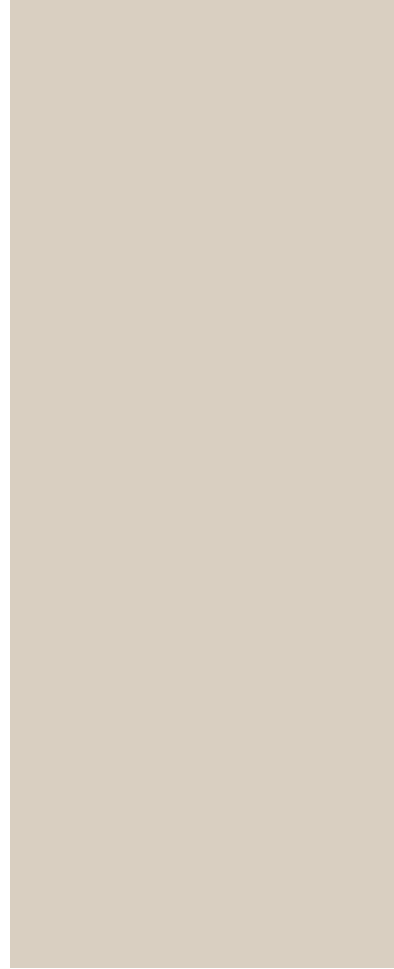




*It is a most sweet town,
with bridges, and a river
in every street.*

*The Diary of Samuel Pepys,
Samuel Pepys (1633 – 1703)*





NIEUW DELFT



Voorwoord

Alweer vier jaar lang wordt gewerkt aan een spoortunnel in het centrum van Delft. Een enorme operatie die onze stad voorgoed verandert. Niet alleen verdwijnt het viaduct dat decennialang de stadsdelen visueel van elkaar scheidde, Delft krijgt er een aantrekkelijk en modern vervoersknooppunt en een stadskantoor bij. Ten zuiden van het Bolwerk komt ruimte vrij voor ontwikkeling van een nieuwe Delftse wijk. Deze gebiedsontwikkeling is het onderwerp van dit document.

Er is in de afgelopen jaren veel gebeurd. Terwijl de wanden en het dak van de eerste tunnelbuis vorm kregen, een toren tijdelijk aan de kant werd geschoven, een molen werd opgetild en archeologische opgravingen nieuwe informatie over het Delftse verleden opleverden, keerde het economisch tij. Dit veranderde de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling en leidde tot herbezinning op de opgave, de aanpak en de gemeentelijke positie. Wat resulteerde in een Stappenplan en een interactief proces: een dialoog met de raad en met de stad om gezamenlijk tot een actueel en realistisch toekomstperspectief te komen. Een perspectief dat uitgaat van de ambities die de gemeente koestert voor de nieuwe wijk en van de kansen die deze unieke locatie biedt voor ontwikkeling, positionering en profilering van Delft.

Dit vruchtbare proces heeft geleid tot de breed gedragen keuze voor het stedenbouwkundig plan Zicht op Delft van Palmbout Urban Landscapes. Dit plan is binnen de kaders van het IOC-Ambitie-document en de Businesscase Spoorzone geoptimaliseerd en uitgewerkt naar de gebiedsvisie Nieuw Delft. De besluitvorming over het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 en de hierin opgenomen gebiedsvisie, planning en principes van de gebiedsontwikkeling ronden dit proces af.

Het vervolgproces richt zich op de uitwerking van de ontwikkelingsstrategie voor de eerste deelgebieden ten behoeve van de start van de bouw in 2015.

Het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 is een eindstation en startpunt tegelijk. Het markeert de overgang van een gebied dat lange tijd als spoorzone door het leven ging naar een stadsdeel dat in de komende tien tot vijftien jaar vorm aanneemt: Nieuw Delft. We nodigen de gemeenteraad en de inwoners, instellingen en ondernemers van Delft alsook belangstellenden van buiten de stad van harte uit Nieuw Delft te gaan bouwen.

Gebiedsontwikkeling is laveren tussen ambitie en realiteit. Tussen de praktijk van vandaag en de werkelijkheid van morgen. Dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 zet een koers uit en fungeert als kompas. Tussentijds zal het nodig zijn bij te sturen. Voor nu is het devies: trossen los!

Het college van burgemeester en wethouders van Delft



Inhoud

Voorwoord	6	Hoofdstuk 4: Ontwikkelen	78
Inhoud	8	Visie	80
Inleiding	10	Nieuw Delft en de Delftse woningmarkt	84
Hoofdstuk 1: Nieuw Delft in context	16	Samenwerken	86
Het gebied en de stad	18	Beeldvorming en positionering	88
Het gebied in de regio	22	Financiën	94
De gangmakers	24	Marktvraag en plancapaciteit	96
Terugblik	26	Vraaggestuurd wonen	98
De trein naar delft	28	Stedelijke functies	100
Busquets: de basis	30	Ontwikkelen anno nu	104
Planvorming in vogelvlucht	34	Transitie	108
Hoofdstuk 2: Gebiedsvisie Nieuw Delft	38	Tijdelijk gebruik	112
Essentiekaart Nieuw Delft	40	Vooruitblik	116
Stedenbouwkundig referentieplan	44	Samenvatting	118
Nieuwe Delft	46		
Stadspark	48		
Ireneboulevard	50		
Westvest	52		
Van Leeuwenhoekkwartier	54		
Coendersbuurt	56		
Abtswoodsehof	58		
Principes beeldkwaliteit	60		
Hoofdstuk 3: Thema's	64		
Ontsluiting en parkeren	66		
Water en groen	72		
Duurzaamheid	74		
Duurzame warmte	77		
Nieuwe sanitatie	77		



Zicht op Nieuw Delft

Werk in uitvoering

Wonen en werken in Nieuw Delft

Nieuw Delft stap voor stap

Plangebied Nieuw Delft



Inleiding



Impressie stadskantoor en station vanaf Westvest (Mecanoo architecten)

Ruim anderhalve eeuw geleden deed het treinverkeer zijn intrede in Delft. Het spoor werd geplooid langs de rand van de stad en bracht de rest van de wereld dichterbij. Moderne infrastructuur stuwde Delft vooruit in de vaart der volkeren.



De tunnel in aanbouw bij de Engelsestraat

Het is 2013 en wederom wordt in Delft gewerkt aan het spoor en geeft moderne infrastructuur Delft een impuls. Ditmaal wordt er een tunnel gebouwd, door het centrum van de stad heen. Bovenop de tunnel ontstaat ruimte voor ontwikkeling van een nieuwe wijk: Nieuw Delft. In dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 staat beschreven hoe deze wijk tot stand gaat komen.

DE OPGAVE

De opgave is duidelijk: een wijk creëren die recht doet aan de centrale ligging, dicht bij de Delftse binnenstad, de potentie van de locatie en de kwaliteiten van de omliggende stad en haar gemeenschap. Die kwaliteiten laten zich samenvatten als een unieke mix van technisch vernuft, historische rijkdom en een hoge dosis creatief en innovatief vermogen. Met de gemeente aan het roer is er volop gelegenheid die kwaliteiten te benutten en een plek te geven. De gemeente gaat actief op zoek naar de juiste partijen, om in nauwe samenwerking een deelgebied of een project tot ontwikkeling te brengen. Dit gebeurt op basis van programma's voor wonen en voor andere functies en op basis van een hoogwaardig stedenbouwkundig plan dat ruimte biedt aan een flexibele ontwikkeling. Meer dan ooit is de uitdaging om wensen op het gebied van wonen, werken, ondernemen en andere functies om te zetten in maatwerk.

WERK IN UITVOERING

Aan Nieuw Delft wordt al gebouwd. De eerste tunnelbuis ligt er al en de eerste trein rijdt er, volgens planning, in 2015 doorheen. In het stationsgebied verrijst op de tunnel een stadskantoor met stationshal. Nog in 2013 gaat de eerste paal in de grond voor studentenhuisvesting aan de Röntgenweg. In de komende jaren zal ook de openbare ruimte in een groot deel van het gebied worden ingericht. Met onder meer een stadspark, water, boulevards en een statige laan. Met een nieuw Bolwerk als rustpunt, veel ruimte voor voetgangers en uitgekende

routes voor fietsers. Trams en bussen gaan ongehinderd door het gebied dat de omliggende wijken nader tot elkaar brengt. De Nieuwe Delft wordt aangelegd. Deze nieuwe route met gracht verbindt het noordelijk met het zuidelijk deel van het gebied. Zoals de historische binnenstad groeide langs de Oude Delft, zo zal de Nieuwe Delft richting geven aan de nieuwe wijk. Door een belangrijk deel van de openbare ruimte al in een vroeg stadium te verwezenlijken, stelt de gemeente het gebied als het ware open voor gebruik.

OVER TWINTIG JAAR

Gebiedsontwikkeling vergt tijd. Hoe ziet het gebied er over twintig jaar uit? Het eindbeeld is dat van een bruisend stadsdeel met karakteristieke buurten waar wonen, uitgaan en flaneren samengaan met vergaderen, netwerken en soepel overstappen. Kenmerkend voor Nieuw Delft is diversiteit: dynamisch stedelijk leven gaat gepaard met geborgenheid en herkenbaarheid. Jonge ondernemers vinden er een flexibele werkplek en sociale contacten, gezinnen een ruime stadswoning met water, groen en speelruimte nabij, senioren een comfortabel appartement met voorzieningen in de buurt. Toonaangevende onderwijs- en kennisinstellingen hebben er dependances. Kenniswerkers vinden er ontmoetingsplekken en werkplekken in een eigentijdse werkomgeving. Nieuw Delft is ook de ontvangstruimte voor de stad en de campus, waar bezoekers uit binnen- en buitenland graag verblijven, genieten van gastvrijheid en gemakkelijk hun weg vinden naar andere bestemmingen. Een volwaardig deel van de stad, duurzaam en tijdloos. Dat is Nieuw Delft!

INTEGRAAL ONTWIKKELINGSPLAN

Voor het zo ver is, maakt het gebied een transitie door waarin onderdelen in verschillende snelheden tot ontwikkeling komen. Wel geldt vanaf het prille begin: de stad is altijd af. Bouwvelden die nog niet worden bebouwd krijgen een tijdelijke invulling die Nieuw Delft op de kaart zet en allure geeft.

De kracht van de locatie is de sleutel tot de toekomst. Het is aan de gemeente en aan alle partijen met wie ze het gebied ontwikkelt, deze kracht uit te dragen en haar visie op Nieuw Delft te delen. Waar staan we? Wat willen we bereiken? Met wie? Hoe geven we de ontwikkeling vorm? Welke middelen hebben we ter beschikking? Dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 is het inhoudelijk fundament: visie, kader, strategie en uitnodiging ineen.



Ondergronds station in aanbouw met oud station op de achtergrond

Zicht op Nieuw Delft

Vlieg door Nieuw Delft en bekijk hoe de wijk eruit komt te zien.

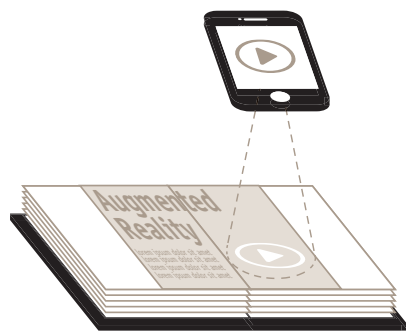
EXTRA INFORMATIE VERSTOPT IN HET IOP

Het IOP is aangevuld met extra informatie via verrassende interviews, filmpjes en animaties die je kunt bekijken via je smartphone en tablet. Kijk hieronder hoe je dit doet en probeer het hiernaast direct uit.

STAP 1



STAP 2



Download de gratis Layar app. Scan deze QR-code of zoek naar 'Layar' in je Store.

Richt je camera op deze pagina en druk op 'Scan'. Druk daarna op de lichtgevende elementen en play.





Ondergronds station in aanbouw

LEESWIJZER

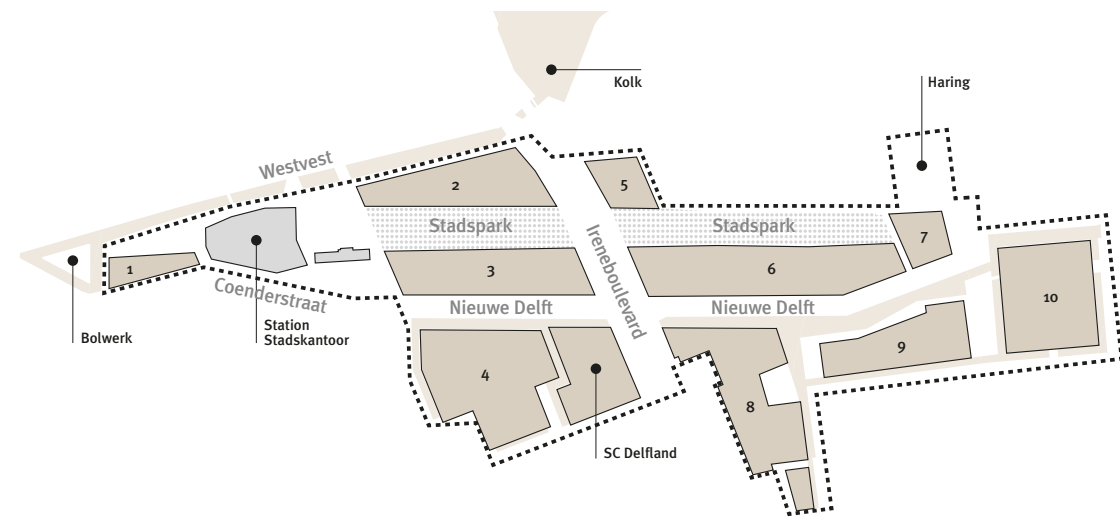
De gemeente wil een duurzaam, hoogwaardig stedelijk milieu creëren dat de samenhang tussen stadsdelen versterkt: ruimtelijk, sociaal én economisch. In het IOC-Ambitiedocument (2012) heeft de gemeente Delft haar ambities voor de gebiedsontwikkeling verwoord.

Deze ambities staan aan de basis van dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 (IOP). Ze werken door in de Gebiedsvisie (hoofdstuk 2), een ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van Nieuw Delft. Hoe ambities op het gebied van duurzaamheid, parkeren, ontsluiting, water en groen zijn uitgewerkt, staat beschreven in hoofdstuk 3: Thema's. Hoe en volgens welke principes de gebiedsontwikkeling handen en voeten krijgt,

lees je in hoofdstuk 4: Ontwikkeling. Allereerst brengt hoofdstuk 1, Nieuw Delft in context, de ontwikkeling van het gebied in verband met die van de stad en de regio.

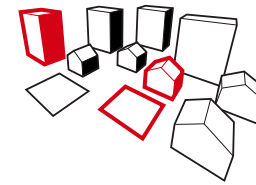
Naast deze hoofdstukken biedt dit IOP een historische en planmatige Terugblik. Het eindigt met een beknopte Samenvatting. Ook is voorzien in een digitale informatielaag. Op een aantal plekken in dit plan krijg je met behulp van de gratis Layar app via een smartphone of tablet toegang tot relevante en actuele informatie in de vorm van films en animaties.

Om plannen voor verschillende onderdelen van het gebied goed te kunnen toelichten, worden werknamen gebruikt.



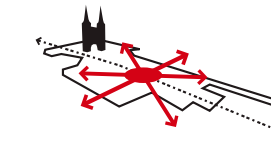
Veldnummers en (werk)namen

Creëren van een **gemengd stedelijk gebied** met ruimte voor wonen, werken en verblijven



Een **duurzaam** stuk stad toevoegen

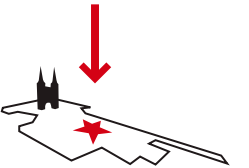
Maximaal benutten van de **centrale ligging** aan een OV-knoop en de nabijheid van de binnenstad



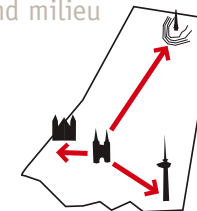
De Spoorzone Delft tot een gebied maken waar de Delftenaren **trots** op zijn



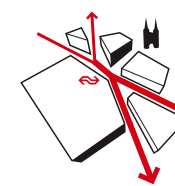
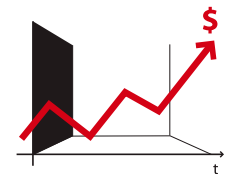
Een onderscheidend stedelijk milieu ontwikkelen van hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit met een **maximale variatie**



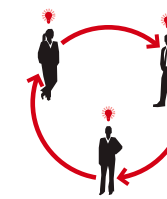
Bieden van een op **Randstedelijk** niveau concurrerend milieu



Realiseren van **financiële waarde**



Verbinden van de beide zijden van het spoor en de omliggende stedelijke omgevingen



Versterken van de economische vitaliteit van Delft, het optimaal benutten van de **economische potentie** van de stad en haar bewoners

De doelen van de gebiedsontwikkeling, zoals geformuleerd in het IOC-Ambitiedocument (2012)

Nieuw Delft in context 01



De ontwikkeling van het Delftse spoorzonegebied naar Nieuw Delft biedt de gemeente en de Delftse gemeenschap een unieke kans om de stad met haar kernwaarden opnieuw te profileren. Zowel in de regio als op (inter)nationale schaal. Nieuw Delft vormt samen met de historische binnenstad een aantrekkelijk centrum en sluit omliggende wijken hierop aan. Met de gebiedsontwikkeling die de gemeente voorstelt, wil zij een gevarieerd stedelijk gebied creëren dat nieuwe, uiteenlopende doelgroepen en organisaties aantrekt, doorstroming op de woningmarkt op gang brengt en kenniswerkers aan de stad bindt.

HET GEBIED EN DE STAD

Gebiedsontwikkeling is meer dan ooit een zaak van goed luisteren naar de toekomstige gebruikers en bewoners van het gebied. De gemeente Delft wil de kans benutten om samen met de stad de ruimte die gaat vrijkomen zo in te vullen dat de omliggende wijken en de campus en de stad als vanzelf naar elkaar toe groeien. En zo dat Nieuw Delft wonen, werken en leven met elkaar verenigt op een wijze die past bij de kwaliteiten van Delft.

AANSLUITING

Sinds 2009 wordt in hartje Delft gebouwd aan een spoortunnel met twee tunnelbuizen en een ondergronds station. Een enorme ingreep en een bouwkundig kunststuk. In 2015 is het zo ver. Dan is de eerste tunnelbuis, met twee sporen, klaar voor gebruik en verdwijnt de trein uit het stadsbeeld. Aan de tweede buis wordt verder gebouwd tot in 2017. Een nieuw treinstation vormt de kern van een knooppunt van stedelijk vervoer: voetgangers, fietsers, trein-, tram-, en busreizigers komen er samen. Stad, spoor en Randstad sluiten beter op elkaar aan, de stadsmens wordt steeds mobieler. In de gebiedsontwikkeling geeft dit knooppunt aanleiding om de nabije omgeving als gezichts-bepalende entree van de stad vorm te geven.

NIEUW DELFT

Rondom dit openbaar vervoerknooppunt krijgt Delft een nieuw gezicht. Stap voor stap en stukje bij beetje verandert het spoorzonegebied in Nieuw Delft: een wijk om in te wonen, te werken, te ontspannen en elkaar te ontmoeten. Met hoogstaande voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, sport, cultuur, wetenschap en vermaak voor de deur. Of om de hoek. Met ruimte voor vernieuwing en broedplaatsen voor technisch en ambachtelijk vernuft. En met een fraaie oude binnenstad op loopafstand. Reizen naar Den Haag en Rotterdam

doe je in luttele treinminuten. Op een kwartiertje fietsen liggen natuurgebieden en uitgestrekte polderlandschappen. Alle voorwaarden voor een aangenaam en eigentijds centrumstedelijk woon-, werk- en leefmilieu zijn aanwezig.

