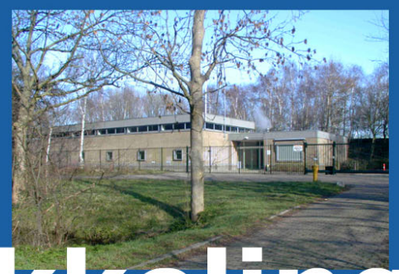
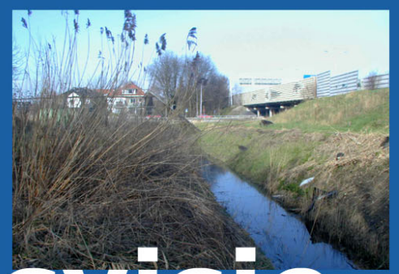




Ontwikkelingsvisie
Pauwmolen

20 december 2005

Gemeente Delft

Ontwikkelingsvisie Pauwmolen

Vakteam Ruimtelijke Ordening
Delft, 20 december 2005

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Plangebied en opgave 5
1.3 Ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsplan 5
1.4 Opbouw ontwikkelingsvisie 5

2 RANDVOORWAARDEN EN BELEIDSKADER 7

2.1 Bestemmingsplan 7
2.2 Nota Bouwhoogten Delft 7
2.3 Ruimtelijke randvoorwaarden 7
2.4 Mobiliteit 7
2.5 Milieu 7

3 BESTAANDE SITUATIE 9

4 UITGANGSPUNTEN 11

4.1 Ruimtelijke uitgangspunten 11
4.2 Opbouw plan 12
4.3 Overige eisen aan de locatie 12
4.4 Programma en functionele motivatie 13

5 CONCLUSIE 15

COLOFON 17

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De locatie Pauwmolen, gelegen aan de A13 waar deze door de Delfgauwseweg wordt gekruist, is een braakliggend stuk grond in particulier eigendom.

Voor het terrein zijn reeds eerder massastudies uitgevoerd door KOW stedenbouw & architectuur in opdracht van Variant Vastgoedontwikkeling BV, tevens eigenaar van de locatie.

Nadat een eerdere Ontwikkelingsvisie een te massaal beeld liet zien (B&W 30 juni 2005), zijn nieuwe randvoorwaarden opgesteld. Deze hebben geleid tot deze nieuwe Ontwikkelingsvisie met een aanzienlijk gereduceerd volume ten opzichte van de eerdere visie.

1.2 Plangebied en opgave

De locatie ligt langs de A13. Aan de noordzijde vormt de Delfgauwseweg de begrenzing. De westgrens wordt gevormd door de Jan de Oudeweg, terwijl aan de zuidzijde de grens globaal in het verlengde van de Prof. Oudemansstraat ligt.

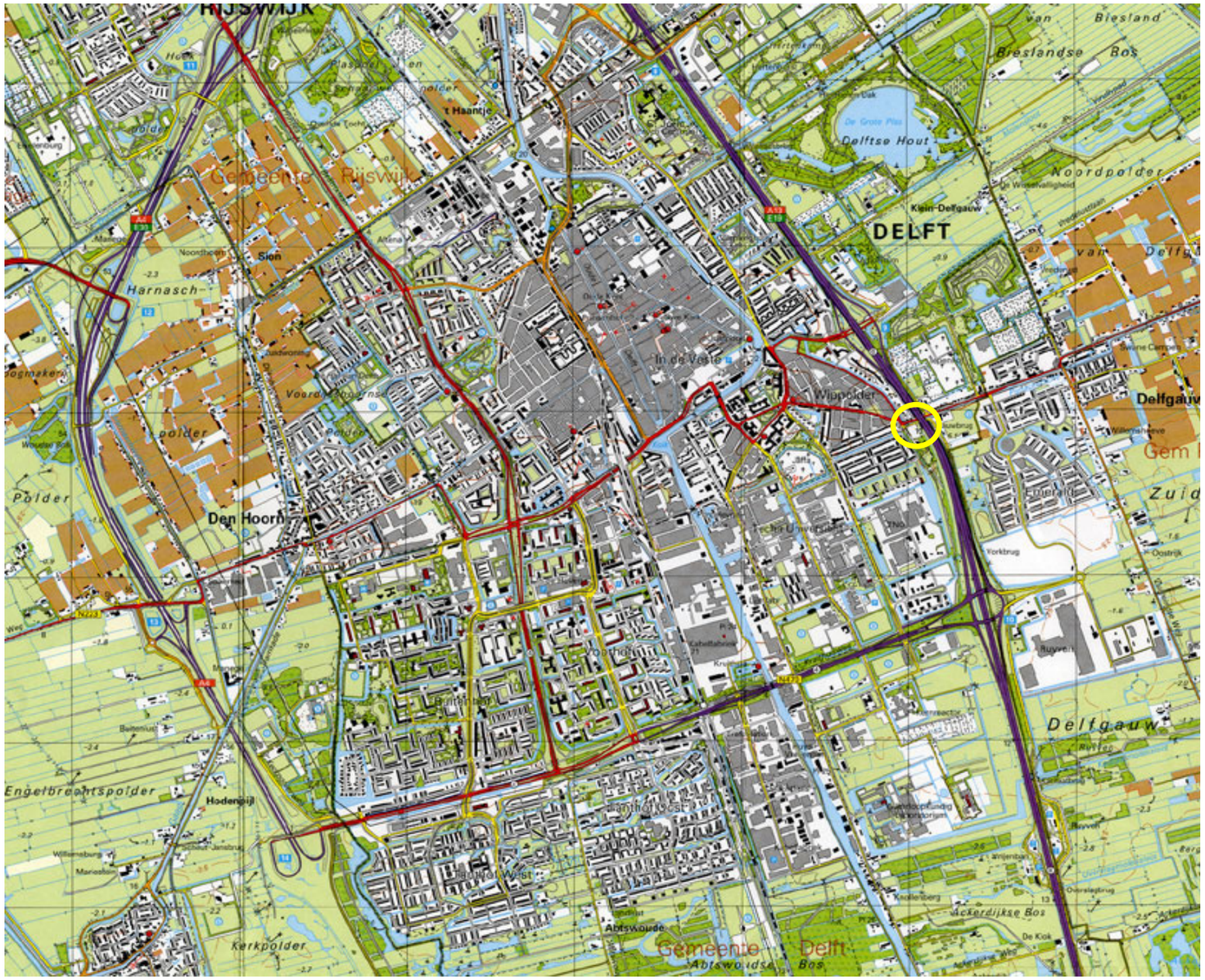
De locatie ligt op een bijzondere plek op de overgang tussen het stedelijk en het landelijk gebied van de gemeente, maar fungeert ook als een markering langs de A13 precies waar deze knikt. Daarnaast markeert het de entree van Delft vanuit Pijnacker en Delfgauw. Deze bijzondere situatie vraagt om zorgvuldige inpassing in de omgeving.

