^e laag, zodat de wand plaatselijk 12 lagen hoog is.

kantoren

Het bestaande kantoorgebouw Torenhove omvat circa 20.000 m² bvo kantoor. Deze functie blijft in principe gehandhaafd, al wordt rekening gehouden met het verbouwen van deze kantoorruimte tot woningen. In het gebouw zijn ongeveer 120 woningen mogelijk. Binnen het plangebied mogen de bestaande m² kantoorruimte elders worden teruggebracht, bijvoorbeeld in plaats van de woontoren op de hoek van de Martinus Nijhofflaan en de Aart van der Leeuwlaan. De kantoorruimte mag ook geheel worden vervangen door woningen. Bij een dergelijke ontwikkeling zal moeten worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

parkeren

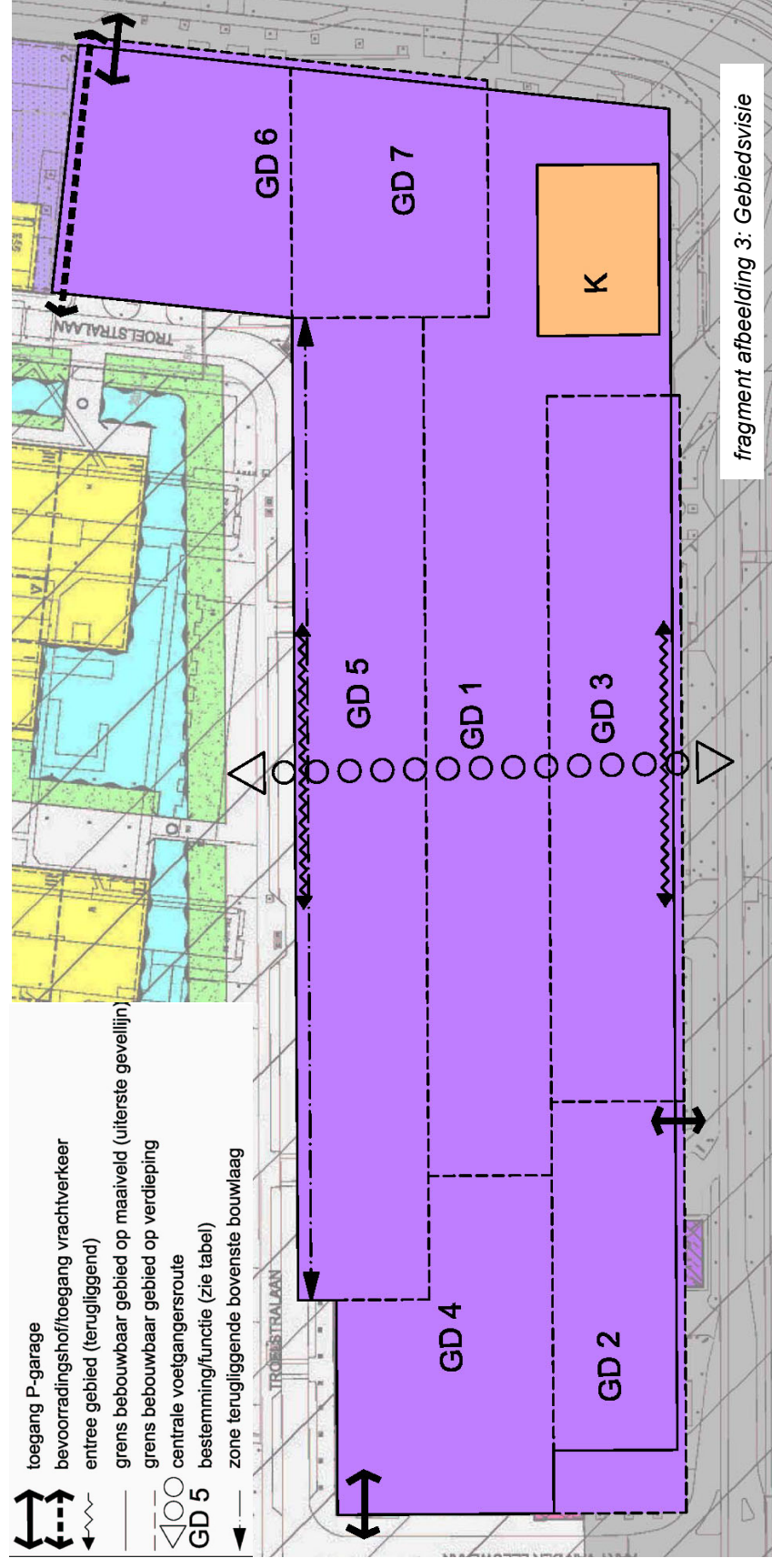
Bij het nieuwe winkelcentrum horen parkeervoorzieningen voor de verschillende functies. Voor de woningen wordt voor het bewonersaandeel van de parkeerbehoefte steeds een aparte voorziening gerealiseerd. Voor de bezoekers van het winkelcentrum en de woningen alsmede de kantoorruimte wordt op twee plaatsen parkeergarages gerealiseerd conform de gemeentelijke parkeernormen en rekening houdend met dubbelgebruik. Een parkeergarage komt aan de Papsouwswelaan boven/bij de Konmar-supermarkt. De tweede parkeergarage betreft de bestaande bij de C1000-supermarkt, die wordt uitgebreid. In totaal wordt rekening gehouden met circa 1277 parkeerplaatsen ten behoeve van het beschreven programma.

Samenvatting ruimtelijk-functionele ontwikkelingsmogelijkheden

In afbeelding 3 (gebiedsvisie) is de nieuwe ruimtelijke situatie schematisch weergegeven. Ten opzichte van de ontwikkelde stedenbouwkundige opzet is hierbij een zekere flexibiliteit vormgegeven ten einde voldoende speelruimte bij de architectonische uitwerking te verkrijgen, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de stedenbouwkundige plankwaliteit.

Bij het winkelcentrum worden verschillende bouwvlakken met de bestemming "gemengde doeleinden" onderscheiden, die ieder een eigen functionele en ruimtelijke samenstelling kent. Centraal is door winkelcentrum een aanduiding opgenomen in verband met de gewenste openbare noordzuid route.

In navolgende tabel worden de verschillende GD-typen kort toegelicht.



GD-type	omschrijving
GD 1	winkels en bijbehorende dienstverlening en ondersteunende horeca op de begane grond (bestaande winkelpassage); maximaal 25% van de winkels kunnen ook in twee verdiepingen, mits het totaal metrage niet wordt overschreden en dit niet ten koste gaat van kwaliteit van het gevelbeeld van het winkelcentrum op maaiveld; daarnaast is boven winkels een parkeerlaag toegestaan
GD 2	winkelruimte op begane grond; ten oosten van bestaande tankstation een toegang tot de mogelijke parkeergarage ter plaatse van aanduiding; op de hoek een woontoren tot 70 meter hoogte (inclusief HER) met overbouwing tpv bestaande entree winkelcentrum met vrije hoogte van 2 lagen; parkeren op 1 ^e verdieping; naast woontoren is een parkeergarage mogelijk boven genoemde winkels in maximaal 6 lagen met daktuin over maximaal 50 meter gevellengte en/of woningen in maximaal 5 lagen boven 2 lagen met winkels en parkeren vergelijkbaar met GD3
GD 3	winkels op begane grond met ter plaatse van aanduiding een centraal toegangsgebied over tenminste 50 meter gevellengte en ten minste 2,5 meter terugliggend; op verdieping parkeren met aan de straatzijde woonruimte van bovengelegen woning dan wel een "etalage-vide" van onderliggende winkel; 2 ^e verdieping en hoger woningen in 5 lagen met daarboven een aantal losse hogere woongebouwen in maximaal 4 lagen + penthouse/terugliggende laag

GD 4	bestaande winkels met daarboven parkeerdek, dat zal worden uitgebreid met in ieder geval 1 nieuwe parkeerlaag en mogelijk nog een extra parkeerlaag (optie)
GD 5	winkels op begane grond met ter plaatse van aanduiding een centraal toegangsgebied over tenminste 50 meter gevellengte en ten minste 2,5 meter terugliggend; daarboven maximaal 2 parkeerlagen (over maximaal 160 meter van de gevellengte), die in de gevel zijn voorzien van een etalage-vide van ondergelegen winkel en woonruimte van bovengelegen woningen; daarboven 2 lagen woningen (totaal 5 lagen) ¹ ; over maximaal 75 meter van de gevellengte mag een extra woonlaag, mits tenminste 3 meter terugliggend;
GD 6	winkels op begane grond alsmede toegang/doorgang bevoorradingshof gecombineerd met de toegang parkeergarage; boven winkels parkeergarage in maximaal 6 lagen en mogelijk woningen langs de Papsouwswelaan in 5 lagen
GD 7	winkels op begane grond; boven winkels parkeergarage in maximaal 6 lagen en mogelijk woningen langs de Papsouwswelaan in 5 lagen

¹ bij GD5 kan bij de uitwerking ook een opbouw worden gekozen, waarbij boven winkels één parkeerlaag wordt gerealiseerd, die in de gevel wordt afgeschermd door etalage-vides van de ondergelegen winkels of woonruimte van de bovengelegen woningen (de totale hoogte blijft daarbij ongewijzigd)



afbeelding 5: luchtfoto bestaande situatie (2003)

3 RUIMTELIJKE ORDENING

3.1 Ruimtelijke opzet

bestaande situatie

Het plangebied maakt onderdeel uit van het noordelijk deel van de Voorhof (Poptahof). Het winkelcentrum In de Hoven bestaat op dit moment uit de Hovenpassage gelegen tussen de Martinus Nijhofflaan en de Troelstralaan. Het winkelcentrum is in ruimtelijk opzicht naar binnen gekeerd en heeft langs de openbare ruimte – naast verschillende toegangen – vooral gesloten gevels (achterkanten met bevoorradingsdeuren/nooduitgangen).