VERBINDEN

Het spoor scheidt de stad in een oostelijk en westelijk deel. Is deze barrière eenmaal opgeheven, dan komen verschillende stadsdelen, en hun inwoners, dicht bij elkaar. Nieuw Delft verbindt, zowel in fysiek als in sociaal en economisch opzicht. De wijk ligt als een passtuk tussen de historische binnenstad, de Voorhof, het Westerkwartier en de Hof van Delft. Met het stadskantoor als (gemeentelijk) epicentrum.

STAD VAN INNOVATIE

Delft ontwikkelt zich van klassieke industriestad met een universiteit naar een stad van innovatie waar kennis- en onderwijsinstellingen, start-ups en gevestigde bedrijven de stad positioneren als brandpunt van technologische productiviteit en dienstenverkeer. Toepassing van kennis biedt kansen voor een nieuwe stedelijke maakindustrie. Nieuw Delft vormt ook een overgangsgebied tussen de binnenstad en de groeiende kennissamenleving op en rondom de campus van de TU Delft.





Kenniswerkers zullen er graag wonen, samen met studenten en andere inwoners van Delft. Instellingen en bedrijven in de technische en creatieve sectoren zullen zich er willen profileren. Want in het netwerk van grote steden, economische centra, onderwijs- en onderzoeksinstellingen vormt Nieuw Delft een natuurlijke ontmoetingsplek, waar mobiliteit en stedelijke voorzieningen hand in hand gaan met innovatie en kennisuitwisseling.

KANSEN BENUTTEN

Met de gebiedsontwikkeling wordt de kans benut om een onderscheidend woon-, werk- en verblijfsmilieu op (boven)regionaal niveau te creëren.

De verwevenheid van wonen en werken, een belangrijke kwaliteit van de Delftse binnenstad, zorgt voor dynamiek. Doordat de barrière tussen de binnenstad en de wijken ten westen van het spoor verdwijnt, kan deze dynamiek ook in de nieuwe wijk ontstaan. Nieuw Delft wordt de eigentijdse tegenhanger van oud Delft: een gewild centrumstedelijk woon- en werkmilieu met ontmoetingsruimte, een nieuwe gracht en groene boulevards met stedelijke functies. Het is de kunst van de gebiedsontwikkeling om een overtuigend perspectief te bieden dat de beoogde doelgroepen en partijen verleidt zich in dit gebied te vestigen.

BOUWEN

Het bouwprogramma zet in op de verdere ontwikkeling van Delft als kennisstad, als kwaliteitsstad en binnenstad van de regio, als kansenstad voor al haar inwoners, door zowel groei als verandering van de huidige woningvoorraad. Een belangrijke doelstelling is de realisatie van woningbouw voor studenten en alumni: om de doorstroming van de kenniswerkers te bevorderen en hen voor de stad te behouden. Er is ook ruimte voor woonwerkwoonings, voor één of meer bedrijfsverzamelgebouwen en living labs (de stad als onderzoeks- en testomgeving) als broedplaatsen voor de nieuwe economie. In de stedenbouwkundige structuur komen de lange lijnen,

de markante silhouetten en intieme interieurs terug die kenmerkend zijn voor het historische Delft. Verschillende doelgroepen kunnen in Nieuw Delft terecht.

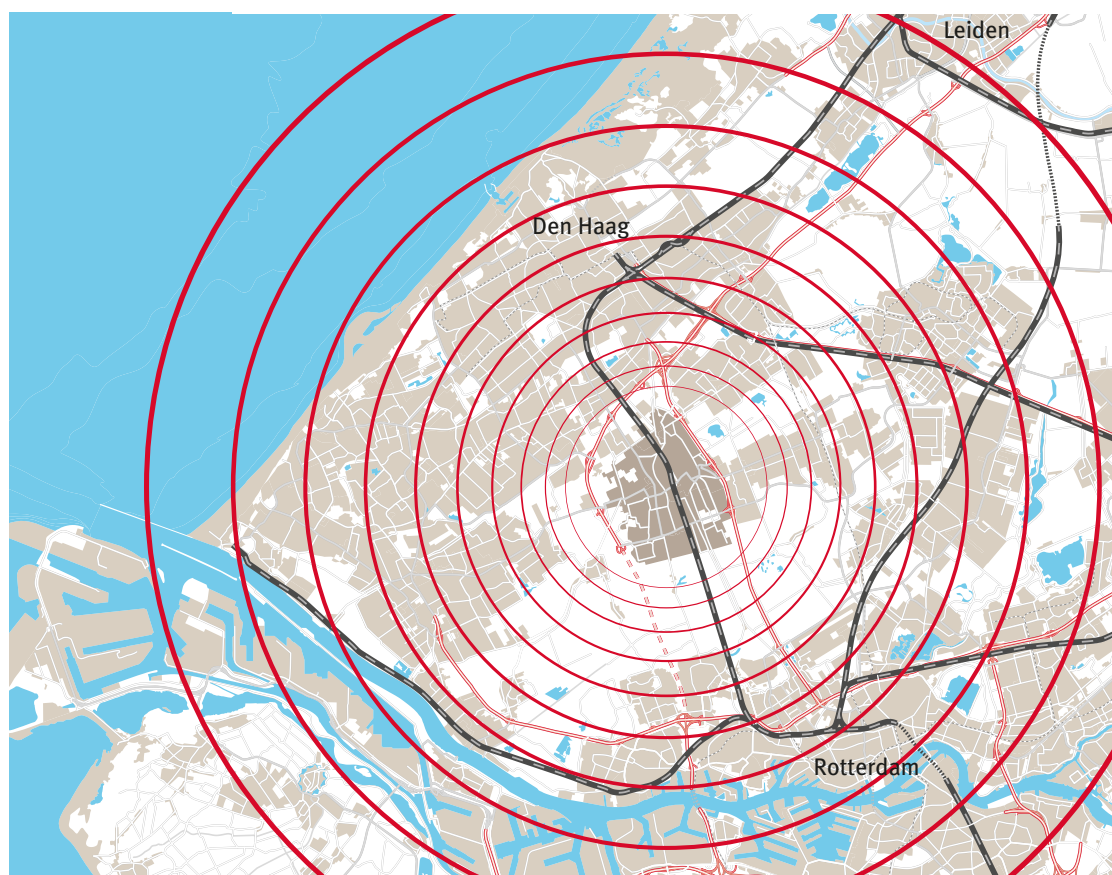
PLANGEBIED

Het plangebied van Nieuw Delft is circa 24 ha groot en omvat het zuidelijk deel van de spoorzone, van Bolwerk tot de tunnelmond, ter hoogte van het terrein van het voormalige Delft Instruments aan de Röntgenweg. Circa 20 ha komt gefaseerd beschikbaar voor ontwikkeling en invulling onder gemeentelijke regie. In dit gebied wordt een nieuwe wijk gerealiseerd, met woningbouw, commerciële

ruimten, voorzieningen, parkeeroplossingen en een nieuw ingerichte openbare ruimte. Een stadspark op het tracé van de tunnel en een gracht met naastgelegen laan worden de centrale kwaliteitsbepalende openbare ruimten in de nieuwe wijk.

HET GEBIED IN DE REGIO

De strategische ligging van Delft in de Randstad en de Zuidvleugel biedt vele kansen voor Nieuw Delft. Dit is de enige gebiedsontwikkeling in de Zuidvleugel waar zo dicht bij een historische binnenstad en een vervoersknooppunt, een nieuw centrumstedelijk milieu kan ontstaan.



Delft in de regio

VOEDINGSBODEM VOOR INNOVATIE

Terwijl Den Haag zich profileert als internationale stad op het gebied van vrede en recht, Rotterdam zich neerzet als World Port en World City en Leiden zich als stad van ontdekkingen afficheert, zet Delft in op Creating History. De historische binnenstad wordt omringd door tal van technisch georiënteerde instituten en bedrijven. Deze combinatie van monumentaal erfgoed en een rijke voedingsbodem voor innovatie en ondernemerschap is uniek in de Randstad.

REGIONAAL KNOOPPUNT

Het ondergrondse station Delft wordt in het komende decennium een voornamelijk halte voor hoogfrequent treinverkeer – het 'spoorboekloos' reizen – dat Delft nog beter verbindt met de rest van de Randstad. Nieuw Delft is één van de locaties in Nederland van waaruit het grootste aantal banen binnen normale reistijd bereikbaar is: 400.000 arbeidsplaatsen. Nieuwe generaties stedelingen, studenten, scholieren en (kennis)werkers zullen naar verwachting meer gebruik maken van ov-voorzieningen en er meer flexibele arbeidspatronen op na houden dan voorgaande generaties. Werkgevers bieden steeds vaker een mix van vervoersdiensten om werknemers van a naar b te helpen.

Een naadloze overgang van de trein op een andere vervoerswijze zal in Delft geen enkel probleem zijn. Nieuwe voet- en fietspaden verbinden Nieuw Delft met de binnenstad en andere stadsdelen. Moderne fietsenstallingen maken de aansluiting van trein op fiets uiterst efficiënt. Hetzelfde geldt voor bus en tram. Busdiensten in alle richtingen, waaronder Rotterdam The Hague Airport, vertrekken pal voor het station. Tramlijn 1 en 19, met haltes tegenover het station, vormen belangrijke verkeersaders in het regionale netwerk, zeker nu lijn 19 naar de TU-wijk en Technopolis is doorgetrokken. Lijn 1 gaat direct naar het Scheveningse strand.

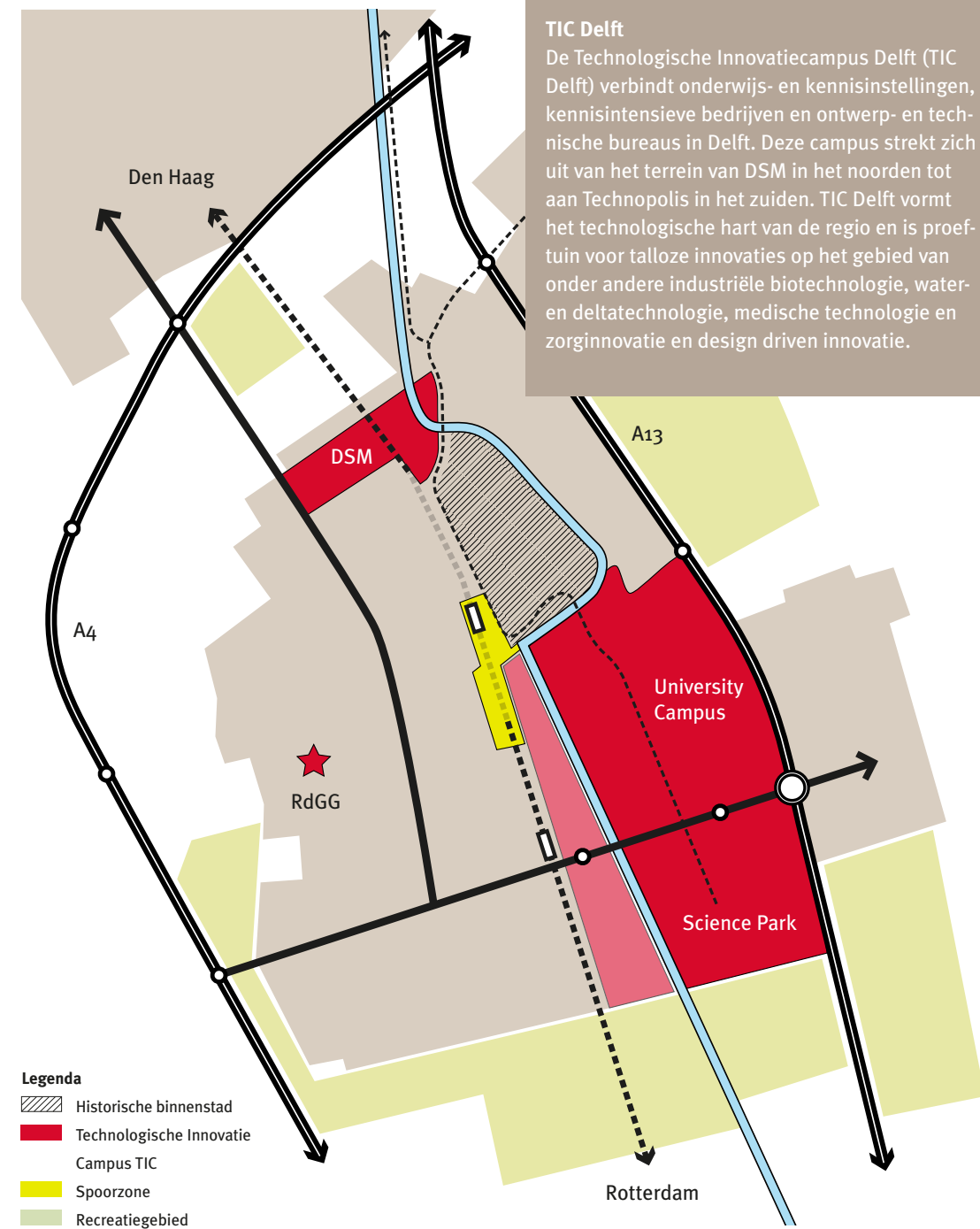
WOONRUIMTE GEZOCHT

In de regio is een tekort aan centrumstedelijke woonruimte en de vraag hiernaar lijkt in de komende jaren te blijven bestaan door schaarste aan geschikte locaties. Stadsgewest Haaglanden gaat in 2013 het Regionaal Structuur Plan (RSP) herijken. De locatie Nieuw Delft behoort, samen met Den Haag centrum, tot de centrumstedelijke woonmilieus in de regio. Den Haag is 'hoogstedelijker' dan Delft waardoor de locaties elkaar aanvullen in plaats van beconcurreren. De woningmarkt is aan het veranderen. Daarom stimuleert Haaglanden een benadering die de vraag naar woningbouw centraal stelt. Deze vraag verschuift van koop naar (vrije sector) huur en voor een deel ook naar kleinschalig opdrachtgeverschap. In Nieuw Delft kan op de veranderende vraag naar centrumstedelijk wonen worden ingespeeld.

AGGLOMERATIEKRACHT

De provincie Zuid-Holland stuurt aan op sterke en goed bereikbare centra, knopen en ontwikkelingslocaties binnen het stedelijk gebied. De provincie heeft de Visie Ruimte en Mobiliteit opgesteld. In de koersnotitie die de provincie in juni 2013 gepresenteerd heeft, staan de belangrijkste koerswijzigingen ten opzichte van de huidige Provinciale Structuurvisie en de Beleidsvisie Mobiliteit. Eén hiervan betreft agglomeratiekracht. Het programma StedenbaanPlus combineert het beter benutten van het spoor met de ontwikkeling van stedelijke functies, zoals wonen en werken, op knooppunten van openbaar vervoer. Hierdoor draagt StedenbaanPlus bij aan de agglomeratiekracht van de provincie.

Nieuw Delft is een zeer belangrijke StedenbaanPlus-locatie. Dichtheid en nabijheid van mensen en voorzieningen, maakt frequente interactie en uitwisseling mogelijk en brengt daardoor agglomeratievoordelen met zich mee. Het ontwikkelen van Nieuw Delft tot een centrumstedelijke locatie draagt bij aan de agglomeratievoordelen.



Relatie TIC, binnenstad Nieuw Delft

NIEUW DELFT (INTER)NATIONAAL OP DE KAART

De aanwezigheid van de TU Delft en andere kennisinstituten maakt dat Delft zich goed kan profileren als innovatieve stad. Met de gebiedsontwikkeling behoort de gemeente haar positie als internationale kennis- en technologiestad verder te versterken. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat universiteiten een centrale schakel vormen in de huidige kennis-economie. Delft behoort tot de aantrekkelijkste

TIC Delft
De Technologische Innovatiecampus Delft (TIC Delft) verbindt onderwijs- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en ontwerp- en technische bureaus in Delft. Deze campus strekt zich uit van het terrein van DSM in het noorden tot aan Technopolis in het zuiden. TIC Delft vormt het technologische hart van de regio en is proeftuin voor talloze innovaties op het gebied van onder andere industriële biotechnologie, water- en deltatechnologie, medische technologie en zorginnovatie en design driven innovatie.

technische universiteitssteden van Europa. Samen met de TU Delft en twaalf andere kennispartijen investeert de stad 1 miljard euro in de Technologische Innovatiecampus Delft (TIC Delft). Gemeente Delft heeft ook het initiatief genomen om samen met negen andere middelgrote Europese steden het URBACT Project EUniverCities op te zetten, waarin manieren worden onderzocht om de band tussen universiteiten en steden te versterken.



Impressie nieuwe stationshal (Mecanoo architecten)



Impressie studentenwoningen Röntgenweg (Leeuwenkamp Architecten)

DE GANGMAKERS

Vanaf 2013 worden de eerste contouren van Nieuw Delft zichtbaar. Naast het huidige station verrijst op de spoortunnel een iconisch complex waarin stads-kantoor en station samengaan. Aan de Röntgenweg komen nieuwe studentenwoningen te staan. Aan de Ireneboulevard is een nieuwe vmbo-school gepland. Intussen krijgen de eerste initiatieven voor tijdelijk gebruik vorm. De gebieds-ontwikkeling is begonnen.



Impressie ondergronds station (Bentham Crouwel Architecten)

TUNNEL, STATION EN STADSKANTOOR

De oostbuis van de spoortunnel is gereed en verkeert in de afwerkingsfase. In 2015 rijdt hier de eerste trein. De tweede, westelijke tunnelbuis wordt tussen 2015 en 2018 aangelegd. Het nieuwe, ondergronds gelegen station is ontworpen door Bentham Crouwel Architecten en maakt deel uit van de tunnelconstructie. Op de begane grond komt een stationshal die aansluit op het nieuwe maaiveld van de stad. De stationshal maakt deel uit van het stadskantoor, een ontwerp van Mecanoo architecten. De publiekshal van het stadskantoor ligt aan de westzijde van de tunnel en de stationshal. De stationshal biedt ook ruimte aan commerciële functies, ter ondersteuning van de reizigers. Met de bouw van het bovengrondse deel van het station en het stadskantoor is gestart in juni 2013.

HUIDIG STATIONSGEBOUW

Bij ingebruikname van de tunnel in 2015 verliest het huidige stationsgebouw zijn functie. Het karakteristieke gebouw in eigendom van de NS is een rijksmonument en blijft gehandhaafd. Het gebouw krijgt een nieuwe, nader te bepalen bestemming. De toekomstige ligging tussen het nieuwe ov-plein en het Westerkwartier maakt dit gebouw tot een interessant object voor toekomstige initiatiefnemers.

STUDENTENHUISVESTING RÖNTGENWEG

Op het voormalige terrein van Delft Instruments, aan de Röntgenweg, verrijst in de tweede helft van 2013 en in de loop van 2014 een nieuw complex van vijf verdiepingen. Hier realiseert DUWO 521 studentenstudio's. Leeuwenkamp Architecten tekende voor het ontwerp. Het bijna carrévormige gebouw krijgt een warme uitstraling door het gebruik van natuurlijke, duurzame materialen. Op het binnenterrein komen parkeerplaatsen met bomen. Rondom het complex ligt een brede, groene strook, die op termijn vergraven zal worden tot een ruime watergang. Dit bouwproject past in de visie om tijdelijke invulling te geven aan braakliggende terreinen in de stad. Het gebouw zal minimaal 25 jaar worden ge-exploiteerd. Vervolgens wordt de afweging gemaakt of het gebouw plaatsmaakt voor andersoortige vastgoedontwikkeling. Het staat de toekomstige permanente inrichting van dit deel van het gebied niet in de weg. Het mes snijdt aan twee kanten: studenten brengen levendigheid in het gebied, terwijl de gemeente met de bouw van dit studentencomplex aan haar voornemen werkt om vóór 2023 zo'n 5.000 extra studentenwoningen te bouwen.