1.3 Ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsplan

Een ontwikkelingsplan schetst het ruimtelijke en functionele kader waarbinnen de gemeente de ontwikkelingsrichting plaatst. Het is de 'ruimtelijke onderbouwing' die als motivering nodig is voor het verlenen van een vrijstelling ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening om tot realisering van het bouwplan te komen.

Als eerste stap in dit proces is deze ontwikkelingsvisie opgesteld. De ontwikkelingsvisie bevat een ruimtelijke en functionele analyse van de locatie en beschrijft de mogelijke ontwikkelingsrichting. Na consultatie van bestuur en belanghebbenden zal de ontwikkelingsvisie dienen als basis voor het ontwikkelingsplan.

Ten overvloede, de ontwikkelingsvisie geeft geen grondslag voor het verlenen van een bouwvergunning.



1.4 Opbouw ontwikkelingsvisie

De ontwikkelingsvisie bestaat in hoofdzaak uit vier onderdelen. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste beleidskaders beschreven. Hierna wordt kort ingegaan op de bestaande situatie. Hoofdstuk 4 beschrijft de uitgangspunten, ruimtelijk maar ook functioneel. Tenslotte volgt een conclusie.

2 RANDVOORWAARDEN EN BELEIDSKADER

2.1 Bestemmingsplan

De locatie valt onder het bestemmingsplan Wippolder (25 juni 1998) en heeft de bestemming “bedrijfsdoeleinden”. In het kader van de nieuwe bestemmingsplanindeling volgens het project ‘Actualiseren en Uniformeren Bestemmingsplannen’ valt de locatie onder het bestemmingsplan TU-Noord, waarvan thans het voorontwerp in procedure is gebracht.
Voor planontwikkeling is een vrijstellings-procedure nodig en zal een ontwikkelingsplan moeten worden opgesteld.

2.2 Nota Bouwhoogten Delft

In de nota Bouwhoogten Delft is de locatie binnen de dynamische zone langs de A13 gesitueerd die gekwalificeerd is als ‘initiatiefgebied, zwakke ruimtelijke structuur’. Het is geen specifiek benoemde studiezone.

2.3 Ruimtelijke randvoorwaarden

Voor het plan zijn in 2004 door de gemeente Delft randvoorwaarden opgesteld die als basis hebben gediend voor de eerste studies.
Bij de randvoorwaarden werd uitgegaan van een eenduidige massa met een hoogteaccent.
De hoofdmassa (plint) diende aan te sluiten op de heersende bouwhoogte in het omliggende gebied, eventueel op een verdiepte parkeergarage. Daarbij werd het gewenst geacht uit te gaan van een eenvoudige rechthoekige vorm, waarbij de gebouwdelen langs de Delfgauwseweg en de Jan de Oudeweg extra aandacht behoeven (een doorgaande gevel werd hier gewenst). Tevens was een goede overgang tussen gebouw en openbare ruimte van belang. Voor het accent werd de mogelijkheid geboden te kiezen voor een torenachtig dan wel voor een schijfvormig element. Beide dienden een zekere rankheid en raffinement uit te stralen.
Na de eerdere Ontwikkelingsvisie zijn na uitvoerig overleg, waarbij vakteam R.O. en de wethouder R.O. betrokken waren, nieuwe randvoorwaarden opgesteld, die het uitgangspunt vormen voor onderhavige visie.

2.4 Mobiliteit

De ontsluiting van de locatie dient aan de westzijde van het terrein, via de Jan de Oudeweg te geschieden en dus niet via de Delfgauwseweg. De locatie zal direct op de hoofdweg worden ontsloten.

Het parkeren (auto, fiets etc.) dient volledig op eigen terrein, binnen het bebouwingsvlak en in principe gebouwd te worden gerealiseerd, waarbij de normen gelden zoals die zijn vastgelegd in de Nota parkeren en stallen. De locatie valt binnen de zone ‘Overige/Buitengebied’.

2.5 Milieu

2.5.1 Water

In stedelijk gebied geldt voor de waterberging een norm van 325 m3/ha. Het oppervlaktewater als percentage van het oppervlak van het plangebied is afhankelijk van de toelaatbare peilstijging in de polder. In de Zuidpolder van Delfgauw is een peilstijging van 30 cm toegestaan. Omgerekend betekent dit dat 11% van het polderoppervlak open water dient te zijn om aan de bergingseis te voldoen.
Omdat in de studie uitgegaan is van een volledige bebouwing van de locatie is er gekozen voor een gebouwde waterberging. Globaal dient op de locatie 100m3 waterberging gerealiseerd te worden.
Maatregelen om de piekbelasting bij grote regenval te verminderen zullen gevonden moeten worden in het toepassen van halfverharding en sedumdaken.