Tussen de bebouwing en de straatruimte zijn aan beide zijden parkeerterreinen op maaiveld aanwezig. Op het parkeerterrein aan de zijde van de Martinus Nijhofflaan wordt op dinsdag een weekmarkt gehouden met ongeveer 60 kraanmen. Ook is in deze ruimte aan de westzijde een tankstation (ANWB) met wasstraat gevestigd. Aan de oostkant staat nabij de ingang van het winkelcentrum direct naast Torenhove een bewaakte fietsenstalling (Biesieklette).

Op het parkeerterrein aan de noordzijde van het winkelcentrum staat langs de Troelstralaan een trafogebouw vrij in de ruimte.

Aan de westzijde van de Hovenpassage is een supermarkt (C1000) gevestigd, met daarboven een parkeerverdieping in de open lucht. Aan de oostzijde ligt een tweede supermarkt (Konmar). Nabij deze supermarkt staat op de hoek van de Papsouwselaan en de Martinus Nijhofflaan een kantoorstoren van bijna 80 meter hoogte (Torenhove).

Langs de Papsouwselaan zijn op dit moment ook winkels aanwezig. Deze zijn deels in een stripvormige onderbouw van de aanwezige woonflats gehuisvest en deels in losse paviljoens. Het totale winkelgebied heeft daarmee een L-vormige opbouw, waarbij de afstand tussen de verschillende uiteinden erg groot is. Ook vormt de aanwezigheid van de supermarkt bij Torenhove een onderbreking in de continuïteit van het winkellint.

concept Ontwikkelingsplan Winkelcentrum In de Hoven

beleid en onderzoek

Voor het relevante beleid wordt verwezen naar de plantoelichting van het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 (Voorhof). Onderstaand wordt wel kort ingegaan op twee beleidsdocumenten specifiek voor de Poptahof en het winkelcentrum In de Hoven.

Masterplan Poptahof en Stedenbouwkundig Plan Poptahof

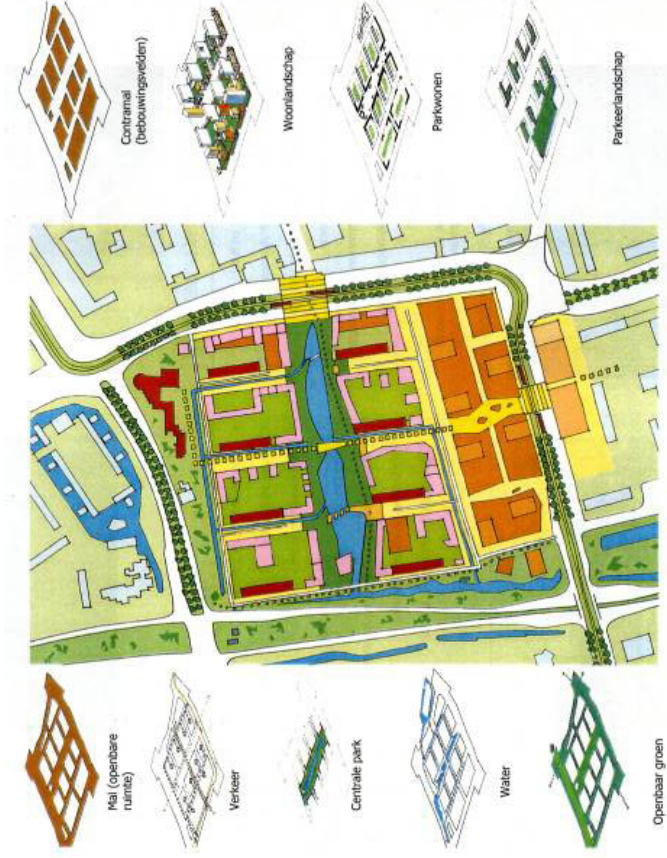
De Poptahof zal de komende 12 à 15 jaar worden geherstructureerd. Hierbij verandert de Poptahof ingrijpend. Op 24 april 2003 is door de gemeenteraad het Masterplan Poptahof vastgesteld waarin de ontwikkelingsrichting is vastgelegd.

Op 16 december 2004 is het Stedenbouwkundig Plan voor de Poptahof door de raad vastgesteld. In het stedenbouwkundig plan is de voorgestane ontwikkeling in ruimtelijk opzicht uitgewerkt. De Poptahof is onderverdeeld in verschillende velden, met bebouwing en de openbare ruimte, waarin naast een centraal park ook een nieuwe waterstructuur wordt gerealiseerd.

Bij de bouwvelden kan onderscheid worden gemaakt in de velden waarin voor namelijk woningen zullen worden gerealiseerd en de velden langs de Papsouwselaan en de Martinus Nijhofflaan, waarin een zekere functiemenging wordt mogelijk gemaakt.

In het stedenbouwkundige plan wordt rekening gehouden met het verplaatsen van de bestaande winkels langs de Papsouwselaan naar de Hovenpassage, zodat hier een compact winkelcentrum ontstaat met winkelgevels langs de Martinus Nijhofflaan en de Troelstralaan. Boven de winkels wordt het bijbehorende parkeren in gebouwde voorziening opgelost en worden woningen toegevoegd.

De plannen voor het winkelcentrum In de Hoven in het stedenbouwkundig plan slechts op hoofdlijnen bepaald en vooral vanuit de omliggende openbare ruimte. Langs de Papsouwseleen wordt op de begane grond de mogelijkheid geboden voor nieuwbouw met andere commerciële functies.



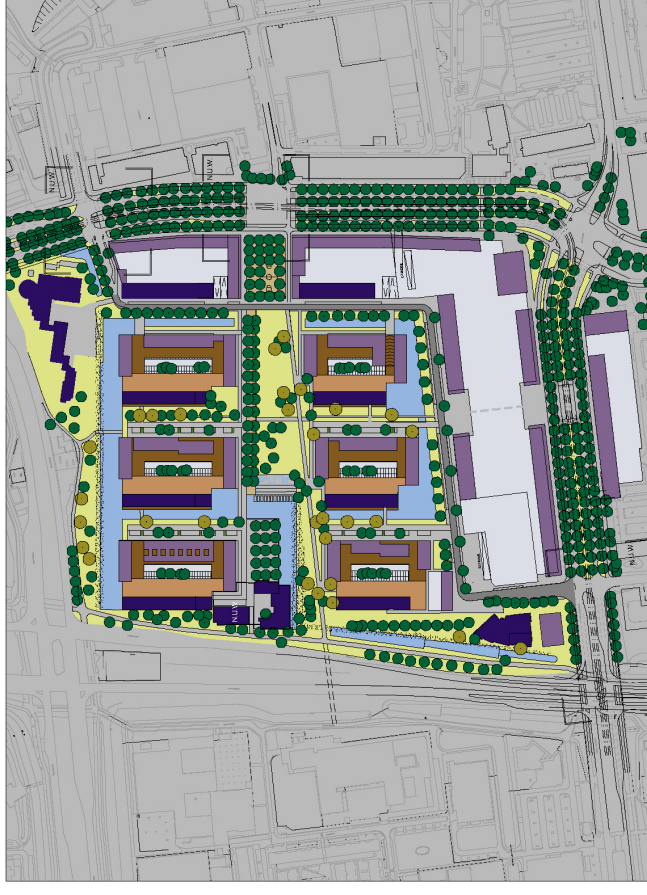
afbeelding 6: Masterplan Poptahof

Kenmerkend voor het plan van de Poptahof is dat het parkeren voor het overgrote deel binnen de bouwvelden en niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte zal worden opgelost.

Bij de herstructurering van de Poptahof blijven alleen de 8 hoogbouwflats gehandhaafd en een blokje eengezinswoningen (individueel woningbezit). Het winkelcentrum en het kantoorgebouw Torenhoof worden gehandhaafd. Ook het nieuwe buurtcentrum De Vleugel is uitgangspunt.