SC DELFLAND

In 2012 is de locatie van het vmbo-onderwijs van het Grotius College aan de Van Bleyswijkstraat aan de gebiedsontwikkeling toegevoegd. De hoek van de Ireneboulevard en de Nieuwe Delft is een goede plek voor nieuwbouw van een school voor de nieuwe Scholencombinatie (SC) Delfland. Met deze SC Delfland bieden het Christelijk Lyceum Delft (CLD) en het Grotius College (GC) samen vmbo-opleidingen in de gemengde, kader- en basisberoepsgerichte leerweg. De scholen delen het standpunt dat iedere leerling met een passend advies welkom is. De planvorming voor een nieuw schoolcomplex, inclusief een nieuwe sporthal, is in 2013 gestart met de selectie van een architect. Een compact sport- en speelveld maakt deel uit van het complex en krijgt een functie voor de school én voor de woningen in de naastgelegen Coendersbuurt.

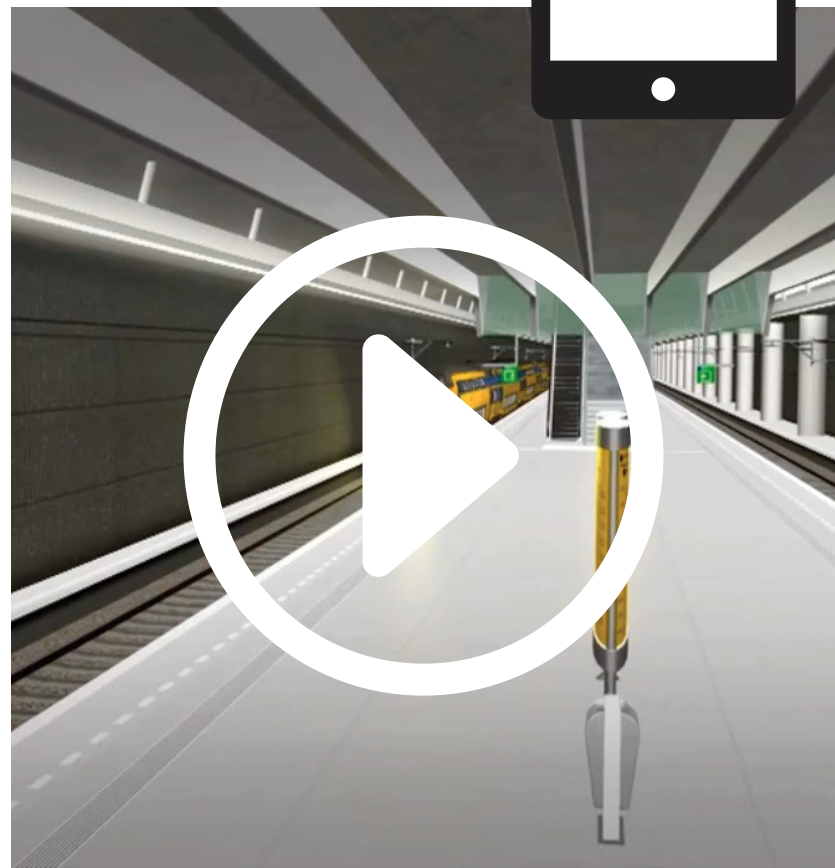
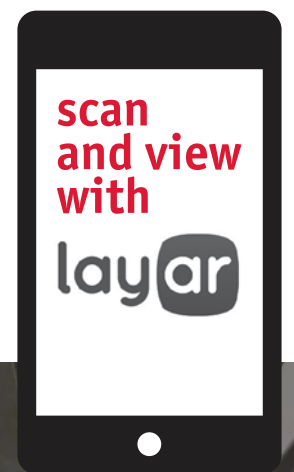
HARING

De gemeente heeft enkele jaren geleden de locatie aan de Abtswoudseweg aangekocht waar voorheen het bedrijf Haring was gevestigd. Dit om deze plek een passende functie te kunnen geven. In afwachting van herontwikkeling heeft de bedrijfshuisvesting sinds 2012 een tijdelijke invulling. Ruimten worden tijdelijk verhuurd aan creatieve en startende Delftse bedrijven. Studenten van de Haagse Hogeschool (locatie Delft) zijn in oktober van dat jaar in een van de werkhallen een werkplaats voor projectmatig onderwijs gestart. Studenten van verschillende opleidingen werken er samen aan bedrijfsopdrachten. Zo wordt leegstand voorkomen en het tijdelijk gebruik geeft een positieve impuls aan het gebied door te zorgen voor bedrijvigheid, levendigheid en energie.

Werk in Uitvoering

Welk werk wordt er verzet om Nieuw Delft te realiseren?
Diverse bouwwerkzaamheden in beeld.

Het IOP is aangevuld met extra informatie via verrassende interviews, filmpjes en animaties die je kunt bekijken via je smartphone en tablet. Kijk hieronder hoe je dit doet en probeer het hiernaast direct uit.



Terugblik



In de loop van de 19e eeuw ontstaat een grote behoefte aan transport over land, waar eerder de nadruk ligt op transport over water. De aanleg van een spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam in 1847 is een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van Delft. In de eerste decennia van de twintigste eeuw groeit de stad, ook ten westen van het spoor, dat als een scheidingslijn tussen stadsdelen komt te liggen. Een spoorviaduct biedt uitkomst, maar intensiever treinverkeer veroorzaakt meer overlast. Aan het einde van de eeuw lijkt een spoortunnel de enige oplossing voor Delft.

DE TREIN NAAR DELFT

De spoorlijn wordt in 1847 op het maaiveld aangelegd, direct naast de westelijke singelgracht van de middeleeuwse stadomwalling. De spoorlijn komt dwars over het Bolwerk te liggen. Het eerste stationsgebouw (1847) ligt ten zuiden van het Bolwerk. Het huidige, grotere stationsgebouw, een ontwerp van architect C. Posthumus Meyjes sr. wordt in 1886 gebouwd. Dit rijksmonument blijft voor Delft behouden en krijgt een nieuwe functie.

STADSUITBREIDINGEN

Delft heeft sinds de aanleg van de spoorlijn aan de westzijde een ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling doorgemaakt. Rond 1875 ontstaan ten westen van het station de eerste structurele stadsuitbreidingen. Rond 1900 volgen de stadsuitbreidingen achter de Spoorsingel en rond de Hugo de Grootstraat. Rond 1930 reikt de stad hier tot aan de Hof van Delftlaan. Door de groei van de stad en de toename van het verkeer over land wordt de op het maaiveld gelegen spoorlijn, ondanks verschillende spoorwegovergangen, een serieuze barrière in de stad. In 1931 maakt de toenmalige directeur Openbare Werken, J. de Booi, het eerste plan voor de aanleg van een spoorviaduct. Het is crisistijd en het plan wordt vanwege de hoge kosten niet uitgevoerd. Wel is eerder, in 1929, een nieuwe overgang bij de Ruys de Beerenbrouckstraat aangelegd.

EEN SPOORVIADUCT

In de jaren vijftig nemen de verkeersproblemen toe. In het Komplan 1956 van Froger en Van Embden wordt een spoorviaduct gepland in samenhang met grote stadsuitbreidingen in zuidwestelijke richting en het nieuwe tracé van de Westlandseweg en de Irenetunnel. De Irenetunnel fungeert als nieuwe verbinding met het Westland en wordt in 1960 geopend. Een jaar later wordt met de bouw van het 800 meter lange spoorviaduct begonnen. De singelgracht moet worden gedempt om de sporen tijdelijk te kunnen verleggen. Mede hierdoor blijft de meeste bebouwing behouden. Op 13 juli 1965 wordt het spoorviaduct officieel geopend. Het lange wachten voor de steeds vaker gesloten spoorwegovergangen is voorbij.



De spoorlijn door de jaren heen 1750, 1850 en 1965



1800



1900



1930



1960



1975



1990



2000

Groei van Delft aan het spoor

NAOORLOGS DELFT

In de naoorlogse periode maakt de stad aan de westzijde een forse groei door. De spoorlijn en het station komen centraal in de stad te liggen. Het geometrische zwaartepunt van Delft is door de excentrische groei verschoven naar het zuidwestelijk deel. Het kantoorgebouw Torenhove in de Voorhof ligt letterlijk midden in de stad, terwijl de historische binnenstad het daadwerkelijke hart van Delft vormt. De spoorzone ligt tussen deze twee gebieden in.

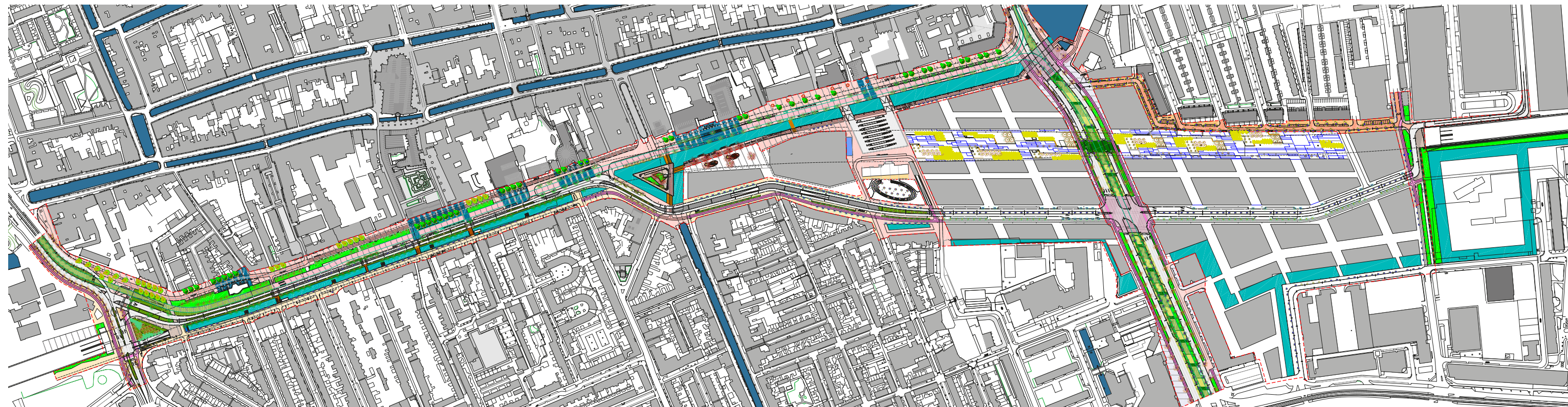
NAAR EEN SPOORTUNNEL

De toename van het treinverkeer levert steeds meer overlast op in de directe omgeving. In de toekomstvisie van de NS zouden in Delft vier sporen moeten komen te liggen, zoals op het gehele traject Amsterdam-Dordrecht. Het ondergronds brengen van de spoorlijn door de aanleg van een tunnel met ruimte voor vier sporen moet een oplossing vormen.

De aanzienlijke ruimte van het emplacement centraal in de stad komt dan beschikbaar voor herontwikkeling. In 1990 spreekt de gemeente in het collegeprogramma de wens uit om een spoortunnel in Delft aan te leggen. In 1992 schetst het bureau Palmboom en van den Bout de contouren van de stedenbouwkundige mogelijkheden bij het realiseren van een spoortunnel. Architect en stedenbouwkundige Joan Busquets wordt in 1998 verzocht een stedenbouwkundige visie op de spoorzone te ontwikkelen, die hij in 1999 presenteert. Hij vertaalt zijn visie vervolgens in het Masterplan Spoorzone Delft (2003). In 2002 bereiken gemeente Delft, Rijk, provincie en regio overeenstemming over de noodzaak voor een tweesporige tunnel in Delft. Later worden er twee tunnelbuizen voorzien en in 2009 gaat de bouw van een tunnel voor vier sporen van start.

BUSQUETS: DE BASIS

Het Masterplan van de Catalaanse architect en stedenbouwkundige Joan Busquets uit 2003 geeft richting aan de ontwikkeling van het gebied dat vrijkomt en heringericht moet worden als gevolg van de aanleg van de spoortunnel. Ten zuiden van het Bolwerk gaat het om een omvangrijke binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Het plan geeft ook een eerste indruk van de inrichting van de nieuwe openbare ruimte over de gehele lengte van het spoortunnelproject. Het Bolwerk zelf is een herinterpretatie van het oorspronkelijke verdedigingswerk tussen de Binnen- en Buitenwatersloot.



Plangebied Nieuw Delft en projectgebied Spoorzone

Plan Busquets 2009

HOOFDSTRUCTUUR

De hoofdstructuur voor verkeer bestaat uit de Phoenixstraat, de doorgetrokken Coenderstraat en de Engelsestraat ten zuiden van de Ireneboulevard. De Ireneboulevard is de nieuwe hoofdas oost-west – de Prinses Irenetunnel verdwijnt – met een tram- en busbaan in de middenberm en dubbele rijbanen voor autoverkeer, fietspaden in twee richtingen en vier doorgaande bomenrijen. De Westvest wordt verkeersluw, waardoor langs de rand van de historische binnenstad een voetgangersgebied ontstaat dat doorloopt in de Phoenixstraat. Doorgaand autoverkeer rijdt voortaan langs de Hof van Delft, maar wordt van de woonwijk gescheiden door de nieuwe Spoorsingel.

BOUWBLOKKEN

Het Masterplan en latere uitwerkingen van Busquets voorzien in ruitvormige bouwblokken voor de gebiedsontwikkeling. Tussen het nieuwe station en stadskantoor en het nieuwe Bolwerk is bebouwing gedacht aan een plein langs de wandelroute van het station en de binnenstad. Ten zuiden van het ov-plein zijn in het plan ruitvormige bouwblokken opgenomen aan weerszijden van het nieuwe stadspark op de spoortunnel. In het zuiden staat eenmalig een woongebouw ter afsluiting van de parkruimte op de tunnel. De bouwblokken aan de westzijde van het verlengde van de Coenderstraat grenzen in het noordelijk deel direct aan het terrein van het Grotius

College. In het zuidelijk deel grenzen de westelijke bouwblokken direct aan de Industriestraat, op korte afstand van de bestaande bedrijfsbebouwing.

STEDENBOUWKUNDIG PLAN 2009

In het stedenbouwkundig plan uit 2009 blijft de hoofdopzet gehandhaafd en zijn belangrijke elementen verder uitgewerkt. Naast de groene driehoek ter hoogte van de aansluiting van de Phoenixstraat op de Wateringsevest en Kampveldweg ligt nu de ingang voor een parkeergarage met 650 parkeerplaatsen onder de nieuwe Spoorsingel. Het verloop van de fietsroutes van en naar de

binnenstad rondom het Bolwerk is verbeterd. Voor het stadspark schetst Busquets een mogelijke inrichting. In het deel ten zuiden van de Ireneboulevard is de waterstructuur doorgetrokken. Aan de zuidkant van het plangebied zijn de eerste contouren (een carrévormige watergang) zichtbaar van de ontwikkeling van studentenwoningen op het voormalige terrein van het bedrijf Delft Instruments aan de Röntgenweg.

OPENBARE RUIMTE

De inrichting van de openbare ruimte is door Busquets ontworpen. Deze wordt voor een groot deel door aannemerscombinatie CCL aangelegd, samen met de tunnel. Kenmerkend is de samenhang in materiaalgebruik, dat aan de historische binnenstad refereert. Op bijzondere locaties wordt een combinatie tussen gebakken klinkers en natuursteen in het plaveisel toegepast. Ook hanteert Busquets een verspringende belijning van natuursteen, min of meer haaks op de bebouwing en de openbare ruimte, waardoor een kleinschalige en herkenbare indeling ontstaat. Verschillende soorten bomen zorgen tegelijkertijd voor variatie – in bladkleur en bloeitijd – en samenhang in de inrichting. Het plan biedt op verschillende plaatsen, waaronder het Bolwerk, mogelijkheden tot het realiseren van aanlegsteigers.

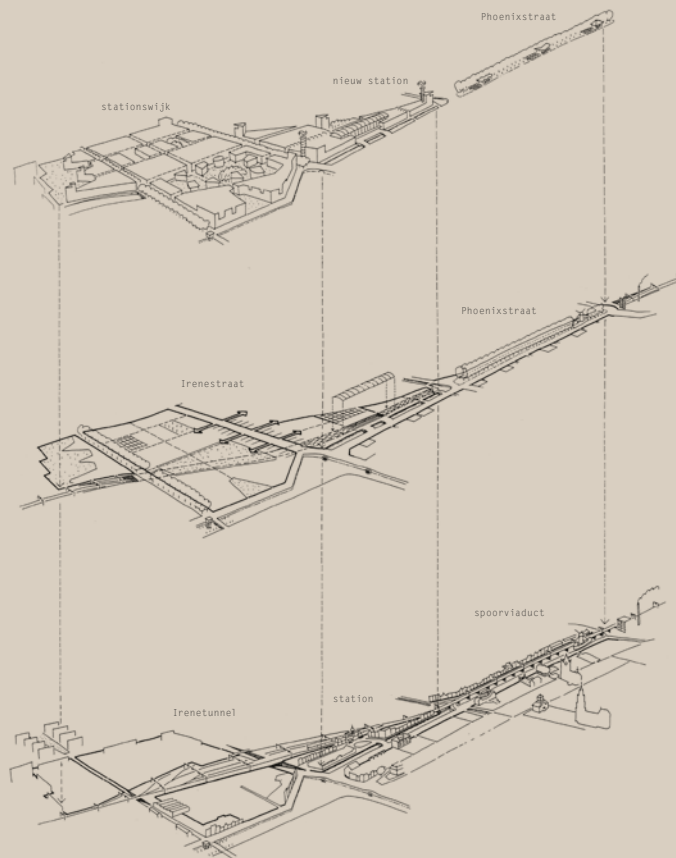


Impressie openbare ruimte Bolwerk (Busquets en Little Planet)

PLANVORMING IN VOGELVLUCHT

STEDENBOUWKUNDIGE SCHETS

Palmboom en van den Bout schetsen een stedenbouwkundig ontwerp voor de spoorzone van ná de tunnel. De schets is richtinggevend – een besluit over de lengte van de tunnel is bijvoorbeeld hierop gebaseerd – en vormt de eerste stap in de planvorming die uiteindelijk leidt tot de huidige transformatie van de spoorzone en de voorgenomen gebiedsontwikkeling.



Ontwikkelingsvisie Delft 1993 (Palmboom en van den Bout)

1992

2003

MASTERPLAN

Het Masterplan Spoorzone Delft van Joan Busquets uit 2003 amendeert het schetsontwerp en werkt het uit tot een volwaardig integraal plan voor de herontwikkeling van de gehele Spoorzone van Delft. De bouw van de tunnel vormt de spil waaromheen de vernieuwing van de bovengrondse logistiek en infrastructuur, en de bovengelegen openbare ruimte en de gebiedsontwikkeling plaatsvinden. Beide hebben ten doel de omliggende stadsdelen met elkaar te verbinden. In het Masterplan 2003 zijn de plaats van de tunnel en het station alsook de hoofdverkeerstructuur vastgelegd, inclusief de wijze waarop dit ov-knooppunt wordt georganiseerd.