2.5.2 Externe veiligheid:

In de nabijheid van Rijkswegen, in dit geval de A13, speelt het risico bij calamiteiten op de weg een rol. Dit valt onder externe veiligheid. Voor een zone van 200m aan weerszijden van de snelweg zal het groepsrisico berekend moeten worden. In het kader van de overige ontwikkelingen langs de A13 en met name het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan Noord-Oost, is een berekening uitgevoerd naar de externe veiligheid. Hierin is de voorgestelde ontwikkeling Pauwmolen meegenomen. Geconcludeerd is dat de Pauwmolen leidt tot een verhoging van het groepsrisico maar dat de toename niet leidt tot een overschrijding van de oriënterende waarde. Wel worden aanbevelingen gedaan om vluchtwegen “van de A13 af” te richten.

2.5.3 Geluid

Vanwege de ligging van de locatie dicht bij de A13 en de Delfgauwseweg is een akoestisch onderzoek verplicht. De geluidsbelasting op de gevel mag niet hoger zijn dan 55 dB(A). Er dient echter minimaal één gevel te zijn waarop de geluidbelasting niet hoger is dan 50 dB(A), omdat anders geen geluidluwe buitenruimte kan worden gerealiseerd. De ontwikkelaar dient zorg te dragen voor het onderzoek. Voor alle gevels waarvan de geluidbelasting hoger is dan 50 dB(A), maar lager dan 55 dB(A) dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd.

2.5.4 Luchtkwaliteit

Punt van zorg is de luchtkwaliteit onder invloed van de A13. De ontwikkeling dient te voldoen aan de wettelijke normen, waarvoor de bewijslast ligt bij de initiatiefnemer. De ontwikkelaar heeft reeds een berekening laten maken door TNO. De resultaten hiervan zijn bemoedigend (de NO2 grenswaarde wordt niet overschreden) maar nog niet compleet.
Een uitgebreide toets zal worden uitgevoerd na vaststellen van het maatschappelijke draagvlak van dit initiatief.

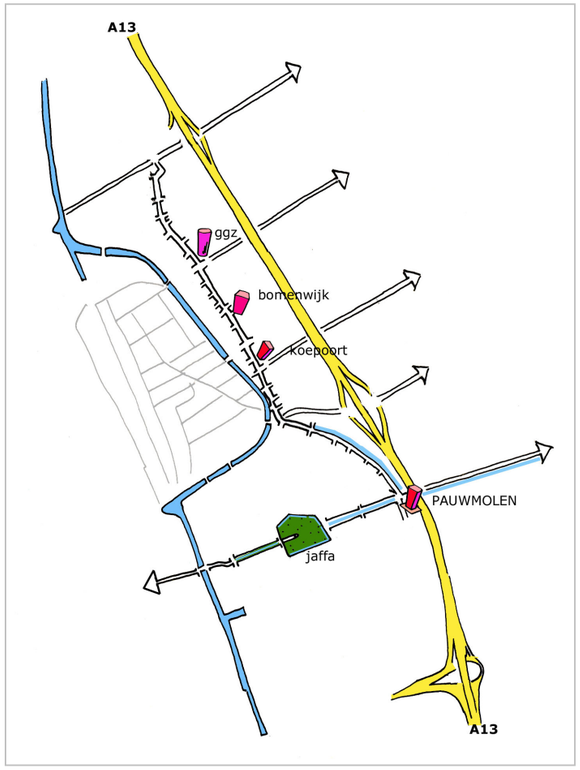
3 BESTAANDE SITUATIE

De locatie Pauwmolen ontleent haar naam aan de molen “de Pauw” die er oorspronkelijk gestaan heeft. Was het eens een landelijke rustieke plek, thans is het vooral een voorbijflits plek direct aan de A13. De locatie markeert de rand van Delft en de onderdoorgang naar Delfgauw. Tevens eindigen een aantal hoofdassen op dit punt van de stad. Dit nodigt uit tot het plaatsen van een baken of markeringspunt.

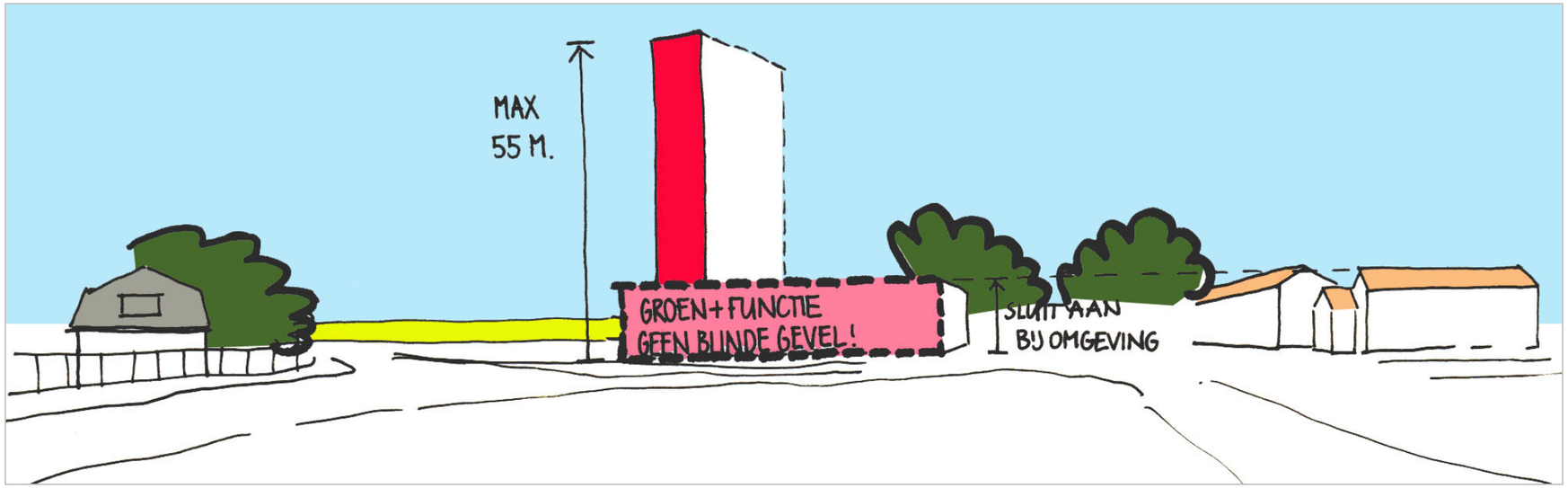
De locatie ligt er al geruime tijd verlaten bij en is in bezit genomen door wilde begroeiing.
Een eerdere studie naar de mogelijkheden van kantoorontwikkeling op deze plek heeft het niet gehaald. De marktwerking achterhaalde dit initiatief.
Het gemeentelijk kantorenmarktbeleid is recent vernieuwd en vastgesteld in 2004. Nieuwe kantorenlocaties in Delft wordt uitsluitend gerealiseerd bij station Delft en station Delft Zuid, zodat ook bij aantrekkende markt gezocht zal moeten worden naar andere invullingen voor de locatie. Het gemeentelijk kantoren en bedrijventerreinbeleid wordt overigens in regionaal verband uitgewerkt en vastgesteld.