In totaal worden er 11 velden tot ontwikkeling gebracht, daarnaast wordt de bijbehorende openbare ruimte heringericht. Ook de aangrenzende Papsouwseleen en Martinus Nijhofflaan zullen in samenhang met de herstructurering wor-

den geingericht, dit ook mede geleid op de veranderende functie in het kader van het Lokale Verkeer en Vervoer Plan (LVVP). In de plannen is reeds uitgegaan van het aansluiten van de Martinus Nijhofflaan op de Provincialeweg, waardoor de bereikbaarheid wordt verbeterd.

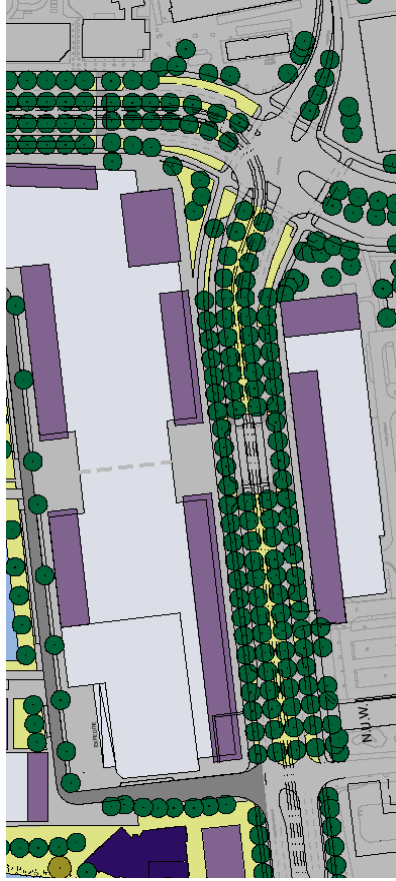


afbeelding 7: Stedenbouwkundig Plan Poptahof

Martinus Nijhofflaan zuidzijde

Aan de zuidzijde van de Martinus Nijhofflaan ligt een winkelstrip met daarboven een parkeerdek. De eigenaar heeft kenbaar gemaakt op termijn het complex te willen vergroten, zodat de aanwezige supermarkt iets kan uitbreiden.

Gelet op de beschikbare ruimte voor nieuwe detailhandel is een beperkte uitbreiding in principe mogelijk. Deze dient gecombineerd te worden met de noodzakelijke parkeergelegenheid en een ruimtelijke verbetering van de bestaande situatie. In samenhang met de overzijde van de Martinus Nijhofflaan (In de Hoven/Poptahof) wordt een duidelijke wandvormende ontwikkeling gewenst, waarbij er boven winkels ook woningen worden gerealiseerd.



afbeelding 8: uitsnede stedenbouwkundig plan Poptahof tpv Martinus Nijhofflaan

Aan de zijde van het Delflandplein kan hoge bebouwing in aansluiting op de bestaande hoge woongebouwen "rond" Torenhove de ruimtelijke begrenzing van dit plein versterken. In de nieuwbouw zal de bestaande passage moeten worden uitgebouwd in samenhang met de geplande (verschoven) tramhalte. Hierdoor ontstaat door beide winkelgebieden aan weerszijden een aantrekkelijke noordzuidroute voor voetgangers.

gewenste ontwikkeling

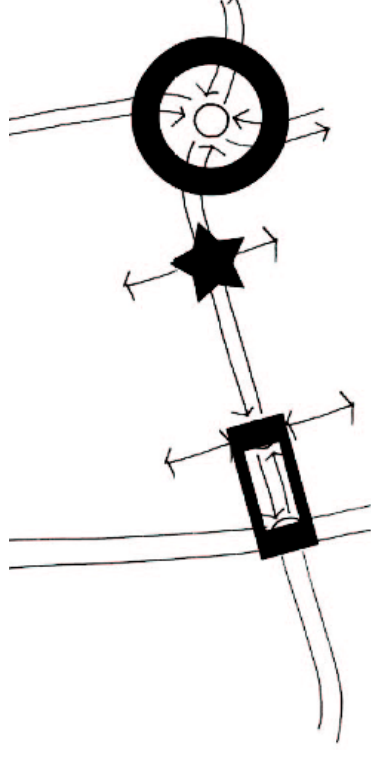
In overleg met de eigenaar/ontwikkelaar van het winkelcentrum is mede op basis van het stedenbouwkundig plan Poptahof een planopzet voor het nieuwe winkelcentrum ontwikkeld. Hierbij wordt programmatisch rekening gehouden met de uitbreiding van de bestaande Hovenpassage met circa 9000 m² bvo (bruto vloeroppervlak). Daarmee wordt het bestaande winkelcentrum vergroot tot 22.000 m² bvo. In feite wordt het gehele terrein tussen de omliggende straten volledig bebouwd.

hoofdopzet

In ruimtelijk opzicht ontstaat een compact winkelcentrum met daarboven bebouwing met verschillende functies. Met deze bebouwing wordt naast parkeer- en woonruimte ook voorzien in een nieuwe ruimtelijke begrenzing van de Martinus Nijhofflaan, de Troelstralaan en een deel van de Papsouwswelaan (in samenhang met veld 8 van de Poptahof, dat meer naar het noorden tussen de Papsouwswelaan en de Troelstralaan is gelegen). Een hoge beeldkwaliteit van

het nieuwe winkelcentrum en boven gelegen woningen is aangegeven wordt door de geen bij de architectonische uitwerking verder moet worden vormgegeven.

Zoals in het stedenbouwkundig plan Poptahof is aangegeven wordt door de ontwikkeling van het winkelcentrum alsmede veld 10 (de geprojecteerde toren op de hoek van de Martinus Nijhofflaan en de Aart van der Leeuwlaan) en mogelijke, toekomstige bebouwing aan de zuidkant van de Martinus Nijhofflaan (uitbreiding Albert Heijn, woningbouw en parkeren) een nieuwe stedelijke ruimte verkregen. Deze nieuwe stedelijke ruimte (ondersteund door een nieuwe inrichting van de Martinus Nijhofflaan) vormt de nieuwe entree tot de Voorhof, Poptahof en winkelcentrum In de Hoven wanneer de aansluiting met de Provincialeweg is gerealiseerd. Aan de oostkant wordt door deze ontwikkeling en die aan de zuidzijde van de Martinus Nijhofflaan ook de begrenzing van het Delflandplein versterkt.



afbeelding 9: verbijzondering kruispunten Martinus Nijhofflaan

Ter hoogte van de nieuwe (verplaatste) tramhalte ontstaat een pleinachtige verbijzondering, waarbij beide winkelgebieden aan weerszijden onderling en met de omgeving worden verbonden. Deze bijzondere plek wordt in het nieuwe winkelcentrum ruimtelijk benadrukt door een terugliggend deel van de gevelwand in samenhang met toegangen van het winkelcentrum.

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan Poptahof in een ruimtelijk-functionele opzet voor het winkelcentrum is op de hoek van de Aart van der Leeuwlaan en de Martinus Nijhofflaan een woontoren opgenomen, als ruimtelijke tegenhanger van Torenhove. Hierdoor ontstaat nabij de Provincialeweg een compositie van verschillende hoge (woon)gebouwen, bestaande uit de hoge

woonflat aan de Aart van der Leeuwlaan ten zuiden van de Martinus Nijhofflaan en de woontoren ter plaatse van veld 10 van de Poptahof. De hoge woontoren op de hoek van het winkelcentrum markeert de toegang tot de Poptahof en het winkelcentrum.

winkelcentrum

Het nieuwe winkelcentrum zal bestaan uit de bestaande passage waar omheen nieuwe winkelruimte worden gebouwd, zodat ook aan de buitenzijde langs de omringende openbare ruimte voorgevels met etalages ontstaan. Door de ontwikkeling moet een winkelcentrum met achterkanten aan de openbare ruimte verleden tijd zijn. Het winkelcentrum krijgt ook enkele nieuwe toegangen, waarvoor centraal openbare routes door het centrum mogelijk zijn. De route in noordzuid richting zal ook openbaar toegankelijk zijn na sluitingstijd.

Zowel aan de zijde van de Martinus Nijhofflaan als aan de zijde van de Troelstraan (zijde Poptahof) worden deze toegangen benadrukt door een inspringende gevel. Naast het ruimtelijke effect van de inspringende gevelwand ontstaat hier meer ruimte op het maaiveld voor de voetganger. In het winkelcentrum wordt aan de zijde van de Martinus Nijhofflaan ruimte gereserveerd voor de bestaande bewaakte fietsenstalling.