2006

BESTEMMINGSPLAN

In het in 2006 door de gemeenteraad vastgestelde Bestemmingsplan (2006) is het plan van Busquets in juridisch-planologisch opzicht vastgelegd. Er zijn verschillende veranderingen doorgevoerd als gevolg van nader onderzoek, overleg en inspraak. Een belangrijke wijziging betreft de positie van de gracht tussen de Spoorsingel en de Phoenixstraat; het doorgaande autoverkeer komt verder van de Hof van Delft te liggen. In het zuidelijk deel van het plangebied is een brede watergang langs de Industriestraat ingevoegd. Deze watergang maakt deel uit van de waterstructuur en is nodig voor de waterberging. Door het water is er ook voldoende afstand tussen de bestaande bedrijven en de nieuwe woningen.

BUSQUETS: STEDENBOUWKUNDIG PLAN

In het eerste stedenbouwkundig plan (2007) werkt Busquets de hoofdstructuur van het Masterplan verder uit. Hij brengt enkele belangrijke wijzigingen aan, zoals de positie van de nieuwe Spoorsingel ten opzichte van de doorgaande autoroute in de Phoenixstraat. In het zuidelijke deel van het plangebied is de waterstructuur aangepast aan het watersysteem. Bij het ov-plein is een tweede brug opgenomen, om het plein beter te ontsluiten. Langs de westzijde van de singel van de Westvest is een verlaagd fietspad toegevoegd om een snelle fietsroute te garanderen tussen het station, de Hooikade en TU-wijk. Dit plan vormt de basis voor de aanbesteding van de tunnel in 2008, waarvan ook de inrichting van de openbare ruimte deel uitmaakt. De openbare ruimte is daarom uitgewerkt in een gedetailleerd ontwerp.

2007

2009

BUSQUETS: STEDENBOUWKUNDIG PLAN

In het tweede stedenbouwkundig plan (2009) zijn onder andere de ontsluitingsstructuur en de waterstructuur verder uitgewerkt. Zo is in de inrichting van de Westvest de tram- en busbaan aangepast om de toekomstige functie van het openbaar vervoer te kunnen faciliteren. Dit scheidt ruimte voor een aantrekkelijke wandelroute langs de kade, omzoomd met bomen. Ook is in dit plan het ontwerp van architectenbureau Mecanoo voor een stadskantoor annex stationshal ingepast.



Maquette plan Dok architecten



Maquette plan West8/Humblé



Maquette plan Palmhout Urban Landscapes

2012

AMBITIEDOCUMENT

De door Busquets veronderstelde gebieds- en vastgoedontwikkeling wordt ingehaald door de tijd. De crisis zet er een streep door. In de loop van 2012 verzet het gemeentebestuur de bakens. Eerder gemaakte plannen voor gebiedsontwikkeling, op basis van het Masterplan van Busquets, worden verlaten. Met twee marktpartijen, verenigd in de Ontwikkelcombinatie Spoorzone Delft (OCSD), waren afspraken gemaakt, zoals vastgelegd in de Raamovereenkomst uit 2005 (ROK 2005). Door onder meer de financiële en vastgoedcrisis bleken de voornemens onhaalbaar en is de overeenkomst, met wederzijdse instemming, ontbonden. De gemeente is vervolgens met Ballast Nedam Ontwikkeling een gronduitgifteovereenkomst aangegaan en voert weer de regie over de gebiedsontwikkeling.

Doelstellingen voor de gewenste gebiedsontwikkeling legt de gemeente vervolgens vast in een concept IOC-Ambitiedocument (2012). Voorwaarden en uitgangspunten betreffen onder meer de stedelijkheid van de inrichting en de mate van duurzaamheid van onder meer de energievoorziening en de waterhuishouding. Het Ambitiedocument vormt de uitvraag voor een prijsvraag.

PRIJSVRAAG

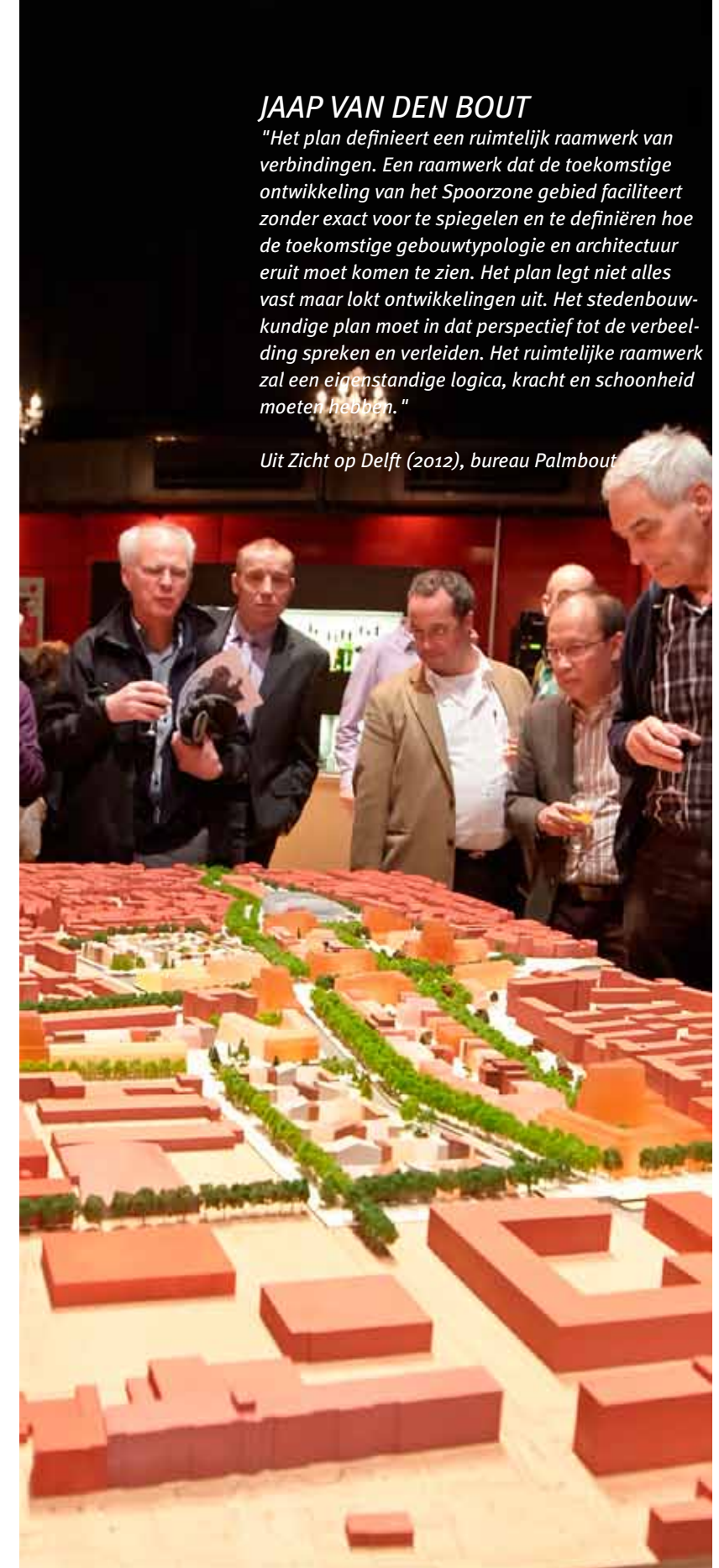
De gemeente Delft schrijft in 2012 een prijsvraag uit voor een nieuw stedenbouwkundig plan dat beter aansluit bij de marktvraag en de actuele omstandigheden waarin de gebiedsontwikkeling plaatsheeft. Op basis van een voorselectie wordt drie bureaus gevraagd een voorstel voor de gebiedsontwikkeling te doen. De plannen van de bureaus West 8/Humblé, DOK architecten en Palmhout Urban Landscapes worden zowel aan de gemeenteraad als aan de bevolking gepresenteerd. Ook is er een vakjury die de gemeente adviseert het plan Zicht op Delft van Palmhout Urban Landscapes als winnaar aan te wijzen. Deze keuze wordt binnen Delft breed gedragen. Dit winnende plan vormt de basis van de in hoofdstuk 2 Gebiedsvisie beschreven stedenbouwkundig referentieplan en Essentiekaart voor de gebiedsontwikkeling van Nieuw Delft.

Het stedenbouwkundig schetsontwerp Zicht op Delft bouwt voort op de plannen van Busquets. De hoofdstructuur wordt aangehouden en versterkt. Een nieuw structurerend en sferbepalend element is de gracht door het gebied, de Nieuwe Delft. Aan weerszijden van de Nieuwe Delft ontstaan drie verschillende buurten: het Van Leeuwenhoekkwartier, de Coendersbuurt en de Abtswoudse hof. Elke buurt sluit aan op naastgelegen wijken en krijgt zo een eigen karakter en sfeer, zonder dat samenhang verloren gaat. Palmhout Urban Landscapes anticipeert ook op een andersoortige ontsluiting van de bebouwing die grenst aan het stadspark.

JAAP VAN DEN BOUT

"Het plan definieert een ruimtelijk raamwerk van verbindingen. Een raamwerk dat de toekomstige ontwikkeling van het Spoorzone gebied faciliteert zonder exact voor te spiegelen en te definiëren hoe de toekomstige gebouwtypologie en architectuur eruit moet komen te zien. Het plan legt niet alles vast maar lokt ontwikkelingen uit. Het stedenbouwkundige plan moet in dat perspectief tot de verbeelding spreken en verleiden. Het ruimtelijke raamwerk zal een eigenstandige logica, kracht en schoonheid moeten hebben."

Uit Zicht op Delft (2012), bureau Palmhout



Maquette plan Palmhout Urban Landscapes bij publiekspresentatie in In de Veste

2013

Gebiedsvisie Nieuw Delft 02



De gemeente Delft ambieert de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied. Op basis van het stedenbouwkundig plan Zicht op Delft van Palmbout Urban Landscapes, ontvouwt zij een visie op de ruimte en de inrichting en bebouwing van de nieuwe wijk, de Gebiedsvisie Nieuw Delft. Het is niet de bedoeling om de invulling van het gebied tot in de details vast te leggen. Er moet ruimte zijn om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden en de vraag naar maatwerk. In de gebiedsvisie is de Essentiekaart Nieuw Delft met beschrijving opgenomen waarop de hoofdlijnen zijn aangegeven. Dit deel van de gebiedsvisie is bindend. De hoofdlijnen zijn vervolgens uitgewerkt in een stedenbouwkundig referentieplan Nieuw Delft, dat in dit hoofdstuk uitgebreid wordt toegelicht. Dit plan beschrijft een mogelijke invulling van het gebied en biedt een inspirerend houvast bij de verdere ontwikkeling. Dit deel van de gebiedsvisie is richtinggevend en bedoeld als referentiekader. De visie sluit aan op de Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 (RSVD).

ESSENTIEKAART NIEUW DELFT

Lange lijnen, markante silhouetten en intieme interieurs zijn karakteristieke eigenschappen van het Delftse stadsbeeld. Dat waren ze driehonderd jaar geleden en dat zijn ze tot op heden. Ook de Essentiekaart Nieuw Delft is geïnspireerd op deze karakteristieken. Binnen een flexibele, eigentijdse invulling van de nieuwe wijk blijft het stedelijk DNA van Delft behouden.

HOOFDSTRUCTUUR

De Essentiekaart geeft de hoofdstructuur van het plan weer: de hoofdwegen, het groen met het langgerekte park en de waterstructuur. Karakteristiek is de lange gracht, de Nieuwe Delft. Door de grachtenstructuur van het plan ontstaan drie onderscheidende wijken, met ieder een eigen sfeer en kwaliteit: het Van Leeuwenhoekkwartier, de Coendersbuurt en de Abtswoudse hof.

OPENBARE RUIMTE

De hoofdopzet en inrichting van de openbare ruimte in het plangebied, met routes voor auto, fiets en openbaar vervoer, liggen in essentie vast. Van de verkeersroute via de Coenderstraat en Nieuwe Delft worden de vorm en inrichting nader uitgewerkt, evenals de plaats van secundaire aansluitingen. De exacte positie, vorm en functie van de aan de openbare ruimte grenzende bebouwing is ook onderwerp van verdere uitwerking. De bebouwing vormt wel de stedelijke begrenzing van de aangrenzende openbare ruimte. De openbare ruimte en de toekomstige bebouwing hebben een wezenlijke invloed op elkaar. Deze onderlinge samenhang wordt nader ontwikkeld en bepaald.

WATER EN GROEN

Belangrijk onderdeel van de hoofdstructuur is de waterstructuur, met als belangrijkste onderdeel het water van de Nieuwe Delft. Dit water bepaalt mede het karakter van de naastgelegen buurten en verbindt het op natuurlijke wijze met de omliggende stad. Hetzelfde geldt voor het stadspark op de tunnel als centraal groenelement. Ook de bomenrijen langs de Ireneboulevard en de Nieuwe Delft zijn onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Aan de zuidkant ligt bij de (voormalige) Abtswoudsetunnel een groen- en

waterelement dat aansluit op de groene verbinding voor langzaam verkeer tussen oostelijke en westelijke stadsdelen. Vorm en afmetingen zijn onderwerp van nadere uitwerking en afstemming met fasering, gewenste kwaliteit en functie. Deze elementen zijn op de Essentiekaart vastgelegd. Het aantal bomen en de exacte plaats zijn hierin richtinggevend en moeten nader worden uitgewerkt.

DRIE BUURTEN

Door de ruimtelijke hoofdstructuur, met de Nieuwe Delft en de Ireneboulevard, bestaat het gebied uit drie herkenbare buurten: het Van Leeuwenhoekkwartier, de Coendersbuurt en de Abtswoudse hof. In aansluiting op de omliggende buurten hebben ze ieder een eigen karakter. Het Van Leeuwenhoekkwartier is in aansluiting op het station en de historische binnenstad de meest stedelijke buurt, met een hoge mate van bebouwingsdichtheid en functiemenging.

HOEKSTEENGEBOUWEN

In de structuur van Nieuw Delft vormen de verschillende hoeksteengebouwen belangrijke pijlers. Het betreft robuuste stadsgebouwen op de koppen van de lange bebouwingsstroken en enkele belangrijke locaties. Deze hoeksteengebouwen vormen een duidelijke begrenzing voor de rijen individuele woonhuizen en andere tussengelegen gebouwen. Ze verschillen in massa en schaal van de overige gebouwen. Op enkele plaatsen vormen deze hoeksteengebouwen een accent in de stedelijke structuur.

Legenda Essentiekaart Nieuw Delft

- Coendersbuurt
- Abtswoudse Hof
- Van Leeuwenhoekkwartier
- Accent in de bebouwing
- Locatie hoeksteengebouw
- Plangrens
- Boezemwater
- Polderwater
- Mogelijk uitbreiding waterstructuur
- Indicatieve indeling



VELDEN

Het plangebied van 24 hectare bevat tien velden. Deze velden zijn min of meer aaneengesloten zones waarop samenhangende ontwikkelingen een plaats krijgen, al dan niet gefaseerd. De grenzen of rooijlijnen worden nader vastgesteld per veld, op basis van concrete bouwplannen. Binnen een veld is naast bebouwing ruimte voor (privé)buitenruimten, parkeergelegenheid en kleine groenelementen. Binnen de velden zijn indicaties van bouwblokken weergegeven. Bouwblokken kunnen zowel in vorm als in locatie en aantal variëren binnen de grenzen van de velden en daarmee afwijken van de indicatie op de Essentiekaart.

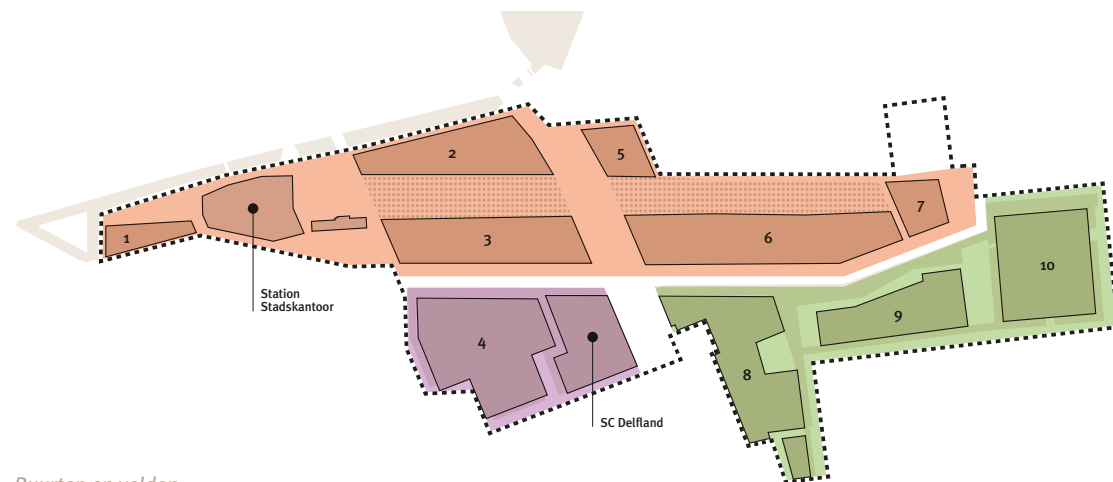
HOOGTEOPBOUW

De hoogteopbouw van de bebouwing binnen de verschillende velden is niet in detail bepaald. Wel is het zo dat per veld een bepaalde hoogte als richting kan worden aangehouden, met een indicatief minimum en maximum. Zo kan in de Coendersbuurt worden uitgegaan van een gemiddelde hoogte van 3 bouwlagen en maximaal 4 lagen. In het Van Leeuwenhoekkwartier kan de hoogte van de bebouwing langs bijvoorbeeld de Ireneboulevard weer oplopen tot 6 à 8 bouwlagen. Langs het stadspark kan het

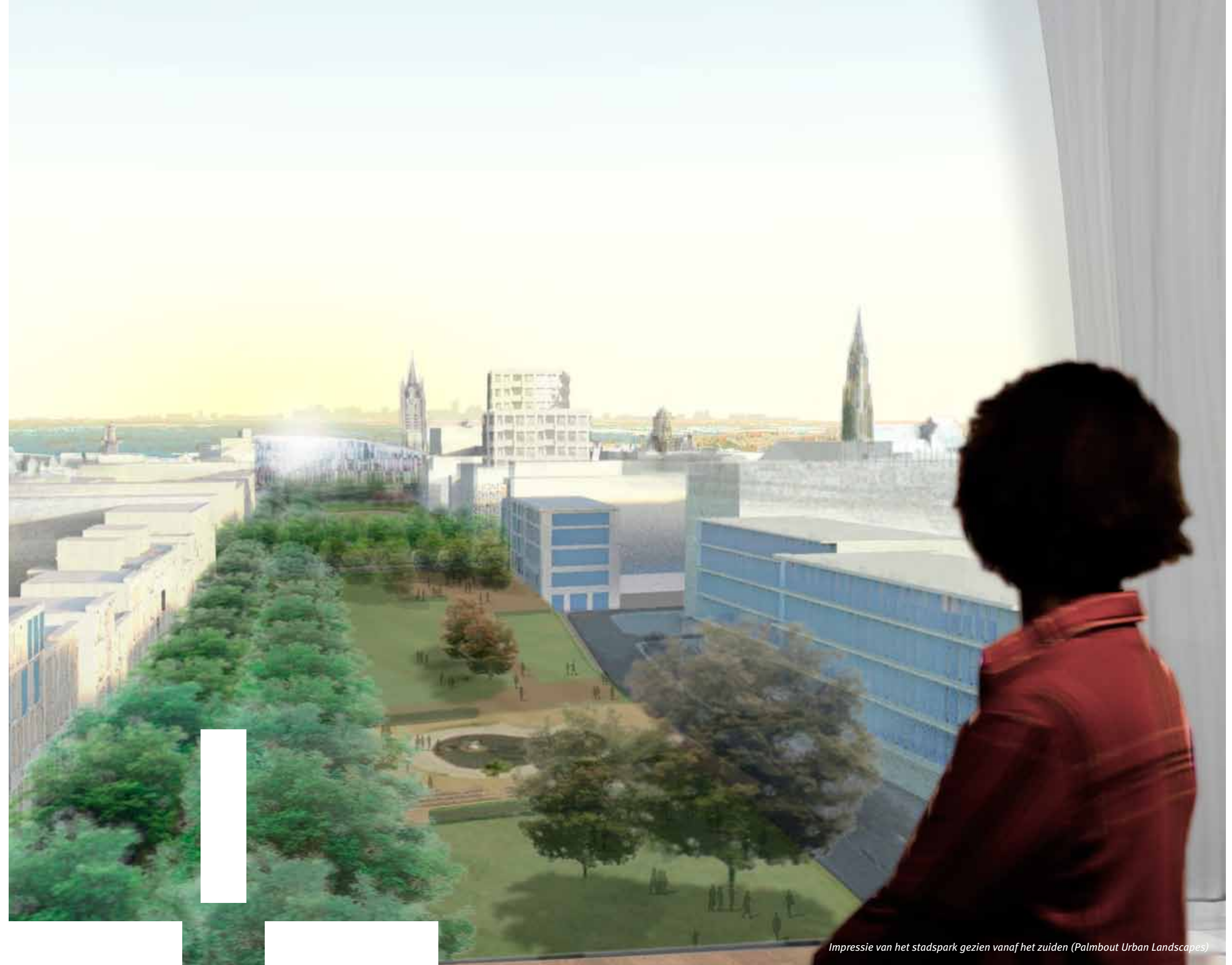
uitgangspunt zijn dat de grondgebonden bebouwing niet hoger wordt dan 4 à 5 lagen en een minimum van 3 lagen wordt aangehouden. Op enkele plaatsen is ruimte voor bijzondere gebouwen met ongeveer twaalf lagen. De exacte hoogte en vorm moeten in de uitwerking worden bepaald en liggen dus niet vast. Natuurlijk is een zorgvuldige afstemming op de directe omgeving, het stadsbeeld en het silhouet vereist.