Een combinatie van wonen en werken kan een zeer wel mogelijke invulling voor de locatie zijn. Hierbij kan gedacht worden aan specifieke Delftse doelgroepen, studenten, wooncarrière starters en kleinere bedrijven als ingenieursbureaus, architecten, industrieelontwerpers enz.

Pauwmolen als hoogbouwlocatie in de 2e linie en als accent op de oude landschappelijke lijn



Pauwmolen in de omgeving: geen blinde gevel aan Delfgauwseweg, maximale bouwhoogte enz.



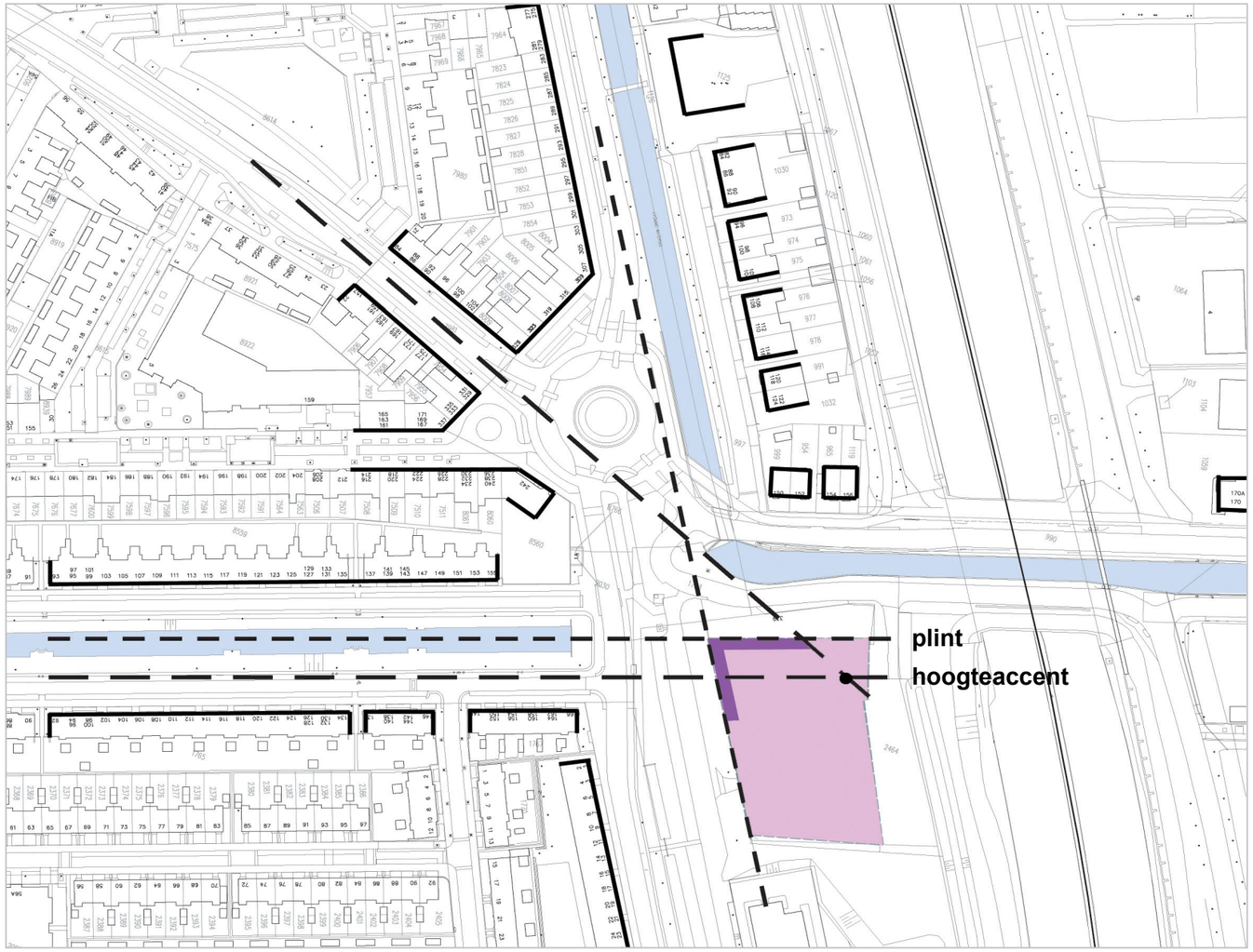
4 UITGANGSPUNTEN

4.1 Ruimtelijke uitgangspunten

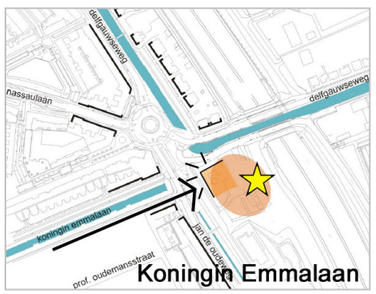
Gezien de uitgesproken positie ten opzichte van een aantal assen en lijnen in de stad is de locatie bij uitstek geschikt voor het situeren van een baken. Een markant gebouw langs de snelweg A13 kan een aanwinst zijn voor de stad. Afgewogen moet worden welke lijnen van belang zijn en tot wat voor hoogteaccent dit leidt.