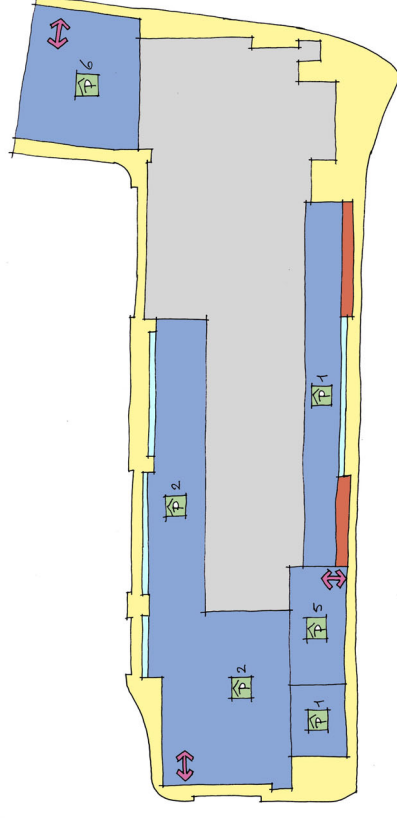
afbeelding 10: opzet winkelcentrum

parkeren

Het parkeren voor het winkelcentrum wordt geconcentreerd in twee parkeergarages boven de winkelruimte, één aan de westkant ontsloten vanaf de Aart van der Leeuwlaan en één aan de oostkant ontsloten vanaf de Papsouwswelaan. Het bestaande parkeerdek boven de C1000-supermarkt wordt verduubeld, door de toevoeging van een extra laag. Deze parkeergarage kan ruimte bieden aan circa 250 parkeerplaatsen. In aansluiting op deze deels bestaande parkeergarage wordt er aan de zijde van de Troelstraan parkeren in twee lagen gerealiseerd. Deze parkeergelegenheid is echter vanuit de omgeving niet zichtbaar door een doorlopende gevel van de ondergelegen winkels en bovengelegen woningen (zie ook afbeelding 14 en afbeelding 15).

Mogelijk zal boven de parkeergarage bij de C1000 nog in de toekomst een derde laag worden gemaakt om voldoende parkeercapaciteit op de juiste plaats te verkrijgen.

De andere parkeergarage is deels boven de bestaande Konmar-supermarkt geprojecteerd. Naast nieuwe winkelruimte op de begane grond wordt een parkeergarage in 5 lagen mogelijk gemaakt, met in totaal 520 parkeerplaatsen. Deze parkeergarage zal worden ontsloten vanaf de Papsouwswelaan.



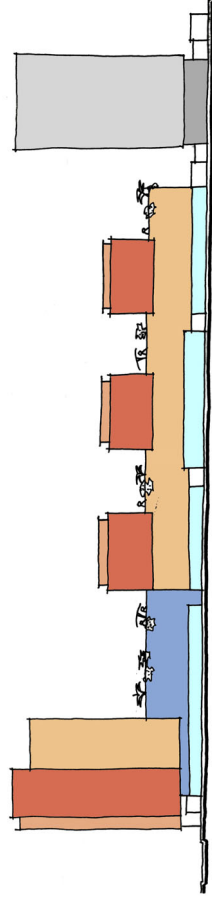
afbeelding 11: parkeervoorzieningen

laden en lossen

Het laden en lossen van het winkelcentrum wordt voor een deel in pandig opgelost. Beide bestaande supermarkten krijgen in pandige bevoorradingshoven. Bij de C1000-supermarkt zal de bestaande ruimte door nieuwbouw worden ontsloten, zodat de visuele kwaliteit van de noordwesthoek van het winkelcentrum kan worden verbeterd. Ook overlast voor omwonenden wordt zodoende geminimaliseerd. Bij de Konmar-supermarkt zal de bevoorradings in pandig worden in samenhang met een gereguleerde doorgang in de nieuwbouw van de Papsouwse laan naar de Troelstralaan voor bevoorradend vrachtverkeer. Hierdoor wordt bevoorradend verkeer op het noordelijk deel van de Troelstralaan zoveel mogelijk beperkt. De bevoorradings van de overige winkelruimten zal voor een belangrijk deel vanaf de openbare weg plaats gaan vinden. Zowel in de Troelstralaan als de Martinus Nijhofflaan wordt hiermee in de inrichting van de straat rekening gehouden.

woningen

Boven de winkelruimte komt niet alleen de hiervoor genoemde parkeergarages maar ook ongeveer 330 woningen. Deze woningen zijn in drie delen onder te verdelen.



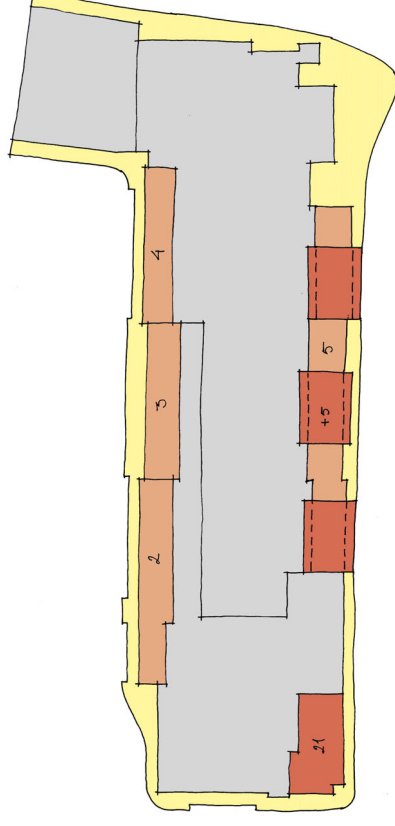
afbeelding 12: gevelwand Martinus Nijhofflaan

Vanuit de herstructurering van de Poptahof is het van groot belang dat aan de Troelstralaan ook woningen komen te liggen. Boven het grootste deel van de winkels aan deze laan worden woningbouw in 3 à 4 lagen voorgesteld (circa 16 meter), bij het inspringende deel is een extra (terugliggend) verdieping mogelijk. Ter plaatse van parkeervoorzieningen omvat de eerste woonlaag niet alleen woonruimte, maar ook parkeerplaatsen voor deze woningen.

Uitgangspunt is dat er geen parkeren zichtbaar in de gevel is. Daarnaast is het ruimtelijk ongewenst dat deze voorgevel bepaald wordt door galerijen en toegangen tot de woningen. Binnen deze kwantitatieve en kwalitatieve uitgangspunten is ook een andere onderverdeling mogelijk.

Aan de Martinus Nijhofflaan wordt een vergelijkbare begeleiding van de winkels op de begane grond door woningen erboven voorgesteld. In samenhang met de grote stedelijke ruimte die de Martinus Nijhofflaan vormt (ten opzichte van de Troelstralaan) wordt hier hogere woonbebouwing voorgesteld. Deze bestaat uit 5 à 6 woonlagen met daarboven enkele hogere delen van 4 à 5 lagen extra. Ook langs de Martinus Nijhofflaan omvat de eerste woonlaag niet alleen woonruimte, maar ook parkeerplaatsen voor deze woningen. Uitgangspunt is dat er geen parkeren zichtbaar in de gevel is. Daarnaast is het ruimtelijk ongewenst dat deze voorgevel bepaald wordt door galerijen en toegangen tot de woningen.

Ter plaatse van de inspringende gevel is het mogelijk dat er op de 1^e verdieping geen woonfuncties aanwezig zijn, uitgangspunt blijft dat de gevel geen parkeren laat zien maar bijvoorbeeld een doorlopende etalage van de onderliggende winkelruimte ("etalage-vide").



afbeelding 13: woonlagen

Op hoek van het winkelcentrum bij de Aart van der Leeuwlaan is een woontoren als hoogte-accent gedacht waar het derde deel van het woonprogramma kan worden gerealiseerd. Het aanwezige benzinestation zal in principe op deze plaats vervallen bij deze ontwikkeling.

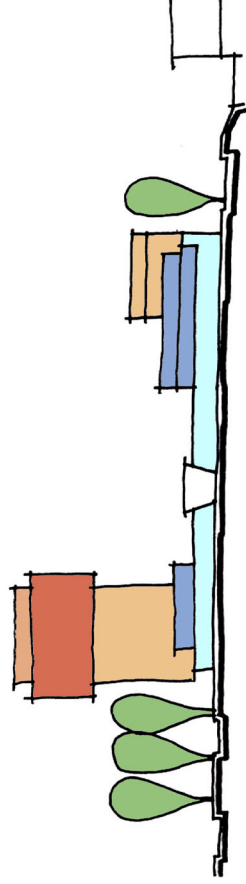
Uitgangspunt is een toren van maximaal 70 meter hoogte met 6 woningen per laag. Daarmee is deze toren ongeveer 5 meter lager dan Torenhove.

Randvoorwaarde is dat hoogbouw niet vanzelfsprekend is maar alleen mogelijk is als sprake is van een hoogwaardig bouwplan, die extra kwaliteit in ruimtelijk en functioneel opzicht oplevert.

In het kader van de nadere uitwerking van deze hoogbouw zal aandacht moeten worden geschonken aan hoogbouweffecten, zoals windhinder, invloed silhouet, bezonningshinder (hoogbouw-effect-rapportage). Ook zal in de architectonische uitwerking van deze toren aandacht nodig zijn voor de massagerelating en gevelindeling en hoogwaardige woningen en uitstraling.