FUNCTIES

Behalve gebouwen, water en groen bepalen mensen de sfeer. De mate van levendigheid hangt nauw samen met de functies die het gebied gaat krijgen, ook in afstemming op de bestaande stad. Het samenspel tussen verschillende functies en woonvormen levert verschillende sferen en milieus op. Op de Essentiekaart is aangegeven dat de drie in Nieuw Delft voorziene buurten in deze opzichten van elkaar verschillen. Dit wordt uitgewerkt in programma's per wijk en in de programmamix. Het Van Leeuwenhoekkwartier zal het meest stedelijke profiel krijgen gelet op de ligging bij het ov-knooppunt en de binnenstad. Dit komt niet alleen tot uiting in de soort en omvang van de bebouwing, maar ook in de menging van verschillende functies.



Buurten en velden



Impressie van het stadspark gezien vanaf het zuiden (Palmbout Urban Landscapes)

STEDENBOUWKUNDIG REFERENTIEPLAN

HOOFDSTRUCTUUR

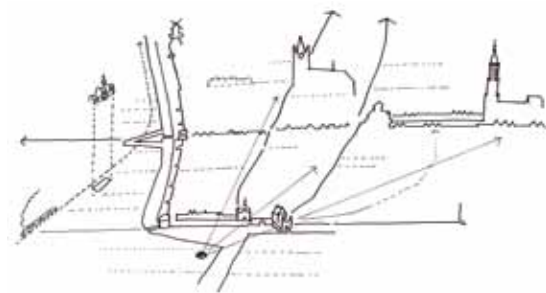
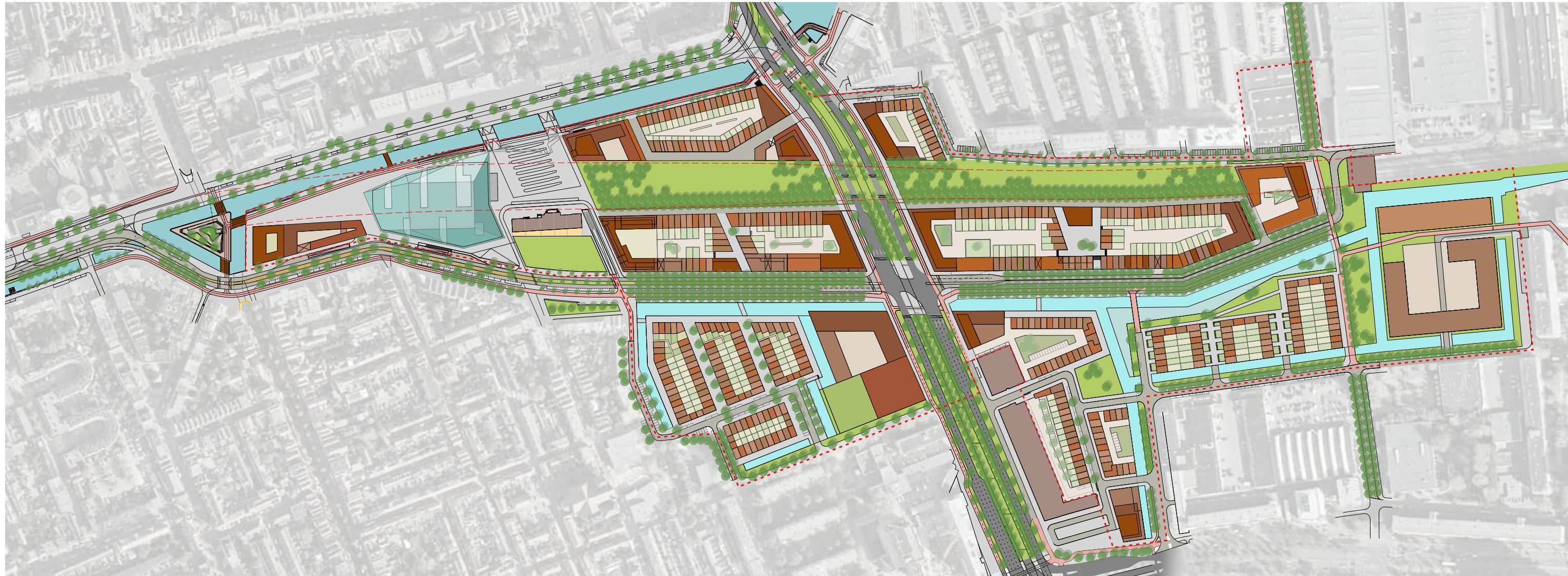
De waterstructuur parallel aan de nieuw verbindingsweg, de Nieuwe Delft en het langwerpige stadspark op het dak van de spoortunnel zijn belangrijke sferbepalende elementen. De Ireneboulevard vervangt een deel van de Westlandseweg en Prinses Irenetunnel als cruciale verkeersader en stedelijke ruimte. De Coenderstraat en Westvest ontmoeten elkaar bij het nieuwe Bolwerk. Daar lopen ze door in de autoluwe Phoenixstraat en Spoorsingel. Voor het monumentale stationsgebouw, dat een nieuwe functie krijgt, ligt het ov-plein. Aan de noordzijde van dit plein ligt het complex van stationshal en stadskantoor.

De verschillende onderdelen van het referentieplan worden hierna nader uitgelegd in woord en beeld. Eerst komen de Nieuwe Delft en de andere nieuwe stedelijke ruimten aan bod, zoals het stadspark op de tunnel, de Ireneboulevard ter plaatse van de Irenetunnel/Westlandseweg en de Westvest. Vervolgens is de beurt aan de drie verschillende buurten die door deze stedelijke ruimten worden gevormd: eerst het Van Leeuwenhoekkwartier als nieuw deel van de binnenstad, vervolgens de Coendersbuurt, die aansluit op het Westerkwartier en de Abtswoudse hof nabij de Poptahof. De hoeksteengebouwen, die een belangrijk ruimtelijk-functioneel element in het plan vormen, worden ook nader toegelicht. Afsluitend komt de beeldkwaliteit aan de orde.

Referentieplan

Het referentieplan Nieuw Delft is een mogelijke stedenbouwkundige invulling die als basis dient voor de Gebiedsvisie en de Essentiekaart. Bij het opstellen van het referentieplan is uitgegaan van bestaand beleid en is onderzocht of en hoe ambities (programma, kwaliteit, fasering, financiën) te verwezenlijken zijn. Dit heeft geleid tot een realistisch plan: een enthousiasmerend en inspirerend voorbeeld dat de potentie van het gebied illustreert. Het referentieplan brengt de programmacapaciteit in beeld, en legt de basis voor financiële sturing. Het referentieplan vormt geen bindend kader maar is richtinggevend.

De hoofdstructuur van het plan Nieuw Delft wordt gevormd door nieuwe openbare ruimte en belangrijke verbindingroutes in samenhang met aangrenzende bebouwing en functies.



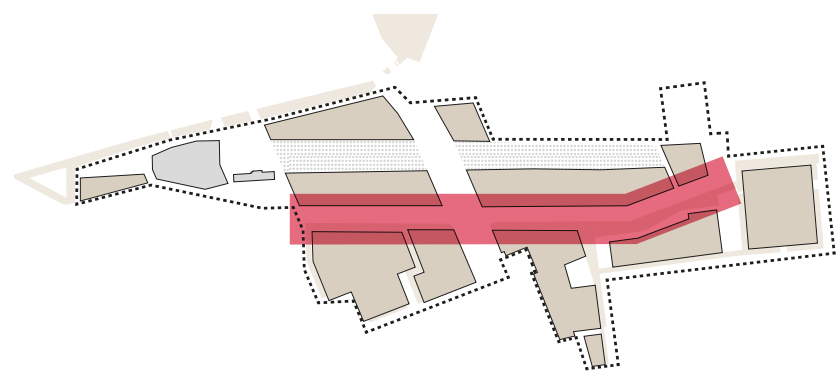
Boven: Lange lijnen en silhouetten
(Palmhout Urban Landscapes)
Rechts: Stedenbouwkundig referentieplan
(Palmhout Urban Landscapes)

NIEUWE DELFT

De Nieuwe Delft vormt een nieuwe stedelijke ruimte. De waterstructuur wordt met de verkeersstructuur geïntegreerd tot een dragende lijn in de stadsplattegrond van Delft. In het profiel van de Nieuwe Delft wordt bovendien het verschil opgelost in maaiveldhoogte tussen het Van Leeuwenhoekkwartier en de plandelen Coendersbuurt en Abtswoudse hof.

De Nieuwe Delft ligt in het verlengde van de bestaande Coenderstraat, die wordt verbreed en heringericht ten behoeve van de nieuwe verkeersfunctie. De Nieuwe Delft bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk deel, gescheiden door de Ireneboulevard. De Coenderstraat en de Nieuwe Delft zijn verbonden met de Ireneboulevard en nemen de functie van doorgaande weg voor autoverkeer in noordelijke richting over van de Westvest. In zuidelijke richting loopt deze hoofdroute door richting Schieoever en Kruidhuisweg.

Het noordelijk deel van de Nieuwe Delft wordt aan weerszijden met nieuwe bebouwing ontwikkeld. Ten oosten ontstaat het Van Leeuwenhoekkwartier met een duidelijke bebouwingswand en aan de overzijde van de gracht de Coendersbuurt. Het dwarsprofiel van de Nieuwe Delft is zo opgebouwd dat de gracht meerwaarde krijgt als aantrekkelijk wandel- en verblijfsgebied. Bomenrijen versterken het ruimtelijke karakter. Ten zuiden van de Ireneboulevard biedt de gracht een weidser beeld, onder andere door groen en natuurvriendelijke oevers aan de zijde van de Abtswoudse hof. Ook hier worden de rijbanen door bomenrijen geflankeerd.



Impressie van de Nieuwe Delft (Palmbout Urban Landscapes)



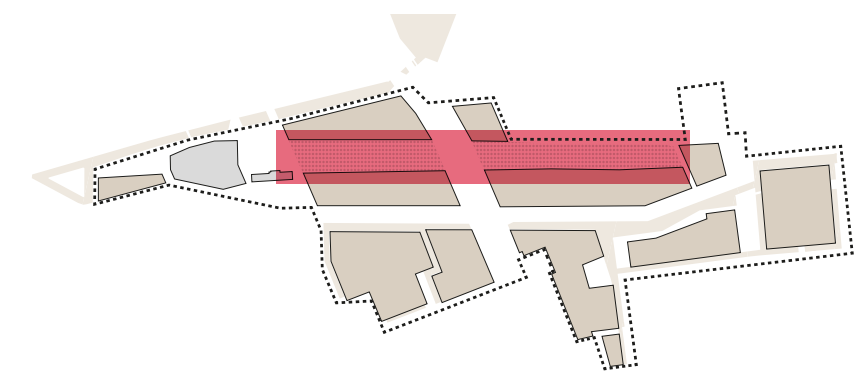
Impressie van het stadspark (Palmbout Urban Landscapes)

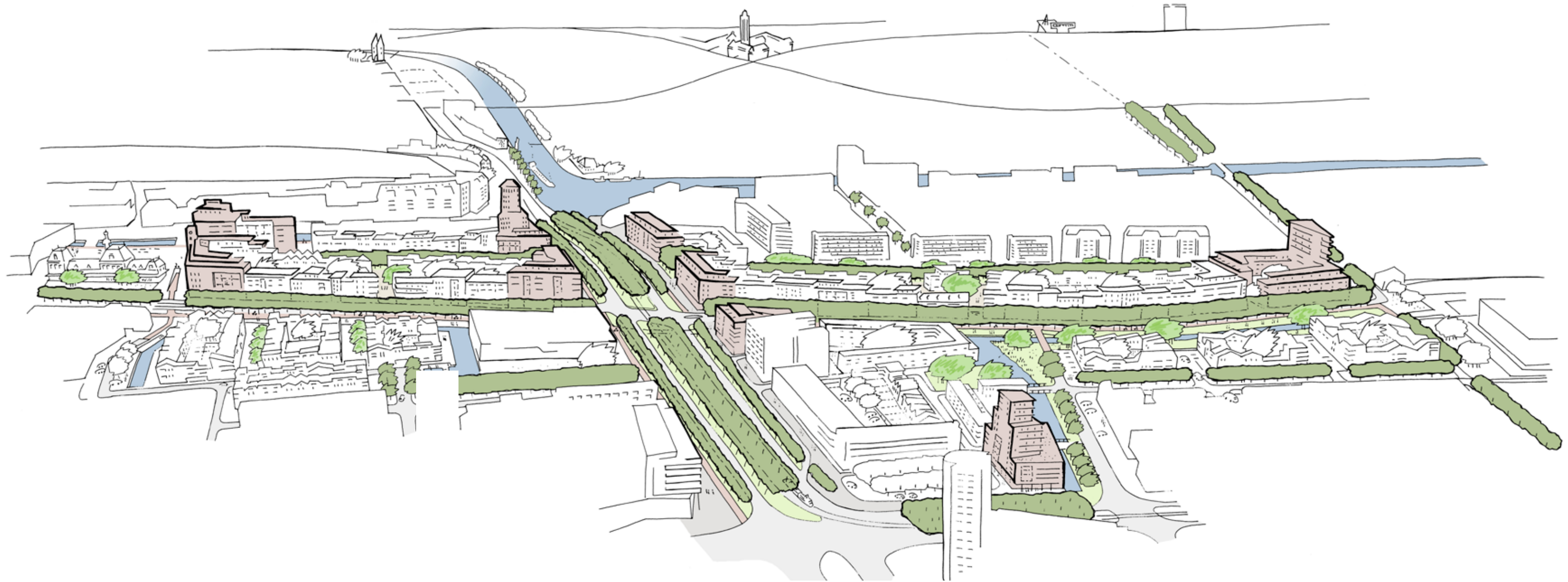
STADSPARK

Het stadspark op de tunnel heeft een langgerekte vorm en wordt gekruist door de Ireneboulevard. Om de samenhang en verbinding te benadrukken is een dubbele bomenrij met wandelroute in de rand van het park opgenomen.

De verbinding en ontsluiting van de bebouwing aan het park springt in het oog. Aan beide zijden van het park ontsluiten bescheiden woonstraten de bebouwing. Zij zijn in schaal vergelijkbaar met de straten langs de grachten in het centrum. Deze maken de bebouwing voor bewoners, bezoekers en passanten bereikbaar. De straten zijn echter wel autoluw. Parkeren gebeurt onder, achter of in de gebouwen. Dit betekent dat er geen parkeren meer op maaiveld zichtbaar is in dit deel van de wijk. De bebouwing heeft haar adres, de voordeur,

aan het park. Het langgerekte park krijgt hierdoor een vanzelfsprekend openbaar karakter. Het noordelijk deel van het park sluit aan op het ov-plein en station. Hierdoor zal dit deel van het park en de omliggende bebouwing een andere sfeer, inrichting en functie krijgen dan het deel van het park ten zuiden van de Ireneboulevard. Dit zuidelijke deel, dat in ruimtelijk opzicht door bebouwing op de tunnel wordt begrensd, is op verschillende wijzen verbonden met de groene oost-westverbinding ter plaatse van de Abtswoudseweg.





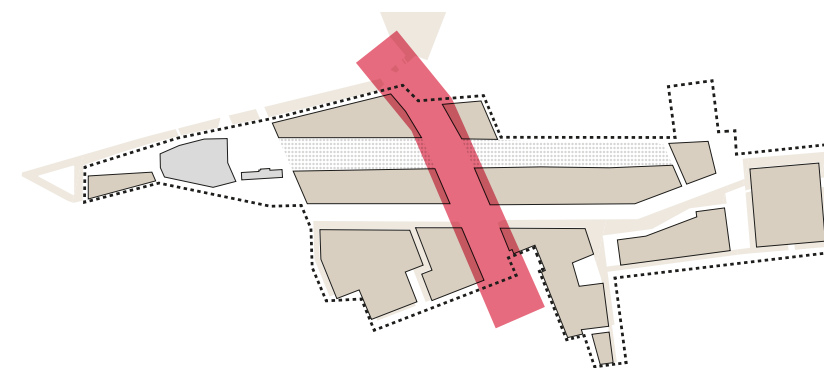
Vogelvlucht Ireneboulevard (Palmbout Urban Landscapes)

IRENEBOULEVARD

De Ireneboulevard verbindt de wijken ten westen van de huidige spoorlijn met de binnenstad.

Door de aansluiting op de A4 aan de westzijde neemt het belang van deze route richting de binnenstad en Nieuw Delft toe. Daarnaast vormt deze verkeersader via de Sebastiaansbrug en Zuidwal een verbinding met de A13. Ook tramlijn 1 tussen Tanthof en Scheveningen en verschillende buslijnen rijden over de boulevard. De ruimtelijke begrenzing van de Ireneboulevard gebeurt deels door bestaande gebouwen, deels door nieuwbouw. Een menging van wonen en werk- en commerciële functie (plint) biedt hier interessante kansen door de positie en bereikbaarheid. De hoogwaardige inrichting is ontworpen door Busquets als onderdeel van zijn plannen voor de openbare ruimte behorend bij de tunnel. De ruimtevormende

bebouwing is door Palmbout uitgewerkt in krachtige wanden. Hierdoor ontstaat een duidelijk begrensde openbare ruimte met op de juiste locaties accenten in de wanden. Het adres van de aangrenzende bebouwing ligt aan deze boulevard.