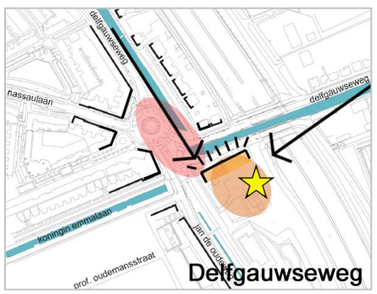
In de Beleidsnota Bouwhoogten Delft (concept 19-08-2004) is de ‘centrumring’ (Stalpaert v.d. Wieleweg – v. Miereveltlaan – St. Jorisweg) aangemerkt als ‘dynamische zone’ en ‘initiatiefgebied, sterke ruimtelijke structuur’. De Delfgauwseweg met de Kromme Heul is dat niet. Maar waar deze bij de A13 komt, betreedt hij de zone van de snelweg die wel is aangemerkt wordt als ‘dynamische zone’ (‘initiatiefgebied, zwakke ruimtelijke structuur’). Locatie Pauwmolen zien wij als een locatie voor hoogbouw in de 2e linie, als vervolg van de centrumring, die dan samenkomt met de 1e linie, de A13. Het hoogteaccent wordt zo ook onderdeel van een reeks gebeurtenissen langs de snelweg, waarbij een hiërarchie te onderkennen is tussen de aansluitingen op de A13 (Kruithuisweg, Oostpoortweg) en de ‘oude lijnen’ in het onderliggende landschap.
Voor de 2e linie hoogbouw van de Pauwmolen is de bouwhoogte bepaald op maximaal 55 m. Dit betekent een aanzienlijke reductie ten opzichte van de eerdere studies voor deze locatie. Het hoogteaccent is géén wand, als maximale breedte wordt gesteld 30 m. Belangrijk uitgangspunt is dat de Koningin Emmalaan niet wordt afgesloten.
Door de zichtbaarheid van grotere afstand wordt de snelweg aangeduid, en andersom vanaf de snelweg de stad Delft. Ook kan het baken een rol spelen bij het zichtbaar maken van de voortzetting van de Delfgauwseweg onder de snelweg door.

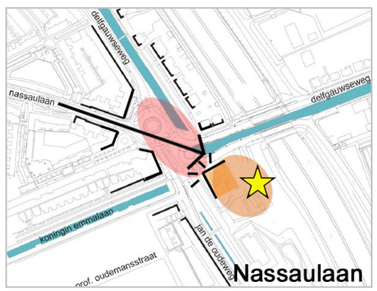
Het gehele gebouw moet zich verhouden tot de schaal van de stad én de schaal van de directe omgeving. Hierdoor ontstaat een voorkeur voor een hoogbouw op of aan een plintgebouw. Zo wordt de hoogbouw onderdeel van de schaal van de stad en de plint onderdeel van de schaal van de directe omgeving.
Voor de plint kan gedacht worden aan 3 à 4 lagen, waarmee aansluiting ontstaat met de woonbebouwing aan de Jan de Oudeweg.

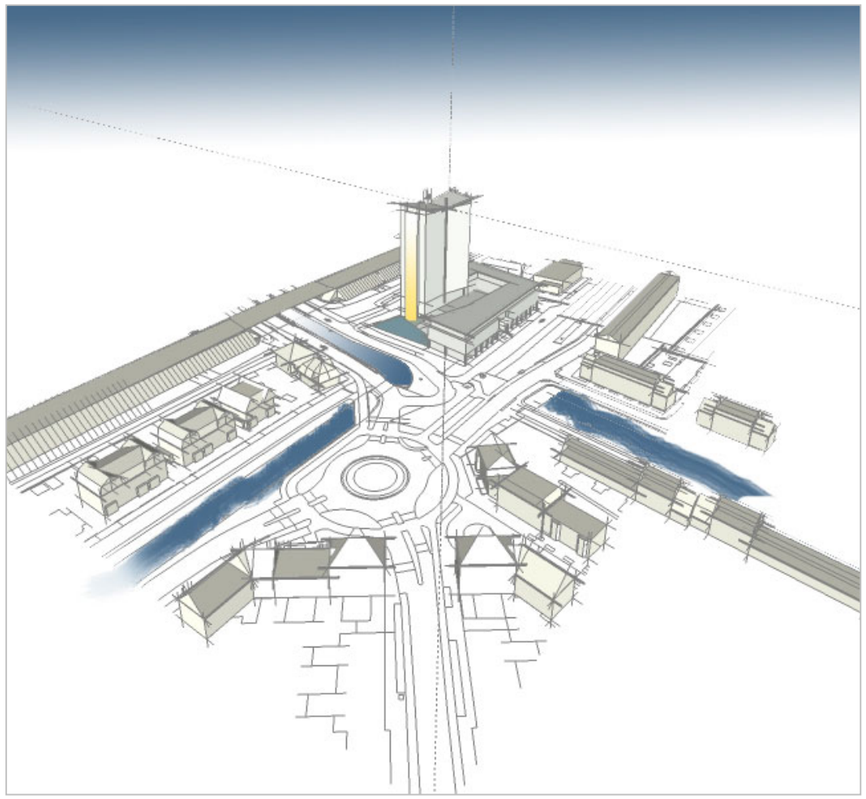


positiebepaling volumes









massastudie volgens de opgestelde randvoorwaarden

4.2 Opbouw plan

Het concept van de uiteindelijke invulling van deze “bakenlocatie” bestaat in hoofdzaak uit een carré-vormige plintbebouwing van drie lagen met een terugliggende begane grond achter arcades en een terugspringende dakopbouw. De hoogbouw pakt de twee richtingen van de locatie op en is in het midden geknikt, waardoor de breedte van het aanzicht vanuit de stad in twee smalle verticale vlakken wordt gesplitst. De kopwoningen in de hoogbouw hebben een erker, waardoor de koppen een mooie geleding krijgen. Aan de zijde van de rijksweg A13 worden de trappenhuizen op de koppen van het gebouw en de centrale liftschacht omkaderd en vormen de tegenbeweging van de gevel aan de stadkant.