De geplande hoogbouw maakt onderdeel uit van de Dynamische zone Voorhof/Buitenhof-Noord uit de Beleidsnota Bouwhoogten Delft (oktober 2005).

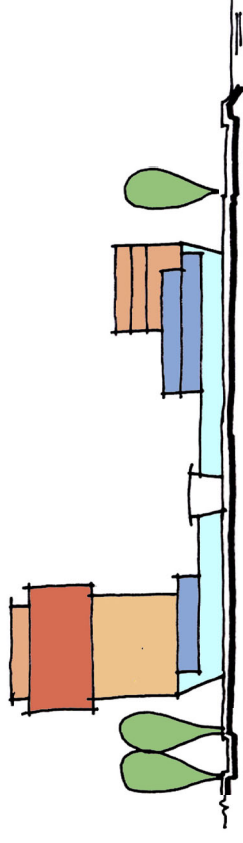
De toren staat op een hoek waar ook één van de toegangen van het winkelcentrum is gelegen. Deze toegang krijgt door een overbouw met een vrije hoogte van twee lagen de juiste ruimtelijke aandacht en vorm.



afbeelding 14: doorsnede (B) over winkelcentrum (Papsouwsesteen – Troelstraan)

De woontoren wordt van de andere woningen langs de Martinus Nijhofflaan gescheiden door een parkeergarage voor bewoners. Deze parkeergarage bevindt zich boven de nieuwe winkelruimte op de begane grond, doch heeft wel een eigen toegang vanaf de Martinus Nijhofflaan.

De parkeergarage sluit in hoogte aan op de geprojecteerde woningen aan de oostkant. Door het dak als tuin in te richten ontstaat ook voor de omliggende woningen een interessant uitzicht en gebruiksruimte.



afbeelding 15: doorsnede (A) over winkelcentrum tpv entreegebied

daklandschap

Om een goede woonkwaliteit te waarborgen is naast een hoogwaardige architectuur ook aandacht nodig voor het daklandschap. Vanuit verschillende (woon)gebouwen zal uitzicht ontstaan op bestaande en nieuwe daken. In de vorm van daktuinen en hangende tuinen zal een goede woonomgeving zowel visueel als functioneel binnen de gebouwde/gestapelde omgeving moeten worden bereikt.

openbare ruimte

Toe- en doorgankelijkheid: Eind 2003 heeft de gemeenteraad de 'Meerjarennota Integraal gehandicaptenbeleid 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. Eén van de twee typen toegankelijkheid is fysieke toegankelijkheid. Hiermee wordt bedoeld dat zowel de binnen- als buitenruimte bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor alle burgers.

Wat betreft openbare ruimte, houdt dit in dat de openbare ruimte zo aangelegd is dat mensen zich zelfstandig kunnen voortbewegen en hun bestemming kunnen bereiken. Integrale toegankelijkheid betekent dat de functionaliteit van een gebouw of de inrichting van de openbare ruimte getoetst wordt aan een algemeen kader. Een belangrijk instrument hiervoor is het Handboek Toegankelijkheid, dat uitgegeven wordt door de CG-raad. Dit handboek geeft hele concrete richtlijnen en normen met betrekking tot toegankelijkheid van binnen- en buitenruimte. Vanaf 2004 maakt het Handboek Toegankelijkheid integraal deel uit van het delftse Handboek Openbare Ruimte en Handboek Openbare Ruimte Binnenstad.

beeldkwaliteit

Een hoge beeldkwaliteit is bij de ontwikkeling van het winkelcentrum uitgangspunt. De stedenbouwkundige opzet biedt een goede basis voor een hoogwaardige ontwikkeling van het winkelcentrum, de woningen en parkeervoorzieningen. Bij de verdere planvorming is een hoogwaardige architectonische vormgeving van groot belang. Hierbij is sprake van een belangrijke relatie met de ontwikkeling van de rest van de Poptahof en het winkelgebied aan de overzijde van de Martinus Nijhofflaan.

3.2 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 plangebied valt binnen het gebiedstype F: voorzieningen. Voor dit gebied geldt geen referentie-architectuurtype.

De welstandscommissie is betrokken geweest bij het stedenbouwkundig plan Poptahof. Over het concept Ontwikkelingsplan zal overleg met de welstandscommissie worden gevoerd.

De commissie is in van mening dat het plan in het algemeen een goede aanzet is. Zij juicht het toe dat dit stadsdeelcentrum wordt herontwikkeld: goed dat er iets gaat gebeuren! Wel is de commissie van mening dat het OP nog wat abstract overkomt, en stedenbouwkundig nog meer exact kan worden uitgewerkt, opdat het een helder kader voor de gewenste architectonische kwaliteit wordt. De commissie constateert dat bij de getekende profielen de samenhangen met

concept Ontwikkelingsplan Winkelcentrum In de Hoven

de directe omgeving ("de overkant") nog ontbreken. Wanneer de profielen over de wegen heen worden getekend zal pas duidelijk worden hoe de schaal en de volumes de kwaliteit van het openbaar gebied kunnen bepalen.

De commissie is zeer te spreken over de intentie voor de oplossing van het parkeren. Doordat dit niet meer de openbare buitenruimte belast kan de beoogde stadsboulevard slagen, en kan er eindelijk een verbinding worden gelegd met de aangrenzende gebieden Poptahof en overkant Nijhofflaan (het Albert-Heijincomplex). Wel hoopt de commissie dat dit ook gewaarborgd blijft wanneer er onverhoopt – bijvoorbeeld door tegenvallende marktsituatie – maar een deel wordt ontwikkeld. In dat verband suggereert de commissie aan RO eens te kijken naar een fasering in de ontwikkeling van het parkeren. Dit is ook vanuit RO de intentie.

Het plangebied ligt in het gebied 29 Westas, van het gebiedstype Voorzieningen. De commissie constateert dat wat betreft de functievermenging en de plaatsing van bouwvolumes het plan past binnen het bestaande gebiedstype; er is geen herziening nodig.

Wat betreft de architectonische uitwerking is de commissie van oordeel dat er een aanvullend beleidsdocument (beeldkwaliteitplan) nodig zal zijn als partiële aanvulling op de welstandsnota. De nota beschrijft uitsluitend de bestaande situatie. Er moet een krachtige visie, met heldere uitgangspunten worden ontwikkeld voor de architectonische inpassingen in de bestaande situatie. Dit moet uitmonden in een duidelijk architectonisch concept als bindend kader voor de ontwikkeling. In nauwe samenhang daarmee moet ook de (her)inrichting van de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig worden vormgegeven.

De commissie adviseert om: 1) een kwaliteitsteam in te stellen; 2) dit te doen door de verantwoordelijkheid van het kwaliteitsteam Poptahof uit te breiden voor dit plangebied; 3) in de uitwerking het BKP te koppelen aan dat voor de Poptahof.

3.3 Functies

3.3.1 Detailhandel, kantoren en overige dienstverlening

Bestaande situatie

De winkelconcentratie in de Hoven (Martinus Nijhofflaan, Papsouwswelaan, Troelstralaan en omgeving) is een lokaal verzorgend winkelcentrum. Het heeft een oppervlakte van 17.000 m² bvo. In het centrum zijn circa 86 winkels aanwezig.

Onderdeel van die winkelconcentratie is het winkelcentrum In de Hoven. Dat centrum heeft een oppervlakte van 13.000 m². Van dat oppervlak wordt een beperkt deel van circa 300 m² gebruikt ten behoeve van winkelondersteunende horeca.

In het kantorencomplex Torenhove wordt een oppervlak van circa 20.000 m² gebruikt ten behoeve van kantoordoelendeinen.

Beleid en onderzoek

Van toepassing zijn de Nota Ruimte, het provinciaal detailhandelsbeleid en de Structuurvisie Detailhandel Haaglanden. In de (concept) Structuurvisie Detailhandel Haaglanden 2006-2010 is bepaald dat de winkelconcentratie in de Hoven nog marktruimte biedt in de dagelijkse sector, op voorwaarde van blijvend goede parkeervoorzieningen.

In totaal heeft het gebied draagvlak voor 25.000 m² winkelvloer en dienstverlening (baliefuncties).

Toevoeging van een supermarkt wordt echter expliciet uitgesloten vanwege de positie van de buurtwinkelcentra. Nader onderzoek (Distributie Planologisch Onderzoek) met effectanalyse van WPM uit 2003² en het Koopstroomonderzoek 2004 van Goudappel Coffeng³ geeft aan dat bij de geplande uitbreiding van In de Hoven in eerste instantie ruimte gegeven moet worden aan schaalvergroting van zittende ondernemers. Dit verbetert de bedrijfsvoering van deze ondernemers zonder de positie van het centrum wezenlijk te veranderen.