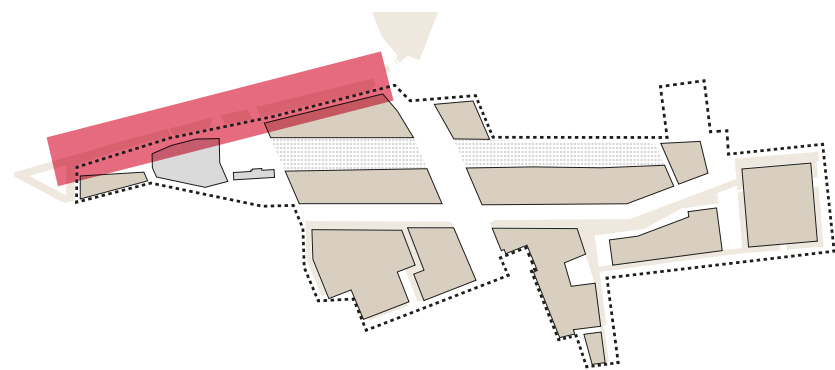


WESTVEST

In het noordwestelijk deel van Nieuw Delft komt de aansluiting op de bestaande binnenstad. Het Van Leeuwenhoekkwartier sluit hier met de bestaande Westsingel aan op de Westvest.

Als rand van de binnenstad wordt de Westvest op basis van het plan van Busquets heringericht tot een autoluw gebied. Langs de bestaande kade komt een voetgangersroute, omzoomd door bomen. De inrichting van het plein tussen het nieuwe station en het Bolwerk/Binnenwatersloot moet nog worden bepaald. Dit onder andere in samenhang met de ernaast gelegen nieuwbouw (veld 1). Deze openbare ruimte vormt het domein van de voetganger die de binnenstad in of uit loopt. Dit plein wordt ook gevormd door de nieuwbouw van het station en stadskantoor, een beeldbepalend complex aan de Westvest.

Dit nieuwe gebouw grenst – samen met het bestaande station – aan het compacte busplein. Dit plein is door twee bruggen met de Westvest verbonden. Ten zuiden van het ov-plein komt een verlaagde openbare ruimte met een voetpad en de belangrijke fietsroute naar de campus van de TU Delft. De lage kade en het water met ligplaatsen vormen een aantrekkelijk milieu aan de oostelijke rand van het Van Leeuwenhoekkwartier, bijvoorbeeld voor woningen met een werkruimte. Deze bebouwing vormt een passend antwoord op de bestaande bebouwing langs de Westvest. Het adres van de nieuwbouw ligt aan de kant van de Westvest.



Impressie van de Westvest (Busquets and Little Planet)



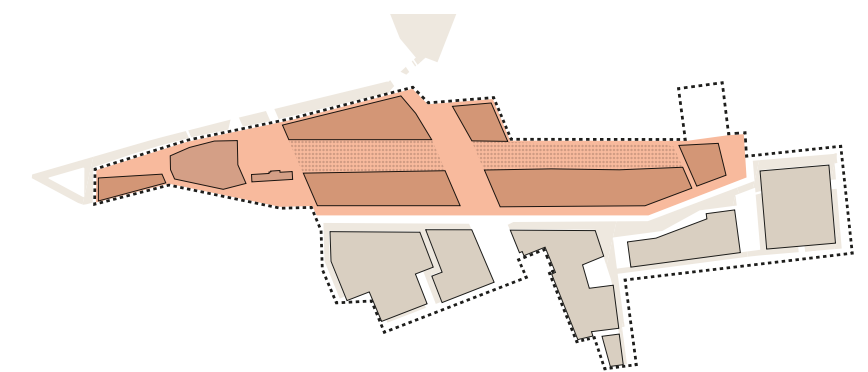
Impressie van het Van Leeuwenhoekkwartier (Palmbout Urban Landscapes)

VAN LEEUWENHOEKKWARTIER

Deze buurt sluit direct aan op de historische binnenstad van Delft en vormt het meest stedelijke deel van het plangebied. Door een intensieve bebouwing en functiemenging ontstaat een eigentijdse uitbreiding van de levendige binnenstad.

Het Van Leeuwenhoekkwartier bestaat uit drie verschillende delen. Eén bouwblok ligt aan de noordkant tussen het nieuwe station en stadskantoor en het Bolwerk. Het tweede, centraal gelegen deel ligt direct ten zuiden van het station, aan weerszijden van het stadspark bovenop de tunnel. Het derde deel ligt ten zuiden van de Ireneboulevard en omvat een aantal blokken rond het zuidelijke deel van het langwerpige stadspark. Door forse groepen van gebouwen op de hoeken – hoeksteengebouwen – ontstaat in het Van Leeuwenhoekkwartier een robuust kader. Er tussenin ligt ruimte voor meer kleinschalige, fijnkorrelige bebouwing. Als geheel vormt de bebouwing gesloten blokken met een luwe, private binnenzijde. De gebouwen krijgen een gevarieerd uiterlijk en functie.

Behalve voor wonen is er ruimte voor werkgelegenheid en tal van (commerciële) voorzieningen en horeca. De programmering en uitstraling van de begane grond (plint) is hierbij van groot belang voor het beoogde gemengd stedelijke karakter. De forse hoeksteengebouwen zijn minimaal zes tot acht lagen hoog en op drie bijzondere plekken ongeveer twaalf lagen hoog. Boven de vijfde laag zijn de gebouwen anders vormgegeven. De eerste vijf lagen verankeren de hoekstenen in de stedelijke ruimte en verbinden ze met de schaal van de aangrenzende bebouwing. Drie van de hoeksteengebouwen bieden door hun hoogte en bijzondere bouwvorm de mogelijkheid het stadssilhouet nader te bepalen. Eén ervan markeert het zuidelijke einde van het nieuwe stadspark.

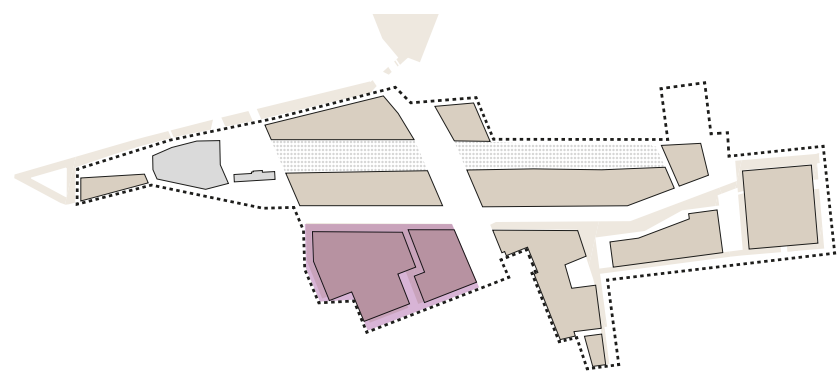


COENDERSBUURT

De Coendersbuurt neemt het kleinschalige en beschutte woonklimaat van het Westerkwartier als uitgangspunt en biedt een aantrekkelijk woonmilieu voor starters en doorstromers, waaronder gezinnen.

Het stadsbeeld van de bebouwing op dit 'eiland' is levendig en kleinschalig. De bebouwing heeft maximaal drie lagen, met een kap of dakverdieping, en bestaat grotendeels uit grondgebonden woningen. In de Coendersbuurt komen verschillende bouwblokken, in een autoluwe omgeving. Het gemeenschappelijke fundament van de bouwblokken bestaat uit een parkeervoorziening op maaiveld of half verdiept, met de woningen eromheen. Ook andere grondgebonden of op grondontsloten woonvormen zijn er mogelijk. Voorwaarde is dat het parkeren op een goede wijze op eigen terrein wordt opgelost. De woonstraten tussen de drie westelijke blokken zijn in principe autovrij, net als de openbare kade langs het rondom aanwezige water. Ze zijn het domein van de voetganger en fietser. De woonbuurt krijgt een zo

groen mogelijk karakter, mede bepaald door geveltuinen, daktuinen en gevelbegroeiing. Er komen minimaal twee bruggetjes over het water van de Nieuwe Delft in de richting van het Van Leeuwenhoekkwartier. In het zuidelijk deel scheidt een gracht de woonbuurt van de nieuwbouw van de Scholencombinatie Delfland. De nieuwe school voor vmbo-onderwijs in combinatie met een nieuwe sporthal komt op de hoek van de Ireneboulevard en de Nieuwe Delft. Het complex sluit in ruimtelijk opzicht aan op de bestaande en geplande bebouwing langs de nieuwe Ireneboulevard. De hoofdentree van de school en de sporthal komen logischerwijs ook aan de Ireneboulevard. Bij de school hoort een groen- en sportvoorziening, die omwonenden ook kunnen gebruiken.



Impressie van de Coendersbuurt (Palmhout Urban Landscapes)



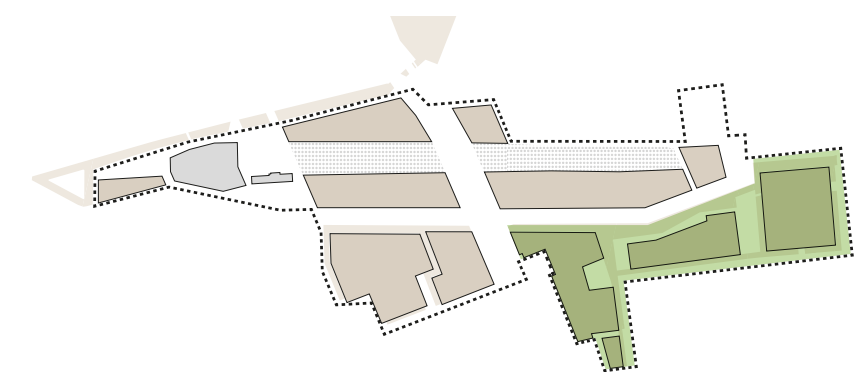
Impressie van de Abtswoudse hof (Palmbout Urban Landscapes)

ABTSWOUDSE HOF

De Abtswoudse hof sluit aan op de modernistische stedenbouw van de Voorhof/Poptahof en de nabijheid van kleinschalige bedrijvigheid van Voorhof-noordoost. De aanwezige kleinschalige bedrijvigheid vormt een uitdagende omgeving om ruimte te geven aan experimenten en innovatie voor woon-werkconcepten.

Het plan sluit aan op het aanwezige stratennet en zoomt dit af langs het zuidelijke deel van de Nieuwe Delft. Dit gebied wordt door de waterverbinding met de Poptahof en het Abtswoudsepad in drie delen opgedeeld. Het meest zuidelijke deel wordt gevormd door het terrein langs de Röntgenweg waar voorheen Delft Instruments gevestigd was. Hier worden 521 studentenwoningen gerealiseerd in een min of meer carrévormig complex omgeven door water. Veel oevers hebben in dit deel een meer natuurlijke vorm. Tussen de Ireneboulevard en het Abtswoudsepad zijn nog twee delen aanwezig aan weerszijden van de watergang die een verbinding legt met de Poptahof.

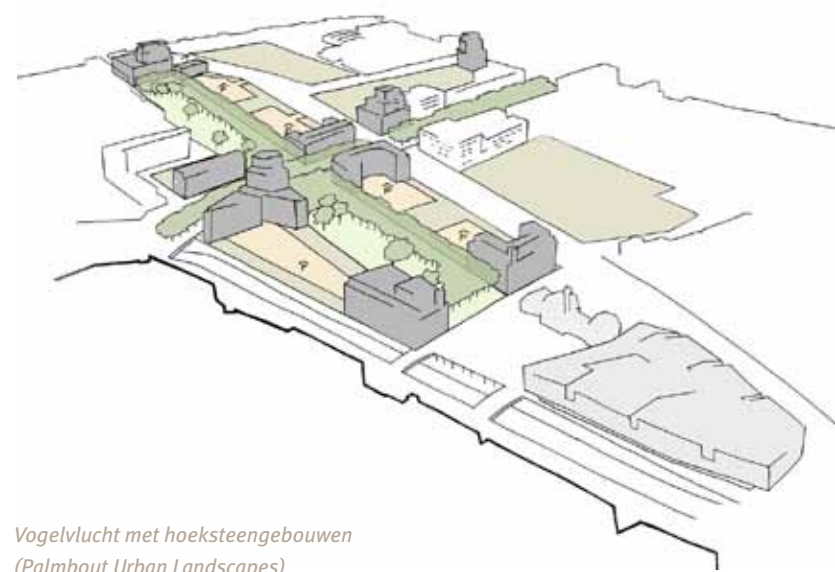
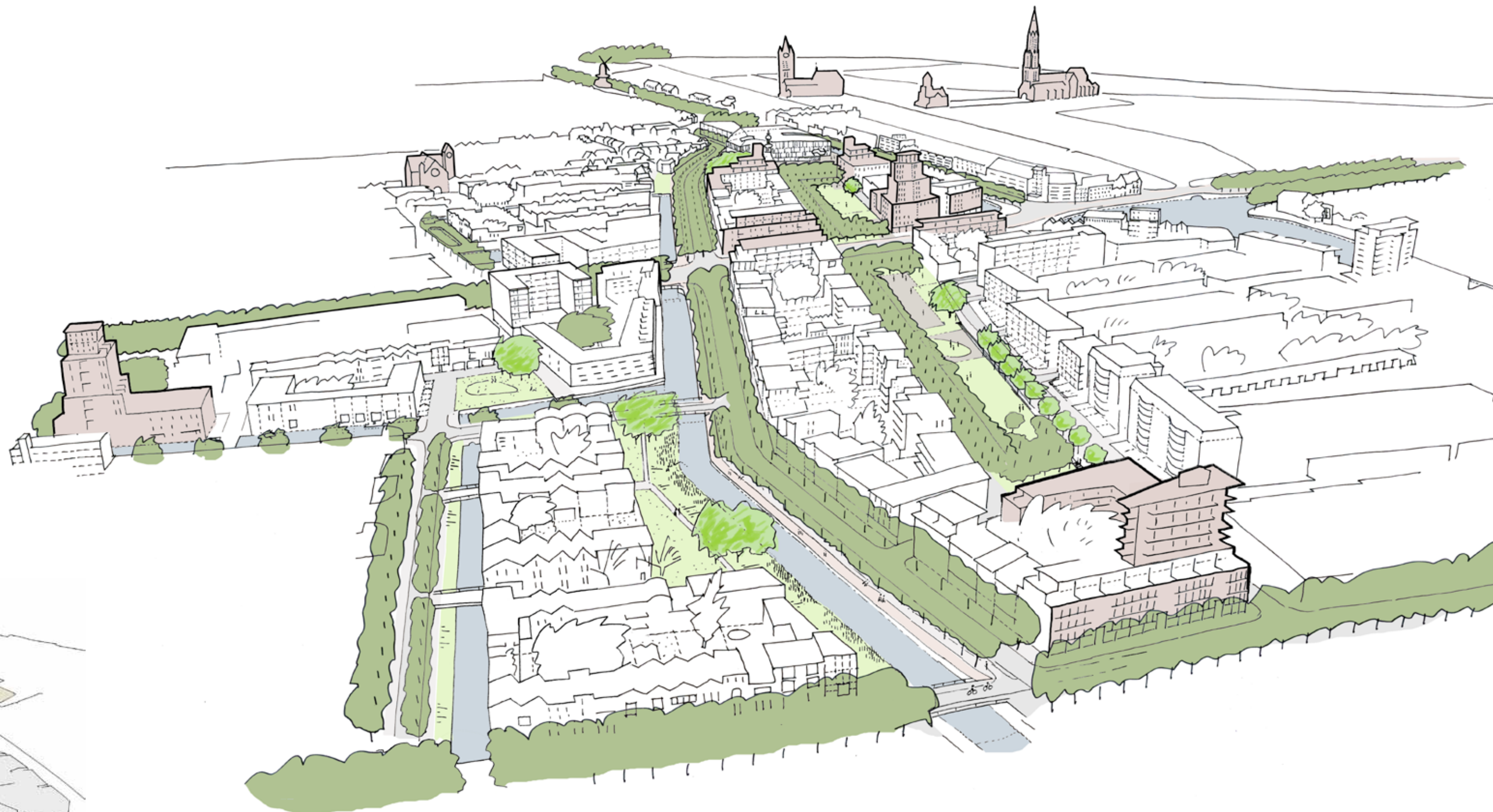
Beide gebieden zijn qua bebouwing en functie afgestemd op de bestaande bebouwing. In het noordelijk deel sluit de buurt aan op de bebouwing langs de Ireneboulevard en Papsouwsewaan. In het midden-deel grenst de buurt aan het bedrijventerrein Voorhof Noord, dat geleidelijk verandert in een gemengd stedelijk gebied. De voorgestelde bebouwing varieert: van gebouwcomplexen die de bestaande modernistische bebouwing 'afhechten' tot bebouwing van individuele kavels. De structuur sluit hiermee aan op dit deel van de bestaande Voorhof, maar krijgt wel een eigen karakter en sfeer.



HOEKSTEENGEBOUWEN

Het stadsbeeld wordt verder gevormd door de hoeksteengebouwen in het Van Leeuwenhoekkwartier en de Abtswoudse hof.

Dit zijn robuuste stadsgebouwen op de koppen van de lange bebouwingsstroken. Ze begrenzen de rijen individuele woonhuizen, in figuurlijke zin, als boekensteunen. Door parkeervoorzieningen in of aan hoeksteengebouwen te realiseren, wordt de ontwikkeling van tussengelegen woningen gestimuleerd. De hoeksteengebouwen vormen met de overige gebouwen gesloten bouwblokken. Waar aan de buitenzijde een stedelijke drukte heerst, bieden de binnenhoven rust. Deze kunnen uitgegeven worden als privédomein of semiopenbaar hof. De grens tussen het openbare domein van de stad en het private domein van de bebouwing wordt hiermee scherp gedefinieerd.