Het dak van de hoogbouw loopt schuin op en vormt zo een luchtige beëindiging van de massa. In deze schuin oplopende ruimtes zullen de installaties worden ondergebracht.

De plint omvat een groen dek waaronder in anderhalve laag hoog het parkeren en in een laag hoog de bergingen zijn opgelost.

De plint sluit qua hoogte aan de zijde van de Jan de Oudeweg aan bij de omringende bebouwing, aan de zijde van de A13 is de hoogte in overeenstemming met het talud van de snelweg. De hoogbouw sluit aan bij de dynamiek van de snelweg. Het gemetselde kader dat de galerijen omvat zal door middel van verschillende metselverbanden een interessant uiterlijk krijgen. Metselwerk benadrukt de tijdloosheid van het gebouw. Een eigenschap van metselwerk is dat het door de patina van de tijd een mooiere uitstraling krijgt. Tevens kan het de vervuiling door de tijd goed in zich opnemen.

Het dak van de parkeergarage en bergingen vormt een aflopende daktuin in de richting van de Delfgauwseweg en eindigt in een vijver die als buffer dient voor de opvang van regenwater. Hierdoor wordt de hoogbouw verankerd aan de locatie en krijgt voldoende afstand tot de woningen aan de Delfgauwse weg. Op de hoek van de Jan de Oudeweg en de Delfgauwse weg is aan de vijver plek voor commerciële ruimte, bijvoorbeeld in de vorm van een theehuis, langs de veel gebruikte fietsroute.

4.3 Overige eisen aan de locatie

4.3.1 Verkeersstructuur / ontsluiting

De verschillende verkeersstromen worden zoveel mogelijk gescheiden. De hoofdingang van het gebouw voor voetgangers bevindt ter hoogte van de kop van de woningen aan de Koningin Emmalaan. Van hieruit wordt het gehele gebouw ontsloten. Het groene dek zal gaan dienen als tweede maaiveld en hierdoor levendigheid krijgen.

Auto’s bereiken de parkeergarage via een afslag van de Jan de Oudeweg ter hoogte van de Koningin Emmalaan. Zo worden de bewoners aan de Jan de

Oudeweg ’s avonds niet gehinderd door de lichtbundels van de koplampen van auto’s die uit de garage komen.

4.3.2 *Parkeren*

Parkeren is in het gebouw opgelost in de kelder en op de eerste verdieping, totaal 76 parkeerplaatsen. Bij een parkeernorm van 0,3 (woning tot 45 m2 BVO), 0,8 (woning 45-75 m2 BVO) en 1,7 (studio’s per 100m2) is dit voldoende voor het te bouwen aantal woningen.

4.3.3 *Water*

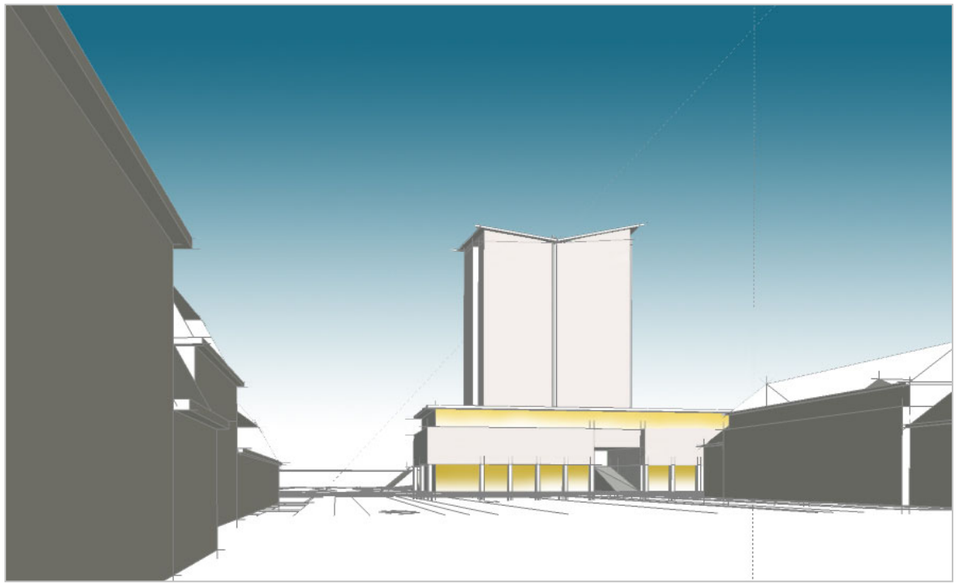
Op de locatie is waterberging noodzakelijk. Dit wordt gerealiseerd door een vijver als beeindiging van het groene dek aan de zijde van de Delfgauwseweg. Deze vijver creëert afstand tot het gebouw voor het langzaam verkeer en vormt een mooi samenspel met het groene dek en de omgeving. Daarnaast kan het water voor de irrigatie van de daktuin zorgen.

4.3.4 *Geluid en luchtkwaliteit*

De locatie langs de A13 heeft naast geluidbelasting met de kwaliteit van de lucht te maken. Onderzoek naar deze problematiek is essentieel om te kunnen komen tot nadere besluitvorming. Voor het onderdeel luchtkwaliteit is TNO benaderd. Voor het onderdeel geluidshinder is het Bureau Dorsser Blesgraaf benaderd. De eerste verkenning laat zien, dat de parallel aan de rijksweg A13 lopende gevel geheel als “dove” gevel uitgevoerd moet worden. Daar alle woningen eenzijdig georiënteerd zijn, dat wil zeggen de verblijfsruimtes zijn van het geluid afgekeerd en op het westen georiënteerd, vormt het maken van een dove gevel geen probleem. Haaks erop staande gevels moeten op dit vlak eveneens kritisch bekeken worden. Het is zeer waarschijnlijk dat langs de A13 een geluidsscherm van 5 m hoog zal komen, wat de geluidbelasting op de gevels die haaks op de A13 staan aanzienlijk zal verminderen.