² WPM 2003

³ Goudappel Coffeng, Koopstromen Delft in detail, Verdieping uit het Koopstromenonderzoek Randstad 2004

De detailhandelsstructuur van Delft heeft vergeleken met andere steden een bijzondere opbouw. In de Hoven is voor aankopen in de dagelijkse sector het belangrijkste aankoopspunt in Delft, belangrijker nog dan de Binnenstad.

Behalve In de Hoven en de Binnenstad kent Delft een groot aantal kleinere centra met een buurtverzorgende functie. Vanwege de kracht van de Binnenstad en In de Hoven zijn de mogelijkheden van deze centra blijvend beperkt.

Voor de niet-dagelijkse aankopen is de Binnenstad dominant, in deze sector is In de Hoven een beperkte concurrent. De Delftse Binnenstad heeft te maken met zeer sterke concurrentie vanuit de regio; o.a. van de centra van Rotterdam en Den Haag en het recent uitgebreide winkelcentrum In De Boogaard in Rijswijk. Andere ontwikkelingen die de concurrentiepositie van Delft beïnvloeden zijn De Tuinen in Naaldwijk en De Parade in Nootdorp. Deze projecten zorgen echter niet zozeer voor meer afvloeiing vanuit Delft, als wel voor minder bezoekers uit de directe regio. Het draagvlak voor het kernwinkelgebied moet voor namelijk uit de stad Delft zelf komen.

Ramingen van WPM laten zien dat, ondanks de grote projecten die in 2010 in Delft zullen zijn gerealiseerd (Zuidpoort en In de Hoven) de verschuivingen in koopstromen niet spectaculair zullen zijn. Dit is te begrijpen als men bedenkt dat zelfs deze projecten nog maar een klein deel van de totale winkelvoorraad van Delft uitmaken.

Gewenste ontwikkeling

Door de voorgestane ontwikkeling wordt de positie van In de Hoven als belangrijkste winkelcentrum na de binnenstad van Delft versterkt. Het is in dat kader gewenst dat het bestaande totale winkelgebied van 20.500 m² wordt uitgebreid met circa 4500 m² bvo tot een totaal van 25000 m² detailhandel / dienstverlening. Voor het plangebied betekent dit dat bestaande 13000 m² bvo kan worden uitgebreid met 9000 m² bvo waarvan 4500 m² bvo gebruikt mag worden voor verplaatsing van bestaande detailhandel aan de Papsouwswelaan-west, die moet wijken voor de herontwikkeling van de Poptahof en 3000 m² bvo voor de uitbreiding van bestaande detailhandel/dienstverlening in het plangebied.

Winkelondersteunende horeca tot een percentage van maximaal 10% van het totale detailhandelsoppervlak is toegestaan. Het bestaande oppervlak aan kantoren van 20.000 m² bvo blijft hetzelfde. Wel kan een deel van de huidige Torenhove gebruikt worden ten behoeve van woondoelendeinen.

Delft laat slechts zeer moeizaam twee grote centra toe. Dit betekent dat het type branchering van dit winkelcentrum van groot belang is voor de haalbaarheid van de geplande uitbreiding. Om die reden dient de uitbreidingsruimte te worden benut voor toevoeging van doelgerichte, autonoom trekkende functies in de non-food. Hierbij kan worden gedacht aan Schoenenreus of Hans Textiel. Hiermee wordt aangesloten bij de huidige functie van verzorgend gemakscen-trum. Ook uitbreiding ten behoeve van dienstverlening is mogelijk.

3.3.2 Wonen

bestaande situatie

Binnen het plangebied zijn geen woningen aanwezig. Rondom het plangebied zijn wel verschillende woningen aanwezig, een deel daarvan zal in het kader van de herstructurering van de Poptahof worden aangepakt dan wel vervangen door nieuwbouw. Recent zijn aan de overzijde van de Martinus Nijhofflaan op de hoek van de Aart van der Leeuwlaan nieuwe appartementen gebouwd, ter-wijl aan de overzijde van de Papsouwswelaan ter plaatse van het voormalige hoofdkantoor eveneens appartementen zijn gepland boven een begane grondlaag met voorzieningen/publieksgerichte functies.

Beleid en onderzoek

In oktober 2003 heeft de gemeenteraad van Delft de *Toekomstvisie omvang woningvoorraad Delft* vastgesteld. Hierin wordt de gewenste ontwikkelingsrich-ting 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. Ondanks de wens om bij nieuwbouw ook een aandeel sociale sector te realiseren, wordt hiervan afgeweken gelet op de herstructureringsopgave van de gehele Popta-hof.

gewenste ontwikkeling

Delft is een compacte stad waarbij uitbreiding van de woningvoorraad vooral via verdichting en op functieverandering locaties in de bestaande stad gereali-seerd moeten worden. Realisatie van woningbouw boven het winkelcentrum In de Hoven geeft hier invulling aan met de realisatie van circa 330 woningen (36.300 m² gbo, hetgeen overeenkomt met ongeveer 47.225 m² bvo).

Afhankelijk van de uiteindelijk te realiseren woningtypen (mede op basis van de marktsituatie kan sprake zijn van meer kleinere woningen of minder grotere woningen).

Op grond van de behoefte in Delft en de ingeschatte marktpotentie van dit pro-ject (deze locatie in relatie tot andere nieuwbouwplannen in de apparte-men-tensfeer) wordt uitgegaan van 2/3 in de koopseer en 1/3 in de huursfeer.

Daarnaast wordt de volgende verdeling aangehouden:

- middeldure sector (156-240.000 euro) 75%-85%
- dure sector (vanaf 240.000 euro) 15%-25%

4 INFRASTRUCTUUR

4.1 Openbaar vervoer

Overeenkomstig het stedenbouwkundig plan Poptahof en het voorontwerp-bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 (Voorhof) wordt er vanuit gegaan dat de bestaande tramlijn over de Papsouwswelaan en de Martinus Nijhofflaan gehandhaafd blijft. De aanwezige tramhaltes zullen wel worden verschoven, in samenhang met de herstructurering van de Poptahof / de ontwikkeling van het winkelcentrum. Hierbij komt de ene tramhalte op een centrale plaats tussen het winkelcentrum In de Hoven en de winkels ten zuiden van de Martinus Nijhofflaan. De aanwezige bushaltes worden hierbij ook verplaatst naar de nieuwe locatie van de tramhalte recht voor de toegangen van de winkels aan weerszijden. In samenhang met een dubbele oversteek ontstaat hier een soort plein-achtige ruimte, waardoor het nieuwe winkelcentrum optimaal met openbaar vervoer wordt ontsloten. De tramhalte aan de Papsouwswelaan, die nu ter hoogte van het voormalige postkantoor is gelegen, wordt in noordelijke richting verschoven naar het centrale park van de Poptahof ter hoogte van het Abtswoudsepad/Mercuriusweg.

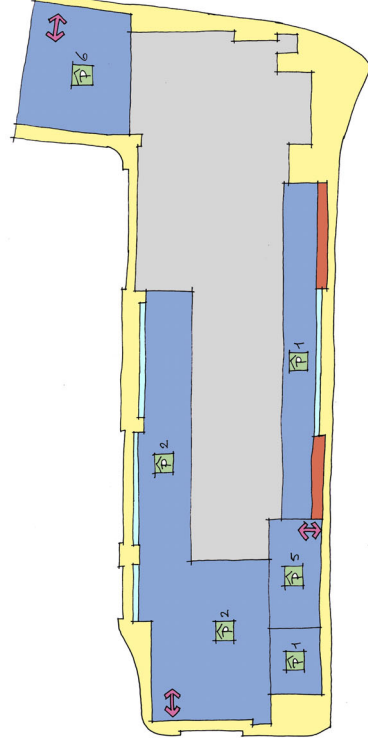
De in dit ontwikkelingsplan voorgestelde planologische wijziging heeft voor het overige op deze mobiliteitsaspecten geen noemenswaardige invloed.

4.2 Autoverkeer

Overeenkomstig het stedenbouwkundig plan Poptahof, het LVVP 2005 en het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest deelgebied 1 (Voorhof), zal de bestaande ontsluitingsstructuur voor autoverkeer op onderdelen worden gewijzigd. Belangrijkste ingreep voor het winkelcentrum is de aansluiting van de Martinus Nijhofflaan op de Provincialeweg, mede waardoor de Papsouwswelaan en Martinus Nijhofflaan (en Voorhofdreef) minder druk worden en meer als

verblijfsgebied kunnen worden ingericht. De maximale snelheid van deze wegen dient door een nieuwe inrichting op 40 km/uur te liggen.