Vogelvlucht met hoeksteengebouwen
(Palmbout Urban Landscapes)

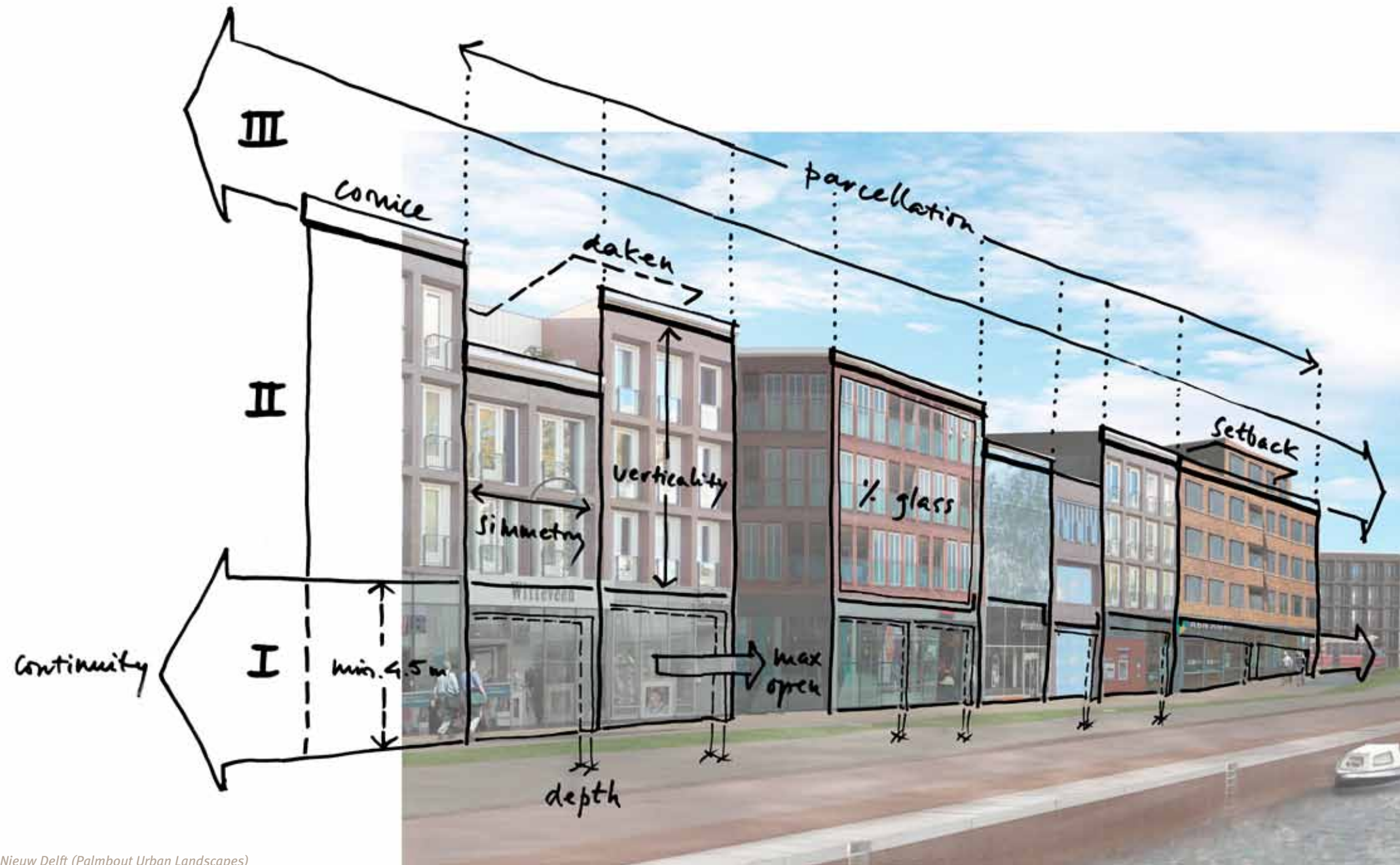
Vogelvlucht van de Nieuwe Delft vanaf het zuiden (Palmbout Urban Landscapes)

PRINCIPES BEELDKWALITEIT

Het referentieplan Nieuw Delft zal op hoofdlijnen worden vertaald in uitgangspunten voor beeldkwaliteit.

De gemeentelijke Welstandsnota, die in 2013 wordt herzien, vormt het kader voor de beoordeling van bouwplannen. De Kwaliteitskamer Delft en de stedenbouwkundig supervisor zullen de planinhoudelijke begeleiding verzorgen tot het moment van de aanvraag van een omgevingsvergunning, waarna de Commissie voor Welstand en Monumenten de welstandstoets uitvoert.

De schaal en duur van de gebiedsontwikkeling vragen om samenhang en variatie in architectonische kwaliteit. Samenhang ontstaat door zowel eenvoudige als klassieke principes te hanteren, zoals de karakteristieke 'Delftse stoep' – een strook tussen de openbare stoep en de woning – en de driedeling van het gevelbeeld in een basement, een piano nobile (hoofdetage) en een kroonlijst. Variatie ontstaat doordat dergelijke principes een eigentijdse interpretatie krijgen.



Principes beeldkwaliteit Nieuw Delft (Palmbout Urban Landscapes)

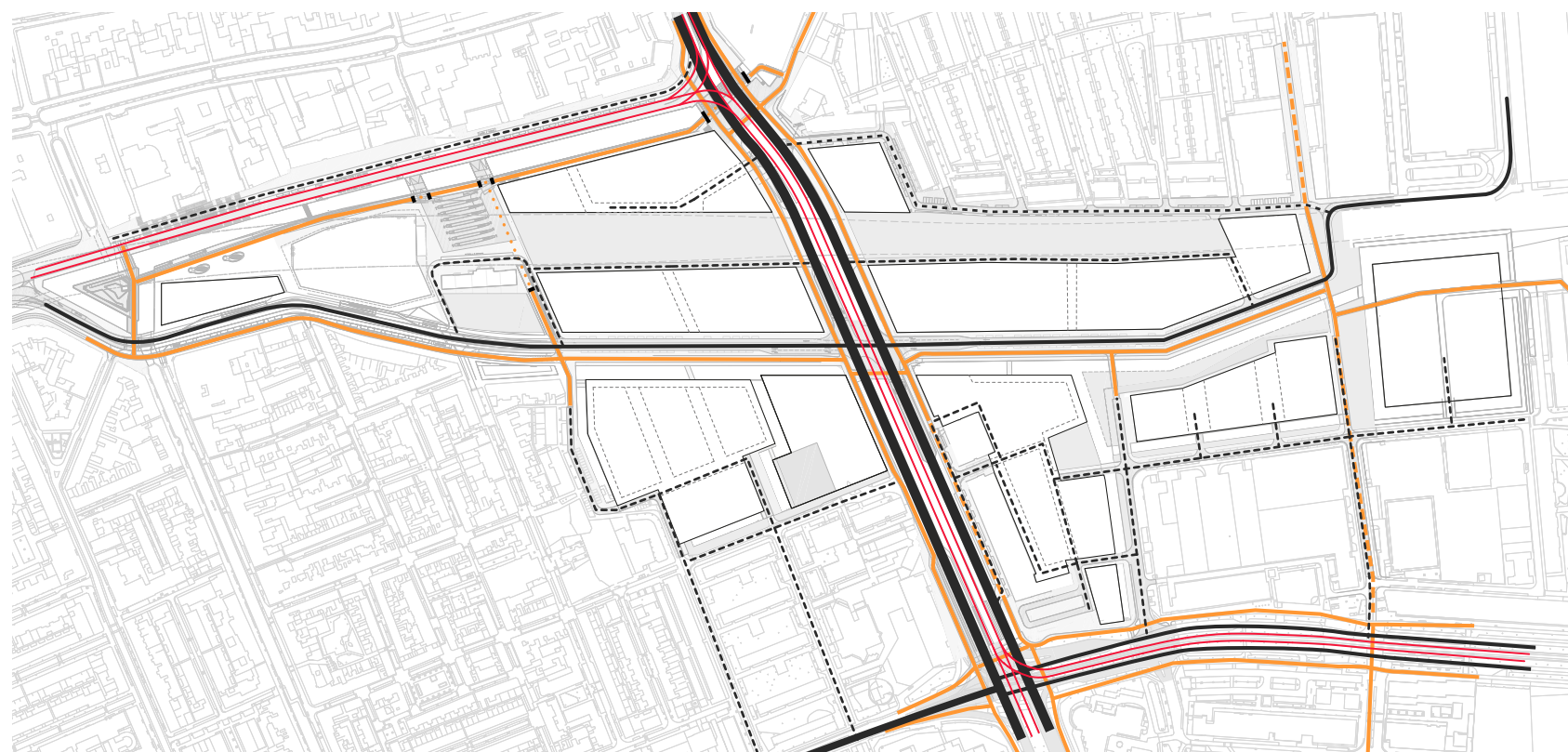


Thema's 03



In het IOC-Ambitiedocument (2012) is aangegeven welke beleids-thema's van invloed zijn op de stedenbouwkundige planvorming voor en ontwikkeling van Nieuw Delft. In dit hoofdstuk staat beschreven en verbeeld hoe deze thema's, op basis van het referentieplan, hun beslag kunnen krijgen in de gebiedsontwikkeling. Hoe kan Nieuw Delft worden ontsloten voor auto- en fietsverkeer? Welke parkeervoorzieningen zijn mogelijk en bieden uitkomst? Welke rollen zijn weggelegd voor water en groen? En hoe duurzaam wordt Nieuw Delft?

ONTSLUITING EN PARKEREN



Ontsluiting van Nieuw Delft voor auto, fiets en tram

Nieuw Delft kan goed worden ontsloten voor zowel auto als fiets en voetganger, volgens het principe dat de auto te gast is. De ontsluitingsstructuur uit het plan Busquets is integraal overgenomen, en legt een solide basis voor een goede microbereikbaarheid. Het plan voorziet zo in een heldere noord-zuidverbinding voor auto- en fietsverkeer. De waterstructuur in het referentieplan volgt deze structuur, waardoor de Nieuwe Delft een krachtig en herkenbaar ruimtelijk onderdeel van Delft wordt.

Legenda	
—	Wegen, autoverkeer
- - - -	Bestemmingsverkeer
—	Tram
—	Fietspaden
- - - -	Fietsstraten
— · — ·	Onderdoorgang

AUTOVERKEER

De Coenderstraat en in het verlengde hiervan de Nieuwe Delft functioneren als gebiedsontsluiting. De Nieuwe Delft sluit aan de zuidkant aan op de Engelsestraat en vormt een verbinding met de Kruit-huisweg. In de verkeersstructuur vormt de Ireneboulevard, ontworpen als 50 km/u-route, de belangrijkste schakel tussen oost en west. De Coenderstraat en Nieuwe Delft worden ingericht als 40 km/u-route. Dit past in de hiërarchie uit het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 (LVVP) en is vergelijkbaar met de situatie in de Papsouwse-laan en de Ruys de Beerenbroucklaan. Het noordelijk deel van de Nieuwe Delft is qua verkeersruimte vergelijkbaar met de Coenderstraat. Wel is er aan de zijde van de gracht een verlaagde promenade met bomen opgenomen.

In het referentieplan krijgt autoverkeer vanaf de Papsouwse-laan toegang tot het zuidelijke deel van de Abtswoudse hof. Vooralsnog zijn voor auto-verkeer geen verbindingen met de Nieuwe Delft voorzien. Een secundaire verbinding is mogelijk bij nadere uitwerking. De secundaire wegen krijgen een verblijfskarakter. De auto is hier te gast. De verkeersstructuur komt volledig overeen met het LVVP 2005-2020.

FIETSVERKEER

In het referentieplan is de fiets hoofdstructuur uit het plan Busquets aangehouden. Deze komt daarmee overeen met die in het LVVP 2005-2020 en het Fiets-actieplan II. Door de introductie van de Nieuwe Delft is aan de zuidkant een andere oplossing gekozen voor de kruising van fietsverkeer in de richtingen noord-zuid en oost-west. De fietsroute noord-zuid langs de Nieuwe Delft sluit aan op de oost-west fietsroute via het Abtswoudsepad, de Abtswoudse-weg en de Mercuriusweg. Ten westen van de Nieuwe Delft vervolgt de noord-zuid fietsroute zijn weg via de oostzijde van de studentenhuisvesting aan de Röntgenweg, naar de Vulcanusweg.

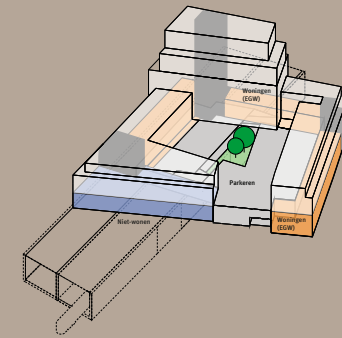
De aansluiting van deze fietsroutes krijgt de vorm van een bajonet. Fietsers die de Nieuwe Delft oversteken in oostelijke richting hebben dan voldoende ruimte, zonder het noord-zuid fietsverkeer te belemmeren. Dit nieuwe noord-zuid fietspad naar het station vervangt de fietsroute via de Röntgenweg, Industriestraat en het Lokomotiefpad.





Opties

Er zijn verschillende mogelijkheden om de benodigde parkeerplaatsen binnen de kaders van het referentieplan te realiseren. Een aantal ervan wordt hieronder weergegeven. Per deelgebied wordt de parkeeroplossing uitgewerkt als onderdeel van het ontwerp, afgestemd op de wensen van de eindgebruiker, het programma en de fasering. Dit is onderzocht om de robuustheid van de Essentiekaart en het referentieplan vast te kunnen stellen. Voordeel van deze opties is dat gefaseerde ontwikkeling mogelijk is en er verschillende ruimtelijke oplossingen in aanmerking komen: van garages en echte parkeertuinen tot parkeerdekken.



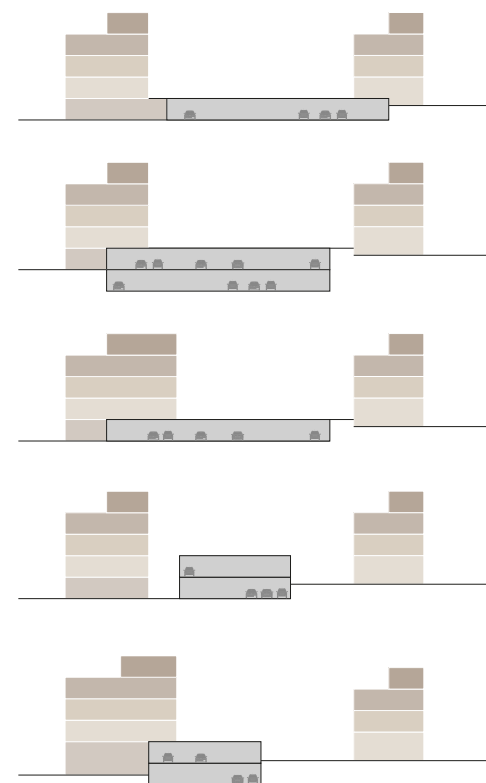
PARKEREN

De auto staat zoveel mogelijk uit het zicht. Toegankelijkheid en bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en ondernemers staan centraal. De uitgangspunten voor het parkeren staan beschreven in de Uitgangspuntennotitie parkeren Spoorzone Delft en het later vastgestelde Delftse parkeerbeleid (vastgelegd in de Kadernota Parkeren Delft 2013-2020 en de Nota Parkeernormen 2013). Hierin wordt het parkeren scherp benaderd. De onrendabele top wordt zoveel mogelijk beperkt, terwijl toch optimaal wordt voldaan aan de parkeerbehoefte. Het streven is: dubbelgebruik en fasering van aanleg van parkeervoorzieningen. Dit vanuit zowel ruimtelijk als financieel oogpunt. Het is van belang om kostendekkende parkeergarages te realiseren en te bouwen naar behoefte om leegstand te voorkomen. In het parkeerbeleid wordt uitgegaan van een bandbreedte van parkeernormen. Gedurende de gebiedsontwikkeling wordt de parkeerbehoefte van auto en fiets gemeten, zodat er niet te veel (of te weinig) parkeerplaatsen ontstaan.

Parkeergelegenheid op straat is voornamelijk gesitueerd langs de doorgaande wegen, met name langs de Nieuwe Delft. Het referentieplan biedt mogelijkheden om bij de grote bouwblokken de parkeergarages gefaseerd op te nemen. Ook is het mogelijk om in de oksels van de hoeksteengebouwen een gestapelde parkeergarage te bouwen, zodat de capaciteit van de garage naar behoefte kan worden opgevoerd.

BEWONERS, ONDERNEMERS EN BEZOEKERS

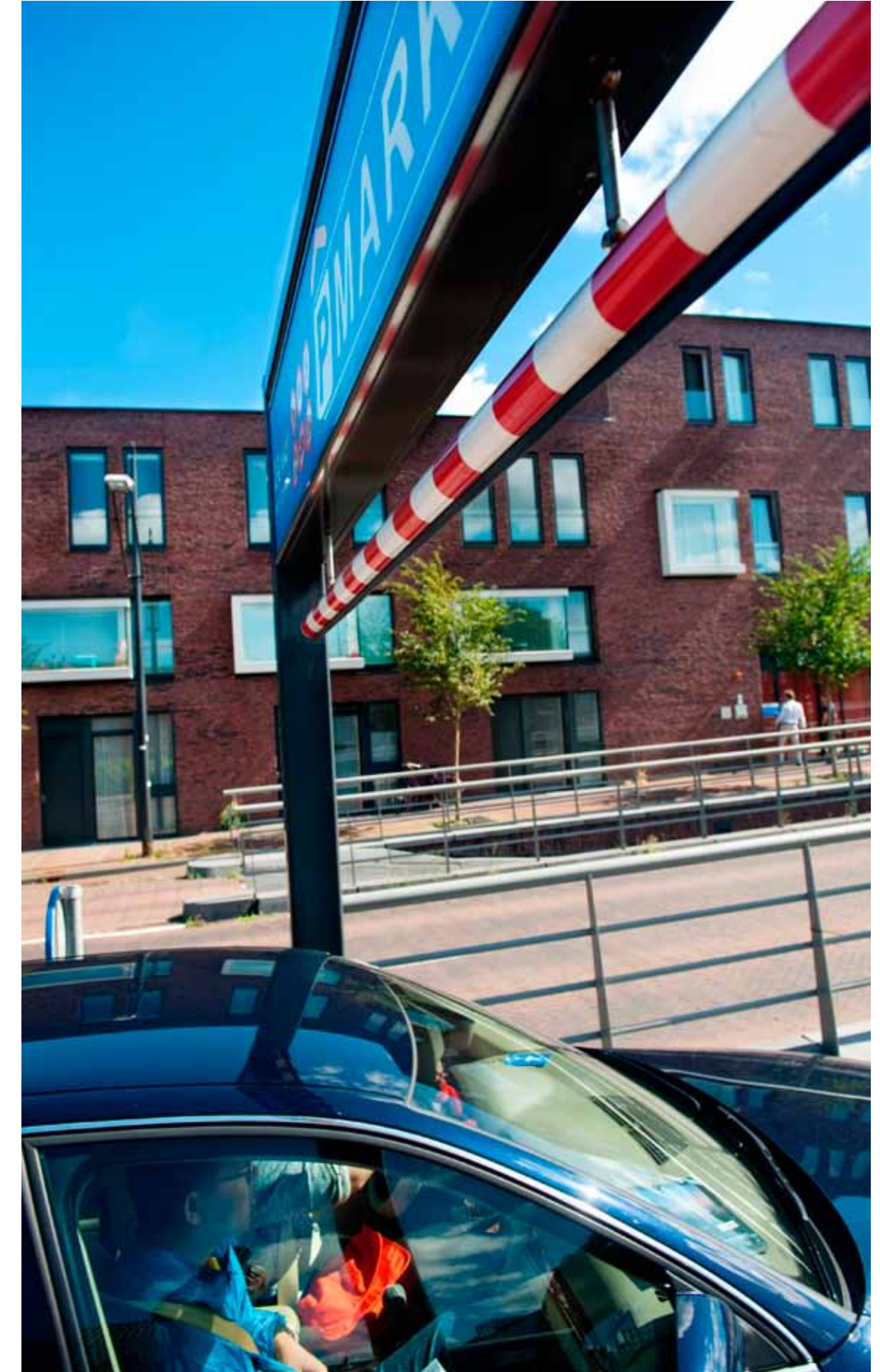
Voor bewoners wordt voldoende parkeergelegenheid gecreëerd, direct onder of in de bouwblokken. Medewerkers van bedrijven parkeren (op loopafstand) onder een bouwblok. De parkeerplaatsen voor bezoekers kunnen op verschillende plaatsen komen: onder het bouwblok, in naastgelegen parkeergarages of op de parkeerplaatsen op straat. De programmamix (verhouding woningen/voorzieningen) in combinatie met de situering in het gebied bepaalt uiteindelijk of een stallingsgarage (voor vaste gebruikers) of een openbare garage onder of in een bouwblok komt.



Opties parkeeroplossingen

PARK & RIDE

Met de NS zijn afspraken gemaakt om bij het nieuwe station Delft Park & Ride-parkeergelegenheid te realiseren. Voor Park & Ride-parkeren is het belangrijk dat de parkeervoorziening dicht bij het station ligt en goed bereikbaar is vanaf de hoofdverkeersstructuur. De parkeergelegenheid in het veld aan de overzijde van het stationsplein (veld 3) is in dit opzicht het meest geschikt. De Parkeergarage Spoorzingsel op 400 meter loopafstand van het station biedt mogelijk een alternatief.