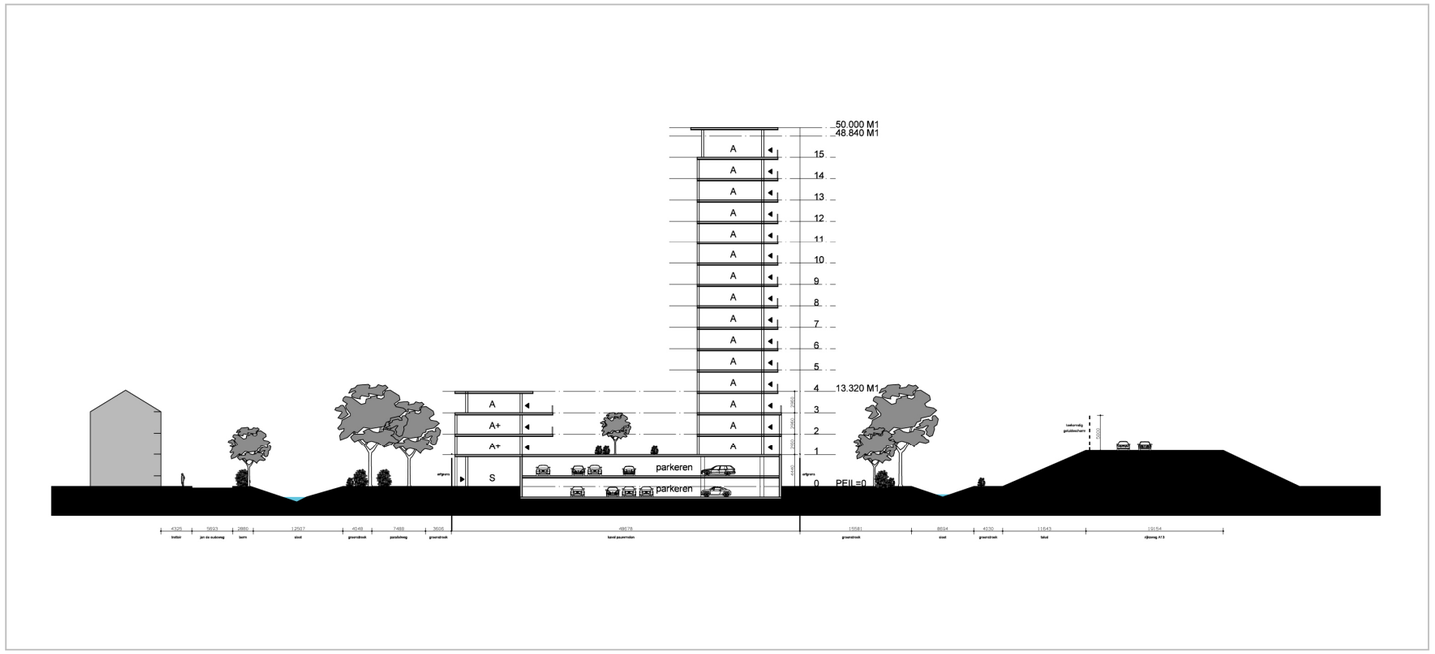
4.4 Programma en functionele motivatie

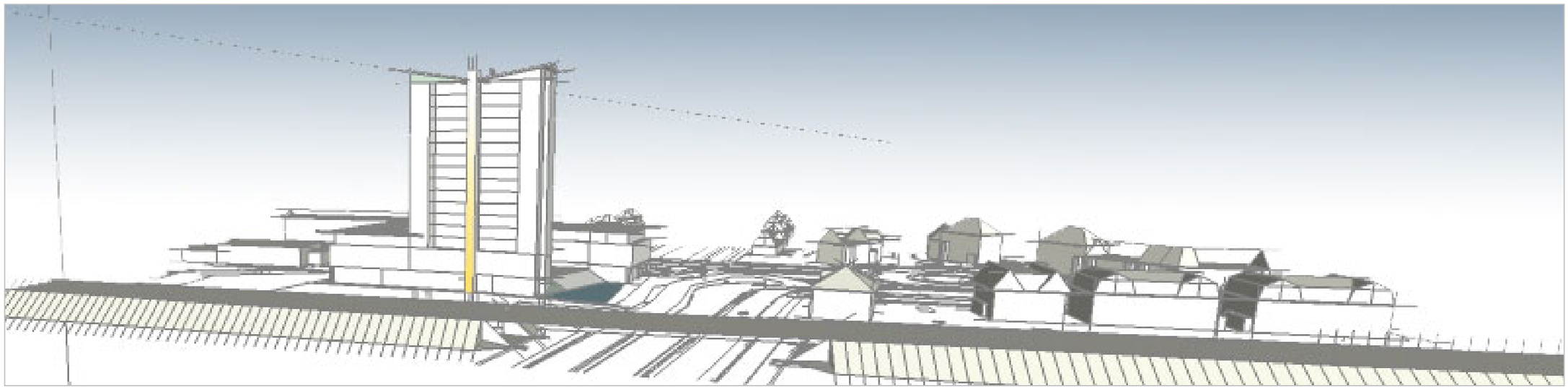
Getracht is een plan te ontwikkelen van voornamelijk koopwoningen voor de startersmarkt. Een relatief kleiner deel van de woningen kan ook mogelijk in de huursector gerealiseerd worden. Dit betekent hoofdzakelijk één- of tweekamerwoningen.
Het plan biedt ook ruimte voor huisvesting van startende ondernemers. Deze ruimtes bevinden zich in de plint aan de zuidzijde en aan de Jan de Oudeweg. Hierdoor wordt getracht een mixed-use concept te realiseren in een zeer toegankelijke financieringscategorie.
Uitgegaan wordt van ongeveer 180 woningen en 14 studio’s. Bij een hoge concentratie aan wonen hoort ook gebouwd parkeren. Deze functie is dan ook opgenomen in het bouwvolume.