Ook de Poptahof en het winkelcentrum worden in de nieuwe situatie anders ontsloten. De Aart van der Leeuwlaan blijft aan de westzijde een belangrijke toegang tot de Poptahof en het winkelcentrum, maar neemt door de aansluiting van de Martinus Nijhofflaan op de Provincialeweg in belang toe. De parkeervoorziening bij de C1000-supermarkt wordt uitgebreid.



afbeelding 16: ontsluiting en parkeren winkelcentrum

Vanaf de Papsouwswelaan wordt de toegang ter hoogte van de Mercuriusweg in noordelijke richting verschoven tot ter hoogte van de Industriestraat. Om te voorkomen dat verkeer voor het winkelcentrum via deze noordelijke ontsluiting zijn weg gaat zoeken, wordt de parkeergarage bij de Konmar-supermarkt ontsloten vanaf de Papsouwswelaan. Op deze plaats komt tevens een geregelde toegang voor bevoorradend vrachtverkeer, zodat dit zo min mogelijk door het woongebied van de Poptahof rijdt.

4.3 Parkeren

bestaande situatie

Bij het winkelcentrum zijn nu verschillende parkeerterreinen op maaiveld aanwezig. Aan de zijde van de Martinus Nijhofflaan is een parkeerterrein van circa 90 parkeerplaatsen aanwezig en aan de zijde van de Troelstralaan een terrein met circa 100 parkeerplaatsen. Bij de Konmar-supermarkt is een terrein met circa 50 parkeerplaatsen ontsloten vanaf de Troelstralaan aanwezig. Daarnaast liggen er nog verschillende parkeerplaatsen langs de Troelstralaan. Het parkeerdek op de C1000-supermarkt aan de westzijde van het winkelcentrum biedt ruimte aan ongeveer 125 parkeerplaatsen. Dit parkeerdek wordt vanaf de Aart van der Leeuwlaan ontsloten. Bij het kantoorgebouw Torenhoven zijn geen aparte parkeerplaatsen aanwezig.

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.

In de parkeermota wordt uitgegaan van een gedifferentieerde parkeernorm. In plaats van één standaard voor de gehele stad, is onderscheid gemaakt in de gebiedstypen "binnenstad", "schil" en "overig" en zijn verschillende woningtypen (van dure koop tot goedkope huur) onderscheiden. De parkeernormen zijn daaraan gerelateerd. Voor het plangebied moet rekening worden gehouden met de normen voor "schil". Door de aanwezigheid van de tramlijn in de directe nabijheid mag de parkeernorm voor de woningen met 10% worden verlaagd. Voor niet-woonfuncties wordt in de nota verwezen naar de richtlijnen van het CROW (juni 2003). Voor het bestaande kantoorgebouw Torenhove wordt voor de nieuwe situatie uitgegaan van een lagere parkeernorm (200 parkeerplaatsen voor 20.000 m² bvo).

gewenste ontwikkeling

Bij berekening van de benodigde aantal parkeerplaatsen voor dit winkelcentrum speelt ook de herstructurering van de woningen in de Poptahof een belangrijke rol. In verband met beide ontwikkelingen zal in de toekomst sprake zijn van gereguleerd parkeren, in combinatie met parkeren op eigen terrein en betaald parkeren.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het winkelcentrum is dat parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd. De bestaande parkeerterreinen op maaiveld worden bebouwd, zodat het parkeren in garages zal moeten worden opgelost.

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 Winkelcentrum In de Hoven

De geplande ontwikkeling voorziet in een eindsituatie met:

- circa 20.500 m² bvo detailhandel
- circa 1500 m² bvo commerciële en maatschappelijke dienstverlening
- circa 20.000 m² bvo kantoorruimte
- circa 330 woningen (36.300 m² gbo ~ 47.225 m² bvo)

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. Zo kan worden bepaald of dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.

In onderstaande tabel is de bezettingsgraad voor de verschillende functies over de week aangegeven.

Bezettings- graad	Werkdag			Zaterdag		Zondag
	overdag	middag	avond	koopavond	middag	avond
wonen	50%	60%	100%	90%	60%	60%
winkelen	30%	70%	20%	100%	100%	0%
werken	100%	100%	5%	10%	5%	0%

Rekening houdend met de gemeentelijke parkeernorm voor de verschillende functies in relatie tot het programma resulteert dat in de parkeerbehoefte in navolgende tabel.

winkelcentrum	Bewoners	Werknemers	Bezoekers	Totaal
vrije sector midden/laag	416		89	505
winkelcentrum		116	655	771
kantoren		160	40	200
TOTAAL	416	276	784	1476

Door de gegevens uit beide tabellen te combineren ontstaat een volgende parkeerbehoefte, rekening houdend met dubbel gebruik.

winkelcentrum	Werkdag			Zaterdag		Zondag
	overdag	middag	avond	koop-avond	middag	
vrije sector	330	330	330	330	330	330
middel/laag	87	105	175	157	105	122
winkelcentrum	231	539	154	770	770	0
kantoren	200	200	10	20	10	0
TOTAAL	848	1174	669	1277	1215	452

Bij deze parkeerbalans wordt er vanuit gegaan dat voor de 330 woningen per woning 1 parkeerplaats gereserveerd wordt, deze kan dus niet worden benut voor dubbelgebruik. Op het maatgevende dagdeel (koopavond) is sprake van een parkeerbehoefte van in totaal 1277 parkeerplaatsen.

Indien Torenhove van kantoorruimte wordt omgezet in woonruimte, zullen aanvullende parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd, conform voorgaande normen en systematiek.

4.4 Langzaam verkeer

Belangrijke fietsroutes in het plangebied zijn de fietsroute langs de Martinus Nijhofflaan en de Papsouwselaan.



afbeelding 17: uitsnede fietsactieplan II

De fietsverbindingen in de omgeving van het winkelcentrum In de Hoven zijn weergegeven in afbeelding 17 uit het Fietsactieplan II.

Met betrekking tot de fietsbereikbaarheid van het winkelcentrum wordt aangesloten op het fietspadennetwerk zoals dat in het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest deelgebied 1 (Voorhof) is opgenomen. Bij het winkelcentrum betekent dit dat langs de Martinus Nijhofflaan en Papsouwselaan wordt uitgegaan van fietspaden in twee richtingen. Daarnaast zal in de nieuwbouw van het winkelcentrum aan de zijde van de Martinus Nijhofflaan een overdekte bewaakte fietsenstalling van circa 200 à 250 m² bvo komen met een capaciteit van 120 à 140 fietsen, ter vervanging van de bestaande voorziening.

Ook voor de te realiseren woonbebouwing zal voldoende stallingruimte voor fietsen worden gerealiseerd.

Voor voetgangers is vooral een goede noordzuidroute door het winkelcentrum van belang. Een dergelijke route vormt een openbare verbinding (ook na sluitingstijd) tussen de Poptahof en de nieuwe tramhalte op de Martinus Nijhofflaan. Deze route dient ook een vervolg aan de zuidzijde te hebben na het zuidelijk woongebied van de Voorhof.

4.5 Ondergrondse Infrastructuur

In het plangebied zijn aan de zijde van de Troelstralaan verschillende kabels en leidingen aanwezig. ter plaatse van het parkeerterrein waar het winkelcentrum zal worden uitgebreid is een trafogebouw aanwezig. Dit trafogebouw zal worden ingepast in de ontwikkeling.

5 MILIEU

5.1 Water

Het plangebied is in de bestaande situatie volledig verhard en deels al bebouwd. In de nieuwe situatie zal geen open water binnen de plangrenzen van het winkelcentrum worden gerealiseerd.

In het plan voor de Poptahof in de noodzakelijke waterberging voldaan. Dit is eveneens opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest deelgebied 1 (Voorhof). Voor het aspect water wordt naar dit voorontwerp verwezen.

5.2 Ecologie

Voor de herontwikkeling van het winkelcentrum en de nieuwbouw van de woningen boven het winkelcentrum dient een quickscan naar de ecologische waarden te worden uitgevoerd. Hierbij dient met name aandacht te zijn voor de aanwezigheid van vleermuizen. Momenteel wordt er een onderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Zuidwest 1 waarvoor de hele Voorhof wordt onderzocht. De resultaten zullen naar verwachting in november 2005 bekend zijn. Deze zullen worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Zuidwest 1. Indien het aannemelijk is dat vleermuizen of andere soorten voorkomen in "In den Hoven", dient er een natuurwaardenonderzoek te worden uitgevoerd. Indien soorten daadwerkelijk worden aangetroffen is een ontheffing door het ministerie van LNV noodzakelijk. Om een ontheffing te krijgen, kan het nodig zijn om een aantal maatregelen te nemen, zodat de soort niet verdwijnt uit dit gebied.

5.3 Bodem

Er is in het plangebied zeer beperkt bodemonderzoek uitgevoerd, alleen aan de west- en zuidwestzijde van het winkelcentrum. Op basis van de bodemkwaliteitskaart (1999) ligt het gebied in zone G1, dat wil zeggen dat er geen verhoogde concentraties met zware metalen en pak worden verwacht. Over 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. Voor de te herontwikkelen gebieden geldt dat er in het kader van de bouwvraag rekening moet worden gehouden dat verkennend en/of aanvullend onderzoek (conform de NEN 5740/ NEN 5707) noodzakelijk is. 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.