zicht vanaf Koningin Emmalaan

doorsnede: zichtbaar zijn parkeeroplossing en groene dek



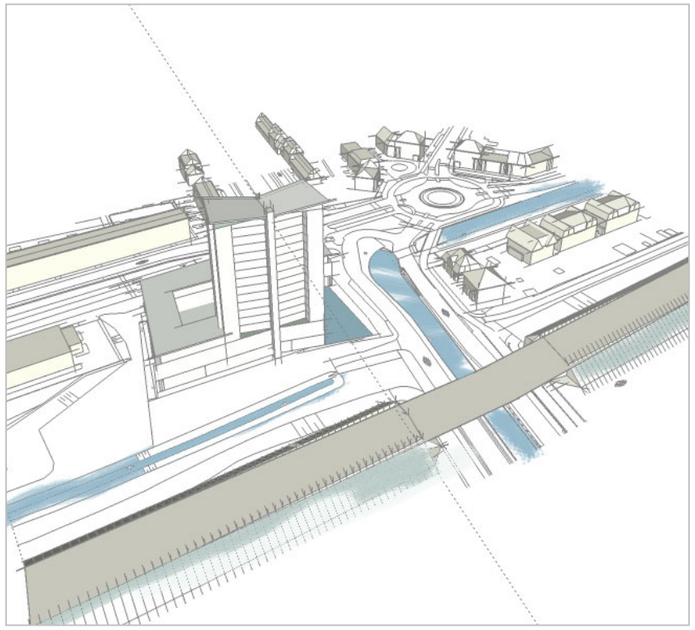


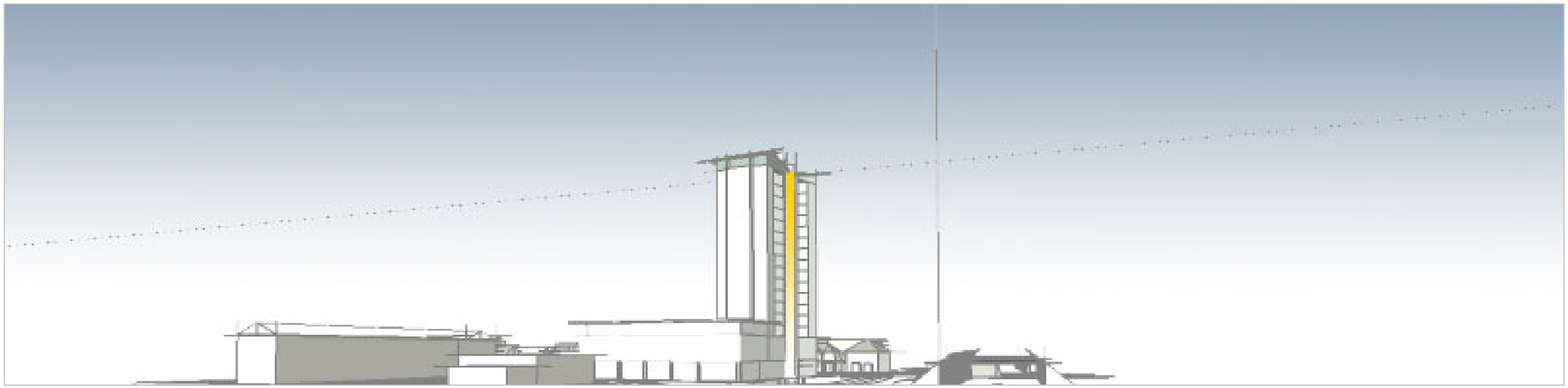
5 CONCLUSIE

Vanuit een particulier initiatief wordt een gebouw geïnitieerd dat een verrijking is voor de locatie Pauwmolen. Het betreft een moeilijke plek die door de ingreep aanzienlijk wordt opgewaardeerd. Het ‘landmark’ dat bij de bocht in de snelweg wordt toegevoegd maakt door het reageren op verschillende zichtlijnen draagt bij aan de leesbaarheid van de stad.
Er wordt een programma voorgesteld dat zich zeer goed verhoudt tot een specifiek Delftse markt. Woningen voor de startersmarkt, merendeels koop maar mogelijk ook een kleiner deel in de verhuur, zullen zeker aftrek vinden onder studenten en afgestudeerden. Daarnaast is de huisvesting van startende ondernemers in de sfeer van ontwerpstudio’s ingenieursbureaus en architecten zo dicht bij de TU een passende aanvulling voor Delft.

De verschillende gesprekken en discussies die na de eerdere ontwikkelingsvisie gevoerd zijn en de reductie van de massa die daar uit voortgekomen is, komen ten goede aan de voorgestelde invulling. Met de verschillende sferen die op deze locatie samenkomen (de snelweg, de stedelijke routes en de bestaande laagbouwmilieus) wordt qua maat, schaal en plastiek zorgvuldig omgegaan. De invulling die gegeven wordt aan de eisen ten aanzien van waterberging toont de ambitie die initiatiefnemer en gemeente voor ogen staan.

Probleem zou kunnen zijn de luchtkwaliteit dicht aan de A13, hoewel de eerste berekening door TNO geen reden tot zorg geven. Aan de initiatiefnemer wordt zeker geadviseerd de aanvullende berekeningen te (laten) maken voordat tot verdere planuitwerking wordt overgegaan.
aan.





COLOFON

De ontwikkelingsvisie Pauwmolen in opgesteld door:

- Vakteam Ruimtelijke Ordening – Laurens Engelbrecht

Het schetsontwerp is gemaakt door:

- KOW Stedenbouw & Architectuur

bijdragen van de volgende vakteams:

- Milieu – Frauke Geenevasen
- Mobiliteit – Erik Bavelaar
- Wonen – Marit Treep

Nadere informatie te verkrijgen via:

- Sjon Hibender, projectleider
  tel. 015 260 2184