5.4 Milieuzonering

In het winkelcentrum bevindt zich met name detailhandel, maar ook functies als een bank, een snackbar en een kapper. Aan de Martinus Nijhofflaan ligt een tankstation en staat de kantoorstoren "Torenhove". Al deze functie vallen in categorie 1 of 2 van de Lijst van Bedrijfstypen (LvB). In de nota Bedrijven en bestemmingsplannen is opgenomen dat in den Hoven ligt in het gebiedstype woonwijken 2. In dit gebiedstypen zijn categorie 1 LvB bedrijven toegestaan en categorie 2 LvB bedrijven met een vrijstelling. In de nieuwbouw zal een uitbreiding van het winkeloppervlak, kantoren en woningen worden gerealiseerd.

Deze functies geven over het algemeen weinig belemmeringen voor elkaar. Aandachtspunt is externe veiligheid bij de vuurwerkverkooppunten. Inrichtingen als bedoeld in art. 41 Wgh en art. 2.4 Lvb worden uitgesloten binnen alle categorieën van de Lvb.

5.5 Geluid

Het plangebied ligt in de zones wegverkeerslawaai en spoorweglawaai van de onderstaande wegen / spoorwegen:

weg	aantal rij- stroken	zone van rechtswege	max. grens- waarde
Provincialeweg	4	350 m.	65 dB(A)
M. Nijhofflaan	2	200 m.	65 dB(A)
Papsouwsealaan	3	350 m.	65 dB(A)
Spoorlijn traject 550	--	700 m.	70 dB(A)

De appartementen die boven In den Hoven worden gerealiseerd zijn geluidgevoelig. Voor de nieuwbouw in de Poptahof is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Met behulp van dit onderzoek is een inschatting gemaakt van de geluidsbelasting op de gevels voor de uitbreiding van het winkelcentrum. Voor de bebouwing langs de Martinus Nijhofflaan ligt de cumulatieve geluidsbelasting tussen de 60 en 65 dB(A). Langs de Papsouwsealaan ligt de cumulatieve geluidsbelasting rond de 65 dB(A). Hierbij is nog geen rekening gehouden met de afrekconform art. 103 Wgh, waardoor de geluidsbelasting 5 dB(A) minder zal zijn. Voor de eerstelijns bebouwing langs de Martinus Nijhofflaan en de Papsouwsealaan dient een hogere grenswaarden te worden aangevraagd. De start van deze procedure zal gelijk zijn met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan Zuidwest deelgebied 1.



afbeelding 18: geluidsbelasting (gecumuleerd) Poptahof (excl. aftrek art. 103 Wgh)

5.6 Luchtkwaliteit

In het "Rapport luchtkwaliteit 2004" zijn de voor het plangebied Zuidwest 1 relevante wegen onderzocht op luchtkwaliteit voor de bestaande situatie. De plandremmel voor NO₂ is langs geen van de onderzochte wegen in het plangebied overschreden. Omdat in het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest 1 de ontwikkelingen van het winkelcentrum In de Hoven niet zijn meegenomen, is het "luchtkwaliteitonderzoek bestemmingsplan Zuidwest 1" aangepast aan de ontwikkeling van het winkelcentrum. Dit onderzoek is in de bijlage opgenomen. In het "luchtkwaliteitonderzoek bestemmingsplan Zuidwest 1" zijn de voor bestemmingsplan Zuidwest 1 relevante wegen onderzocht op luchtkwaliteit voor de nieuwe situatie die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Er is voor geen van de wegen nabij In de Hoven een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden voor fijn stof of NO₂ in 2010 te verwachten. Wel is langs de Papsouwse laan het aantal dagen dat de daggemiddelde grenswaarde van fijn stof wordt overschreden groter dan de toegestane 35 dagen.

Om de luchtkwaliteit in Delft te verbeteren, en specifiek om de knelpunten aan te pakken, heeft de gemeente Delft het "Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005-2020" d.d. 31 mei 2005 opgesteld. De meeste maatregelen in het Plan van Aanpak zijn gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit op de knelpuntlocaties. In dit deel van Delft zijn echter geen knelpunten gelegen. Hierdoor is alleen een aantal algemene emissiereducerende maatregelen effectief in dit deel van Delft. Het betreft onder andere de aanleg van tramlijn 19, verscherpte eisen voor de OV-concessie en het verschonen van het gemeentelijke wagonpark.

5.7 Externe veiligheid

In het plangebied zijn geen bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. In het plangebied bevinden zich twee vuurwerkverkoop-punten, Dubax en Speldorado. Deze bedrijven mogen maximaal 1.000 kilo consumentenvuurwerk op te slaan, in de toekomst wordt dat voor Speldorado 2.000 kg. Dubax en Speldorado dienen voor de verkoop van vuurwerk te voldoen aan de eisen uit het vuurwerkbesluit. Er dient een veiligheidsafstand te worden aangehouden tot (beperkt) kwetsbare objecten, als bv. woningen. Voor consumentenvuurwerk tot 10.000 kg is de veiligheidsafstand een halve cirkel met een straal van 8 meter gemeten vanuit het hart van de deur van de (buffer)bewaarplaats. Tevens is er een vrijwaringgebied dat vrij dient te blijven. Voor het vrijwaringgebied geldt dat dit een rechthoekige ruimte is met een lengte van 8 meter en een frontbreedte die gelijk is aan die van de kluis. Het vrijwaringgebied dient geheel vrij te blijven van objecten. Binnen de veiligheids-cirkel, maar buiten het vrijwaringgebied, kunnen wel kwetsbare objecten worden geïmplementeerd, mits tussen de (buffer)bewaarplaats en het kwetsbare object een scheidsconstructie aanwezig is. Voor deze scheidsconstructie geldt dat de brandwerendheid niet lager is dan 60 minuten, er geen raam, deur of ander opening in zit en dat die voor zover het een verticale scheidsconstructie betreft, vervaardigd is van metselwerk, beton of cellenbeton.

5.8 Energie

In het 3E Klimaatbeleidplan (gemeente Delft) is opgenomen dat voor ontwikkelingen waarbij meer dan 250 woningen worden gerealiseerd een energievisie moet worden opgesteld. Voor de woningen dient te worden voldaan aan een EPL van minimaal 7,5, welke dient te worden bereikt door een combinatie van woninggebonden maatregelen en het gebruik van industriële restwarmte. Voor de winkels geldt een verscherpte EPC eis van 12% ten opzichte van het Bouwbesluit op het moment van aanvraag van de bouwvergunning. Indien er gebruik wordt gemaakt van restwarmtelevering, is de aangescherpte EPC eis 8% ten opzichte van het Bouwbesluit op het moment van aanvraag bouwvergunning.

5.9 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.

5.10 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

Voor de aspecten cultuurhistorie en archeologie wordt verwezen naar het voorontwerp bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 (Voorhof).

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het concept ontwikkelingsplan is onderwerp van inspraak. Het concept ontwikkelingsplan heeft in het kader van inspraak ter inzage gelegen voor een periode van 4 weken (van 18 oktober tot en met 14 november 2005) met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke inspraakreacties. Gedurende de inspraakperiode is gelegenheid worden geboden voor mondelinge inspraak, hiertoe is een inspraakbijeenkomst gehouden op 25 oktober 2005. Alle inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de nota Inspraak.

Het ontwikkelingsplan is naar aanleiding van de reacties niet aangepast. Wel is de gebiedsvisie op onderdelen aangepast om voldoende flexibiliteit bij de uitwerking te verkrijgen, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de beoogde kwaliteiten.

Het aangepaste plan en de nota Inspraak worden behandeld door de commissie Duurzaamheid. Indieners van inspraakreacties worden uitgenodigd bij deze behandeling aanwezig te zijn en kunnen desgewenst gebruik maken van hun insprekrecht. Bij een positief advies van de commissie Duurzaamheid zal het ontwikkelingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden. Tegen dit vaststellingsbesluit staat geen mogelijkheid open van bezwaar en beroep.

Het ontwikkelingsplan zal na vaststelling worden opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan Zuidwest, deelgebied 1 (Voorhof).

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

De herontwikkeling van de Hovenpassage heeft een verwachte doorlooptijd van circa 10 jaar. In fasen zullen verschillende planonderdelen worden gerealiseerd. De eigenaar van het winkelcentrum en de gemeente achten de commerciële en financiële uitvoerbaarheid realistisch gegeven de ruimte die DPO-kaders (o.a. die van Haaglanden) bieden alsmede ook de verwachting over de ontwikkeling van de woningmarkt. Voor de realisering hebben de gemeente en de eigenaar een ontwikkelingsovereenkomst afgesloten, waarin de onderlinge inspanningen en financieel verplichtingen zijn geregeld.

Onderhavig ontwikkelingsplan vervult daarbij de gemeentelijke inspanning een afdoende juridisch planologisch kader te bieden voor deze ontwikkeling.

Colofon

Dit ontwikkelingsplan is opgesteld door Vakteam Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Delft.

versie 13 december 2005