WIE PARKEERT WAAR?

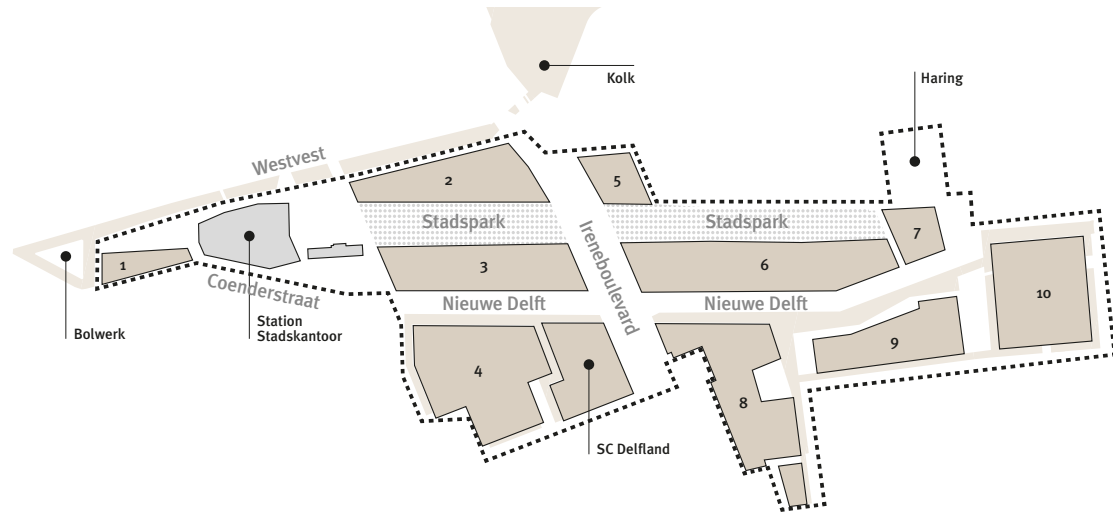
Het parkeren van auto's is per doelgroep uitgewerkt. Aan de hand van het referentieplan is op hoofdlijnen en voor iedere doelgroep een logische locatie bepaald. Per veld is bekeken waar bewoners en medewerkers van bedrijven parkeren, en waar bezoekers een plaats kunnen krijgen. Binnen de noordelijke en zuidelijke deelgebieden is deelgebruik in principe mogelijk.

De tabel geeft per veld aan waar de parkeerbehoefte uit het programma van het referentieplan kan worden opgelost. Hierbij wordt rekening gehouden met optimaal dubbelgebruik (een plek heeft meer dan één functie). PG staat voor een openbare parkeergarage en SG voor een (niet-openbare) stallingsgarage.

Op basis van het referentieplan is voldoende parkeergelegenheid voor alle doelgroepen, op de gewenste afstand, haalbaar. In de uitwerking van de gebiedsvisie in concrete bouwplannen is het ook mogelijk parkeeroplossingen op andere plaatsen te realiseren (flexibiliteit). Hierbij moet onder meer rekening gehouden worden met de gebruiksmogelijkheden, de bereikbaarheid, de diverse doelgroepen, de loopafstanden en het realiseren van voldoende parkeergelegenheid.

AUTO'S IN DE OPENBARE RUIMTE

In Nieuw Delft is het aantal parkeerplaatsen op straat beperkt. Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte langs de Nieuwe Delft zijn primair bedoeld voor bezoekers van het oude stationsgebouw en de aangrenzende velden 2, 3, 6 en 7. Parkeerruimte langs de huidige Coenderstraat is vooral bestemd voor inwoners en bezoekers van het Westerkwartier. In het gebied ten zuiden van de Ireneboulevard kan de bestaande restcapaciteit in de aansluitende openbare ruimte, zoals de Industriestraat, worden benut. De parkeerdruk (bezetting versus aantal parkeerplaatsen) mag volgens het beleid niet hoger worden dan 85%. In het hele plangebied is het in zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig opzicht niet wenselijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte in of langs het park te situeren.



Veldnummering en straatnamen

Veld	Gebruikers/bewoners	Bezoekers
Veld 1	SG veld 1	PG Spoorsingel
Station (P&R)/ Stadskantoor	PG Spoorsingel/PG Phoenix	PG Spoorsingel/PG Phoenix
Voormalig Station	PG veld 3	PG veld 3/Nieuwe Delft noord
Veld 2	SG veld 2	PG veld 3/Nieuwe Delft noord
Veld 3	PG veld 3	PG veld 3/Nieuwe Delft noord
Veld 4	SG veld 4	Openbare ruimte veld 4
School	Openbare ruimte veld 4	Openbare ruimte veld 4
Sporthal	PG veld 3	PG veld 3
Veld 5	PG veld 5	PG veld 5
Veld 6	SG veld 6	Openbare ruimte Nieuwe Delft zuid
Veld 7	SG veld 7	Openbare ruimte Nieuwe Delft zuid
Veld 8	SG veld 8	Openbare ruimte veld 8/Industriestraat
Veld 9	SG veld 9	Openbare ruimte veld 9/Industriestraat
Veld 10	Semi-openbare ruimte veld 10	Semi-openbare ruimte veld 10

SG = stallingsgarage / PG = openbare parkeergarage

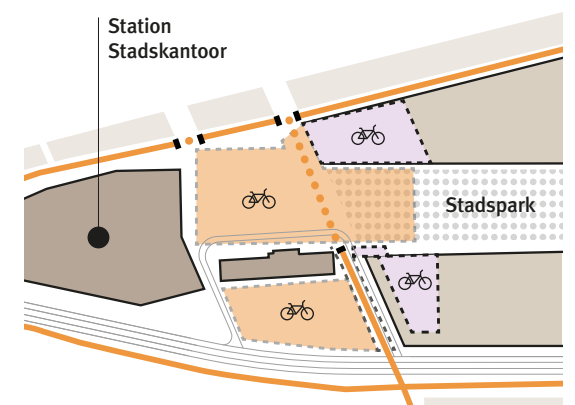
Wie parkeert waar?

FIETSPARKEREN

Twee nieuwe stallingen zorgen voor circa 7.500 fietsparkeerplekken. In de ondergrondse fietsenstalling Stationsplein komen 5.000 plaatsen. De fietsenstalling Coenderspark biedt plaats aan 2.500 fietsen. De project- en stuurgroep Vernieuwend Fietsparkeren Delft (gemeente Delft, NS, ProRail, TU Delft, StedenbaanPlus/Haaglanden) doet onderzoek naar en ontwikkelt oplossingen voor het stallen van fietsen in het plangebied. 'Vernieuwend Fietsparkeren' stelt zich onder meer ten doel instrumenten te ontwikkelen om de vraag naar en het aanbod van fietsparkeervoorzieningen vanuit maatschappelijk perspectief in balans te krijgen. Aan de hand van een prognoseonderzoek en uitgebreide tellingen in 2012 concluderen NS, ProRail en gemeente Delft dat in 2025 behoefte zou kunnen zijn aan 13.000 fietsparkeerplekken. Gezien het aantal te realiseren fietsparkeerplekken (circa 7.500) ligt er een extra opgave van circa 5.500 plekken. Hiervoor is ruimte gereserveerd in het referentieplan.

De prognose van 13.000 plekken is 'beleidsarm'. Dit betekent dat er nog geen rekening is gehouden met maatregelen die de prognose kunnen beïnvloeden. Voorbeelden hiervan zijn de spreiding van de parkeerdruk, het stimuleren van ander fietsparkeergedrag, gebruik van het verlengde traject van tramlijn 19 richting TU-wijk en Technopolis, de ontwikkeling van station Delft Zuid tot een volwaardige openbaarvervoersvoorziening, en maatregelen voor efficiëntere benutting van fietsparkeerruimtes. Op basis van een gebruikersonderzoek is de verwachting dat het voorziene tekort aan fietsparkeerplekken als gevolg van deze maatregelen naar beneden kan worden bijgesteld. Het doel is toe te werken naar een realistische en maatschappelijk verantwoorde balans tussen een restopgave voor fietsparkeerplekken en maatregelen die de efficiëntie van stallingsgebruik en spreiding van parkeerdruk bevorderen. In de tijdelijke situatie zal rond het station voldoende ruimte beschikbaar zijn om de werkelijke behoefte aan fietsparkeerplekken te monitoren.

In het referentieplan zijn twee mogelijke locaties opgenomen voor een definitieve extra parkeervoorziening. De keuze voor een locatie zal mede afhangen van de mate van aansluiting op de bestaande fietsenstallingen en het station, en van de financiële haalbaarheid. In de gemeentelijke begroting is een bedrag gereserveerd van 1 miljoen euro voor realisatie van de definitieve extra fietsparkeervoorziening. Dit bedrag zal naar verwachting onvoldoende zijn om alle fietsparkeerplekken te realiseren. Voor het tekort zal in de toekomst een voorziening moeten worden getroffen.



Fietsparkeren bij het OV-knooppunt

In het plan Nieuw Delft heeft water een prominente plaats gekregen in de vorm van voldoende waterberging en een robuust systeem. Samen met het stadspark en een groene oost-westverbinding zorgt de waterstructuur voor een hoogwaardige inrichting.



Natuurvriendelijke oever, Poptahof

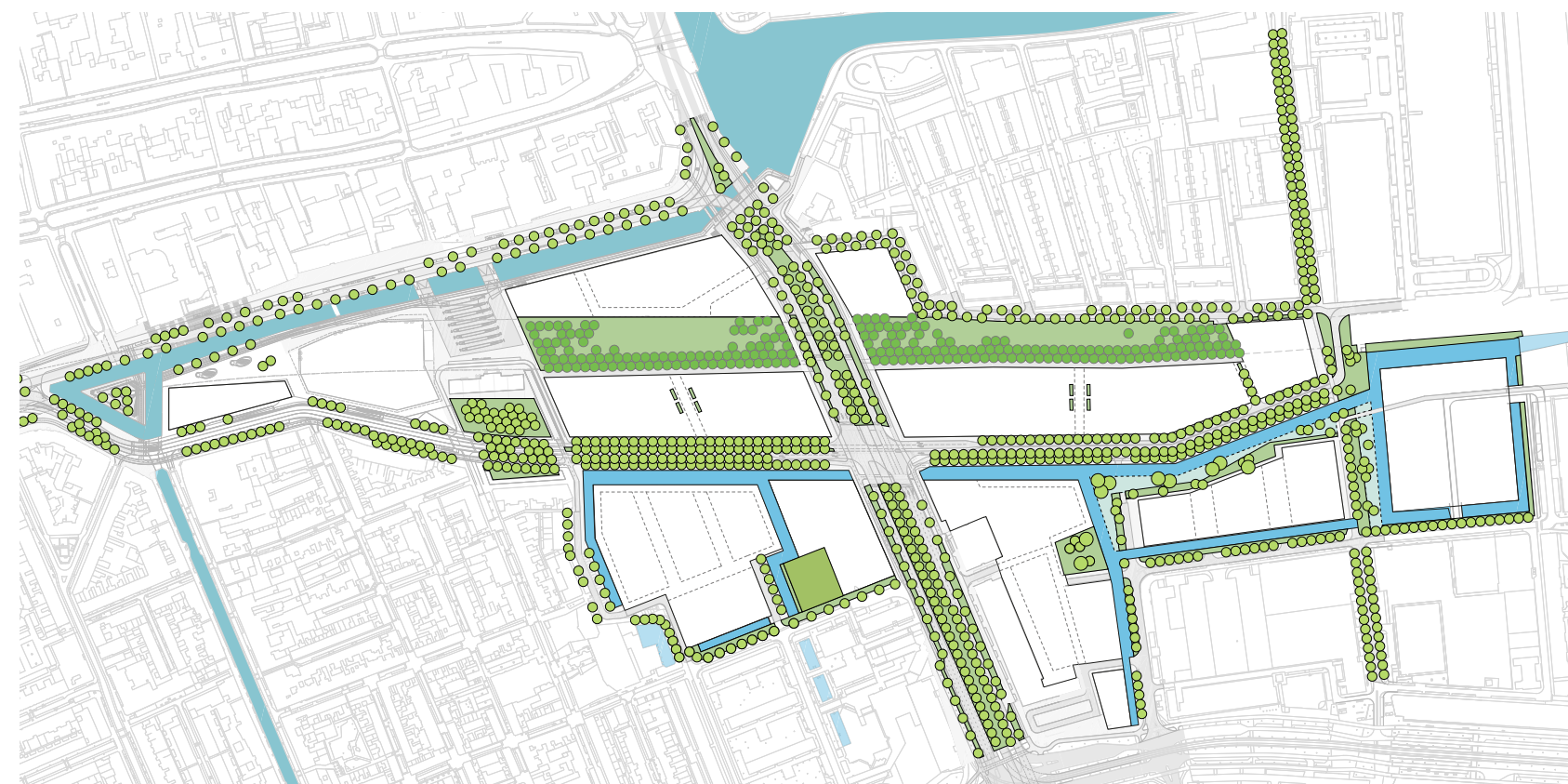
WATER- EN GROENSTRUCTUREN

Het referentieplan is afgestemd op een duurzaam stedelijk waterbeheer, zoals is uitgewerkt in het Waterplan Delft en de Waterstructuurvisie Delft. Daarnaast vormen verschillende groene elementen een belangrijke vertaling van de nota Groen Delft 2012-2020. Het gaat om onder meer het stadspark op de tunnel en beplantingen langs de hoofdstructuur, natuurvriendelijke oevers en groenstructuren bij het Abtswoudsepad. De verschillende groenstructuren zijn onderling verbonden.

Een goede waterstructuur en inrichting zijn onder andere van belang voor de leefbaarheid van de wijk en stad, het vasthouden en schoon houden van water en recreatief medegebruik. De exacte inrichting van het watersysteem inclusief oevers wordt in een later stadium uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de identiteit van het aangrenzende gebied en naar een duurzame inrichting, bijvoorbeeld om regenwater vast te kunnen houden.

WATERVERBINDING

De Nieuwe Delft vormt samen met het water rond de Coendersbuurt een verbinding vanuit het Westerkwartier naar het zuidelijk deel van het poldersysteem van de Hoge Abtswoudse Polder. In het zuidelijk deel is er een verbinding naar het



Water en groen in Nieuw Delft

water in de Poptahof. De Nieuwe Delft sluit aan op de watergang rond de nieuwe studentenhuisvesting aan de Röntgenweg. Dit water staat met de watergang langs de spoorlijn in zuidelijke richting in verbinding met het poldergemaal bij station Delft-Zuid.

WATEROPGAVE

De wateropgave uit het Bestemmingsplan uit 2006, zoals vastgelegd door de gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland, is vergroot tot afgerond 2 hectare. Dit als gevolg van de uitbreiding van het plangebied met de locatie van de te bouwen vmbo-school van Scholencombinatie Delfland aan de Van Bleyswijkstraat/Ireneboulevard tot in totaal 24 hectare. De in het plangebied aanwezige watergangen zijn hierin meegerekend.

WATERBERGING

Op basis van het referentieplan is aangetoond dat ongeveer 2 hectare waterberging mogelijk is. Daarmee kan worden voldaan aan deze bergingseis. Hiermee past de planvorming binnen de 'ontwikkelnorm' van afgerond 92 m²/ha uit de Waterstructuurvisie uit 2006 en de afspraken rond het Bestemmingsplan Spoorzone tussen gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland. Bij de berekende waterberging wordt er vanuit gegaan dat er ook een watergang langs de Industriestraat in de richting noord-zuid

komt (ca. 1500 m²). Deze watergang is echter niet noodzakelijk om een robuust polderwatersysteem te kunnen realiseren. In overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland wordt onderzoek gedaan naar andere duurzame, innovatieve vormen van waterberging, bijvoorbeeld in het nieuwe stadspark of op daken. Hierdoor kan wellicht deze laatste watergang vervallen ten gunste van extra ruimte voor woningbouw.

STADSPARK

Het stadspark is een van de structurerende elementen in het gebied. Het park is niet alleen een verblijfsgebied, als stadsbiotoop heeft het natuurlijke waarde. Het groen heeft ook belevingswaarde en recreatieve waarde voor de directe werk- en leefomgeving en beperkt hittestress. Aan de zuidkant van het plangebied is een brede groene oost-westverbinding, van de Abtswoudseweg via het Abtswoudse pad en Mercuriusweg, naar de Voorhof voorzien. In het referentieplan wordt deze op twee plaatsen verbonden met het stadspark. Hiermee is voldoende ruimte aanwezig voor een hoogwaardige groenstructuur met een passende inrichting.

Legenda

- Boezemwater
- Polderwater buiten gebied
- Rietzone / Natdras
- Polderwater binnen gebied
- Bomen
- Groen

DUURZAAMHEID

Nieuw Delft wordt een innovatief gebied waarin een hoge mate van duurzaamheid mede de kwaliteit bepaalt. Een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit gaat er samen met een lage milieubelasting. De ambitie van het Delftse stadsbestuur sluit naadloos aan op de maatschappelijke trend: zorgvuldig en omgevingsbewust wonen, werken en leven.

DE LAT LIGT HOOG

De gemeenteraad van Delft heeft in het Duurzaamheidsplan Delft 2008-2012 een stevige ambitie uitgesproken: de spoorzone wordt in Nederland en daarbuiten gezien als het voorbeeld van duurzaam ontwikkelen. Duurzaamheidsnormen worden strenger en kosten van niet-duurzaam energiegebruik zullen stijgen. Reden genoeg om maximaal gebruik te maken van beschikbare ruimtelijke en technische middelen om een gebied te realiseren met ruimte voor water en groen, waar zo min mogelijk water en zo veel mogelijk duurzame energie wordt verbruikt. De ambitie voor duurzaamheid vraagt om een toekomstbestendige inrichting van dit gebied. Om deze ambitie te borgen wordt een keurmerk gehanteerd. Hiermee krijgt duurzaamheid een volwaardige plek in de gebiedsontwikkeling en wordt objectief aangetoond dat Nieuw Delft een duurzaam stuk stad is.

BREEAM

Om te komen tot de gewenste duurzaamheidsprestatie wordt de internationaal erkende beoordelingsmethode BREEAM gebruikt. De doelstelling is: het behalen van het Ontwerp-certificaat voor BREEAM-NL Gebied.

Score

De ambitie is om 'excellent' (70%-85% duurzaamheid) te scoren voor de gebiedsontwikkeling. Toepassing van alle geïnventariseerde maatregelen levert een lijst op met in totaal 84% credits, waarbij het mogelijk lijkt een aantal innovatie-credits te behalen. Het instrument BREEAM-NL Gebied is nog in ontwikkeling. Delft kan input leveren voor toepassing van dit instrument en kennis uitwisselen met andere steden die ervaring opdoen.

Uitwerking

In BREEAM-NL Gebied komen alle aspecten van duurzaamheid aan de orde. Volgens de beoordelingsrichtlijn moet, behalve aan warmtevoorziening en nieuwe sanitatie, aandacht worden besteed aan Synergie, Ruimtelijke ontwikkeling en Gebiedsklimaat. Onder Synergie valt het adaptief vermogen van het plan (toekomstbestendigheid in relatie tot tijdelijk gebruik van locaties). De uitwerking van Ruimtelijke ontwikkeling gaat om het optimaliseren van het netwerk voor langzaam verkeer (aanleg goede fietsvoorzieningen), het beperken van overstromingsrisico (voldoende buffercapaciteit en flexibiliteit, hemelwaterbeheer) en het optimaliseren van de ecologische waarden (park als groene long in relatie tot ecologische zone). Onder Gebiedsklimaat komt de optimalisering aan de orde van het thermisch



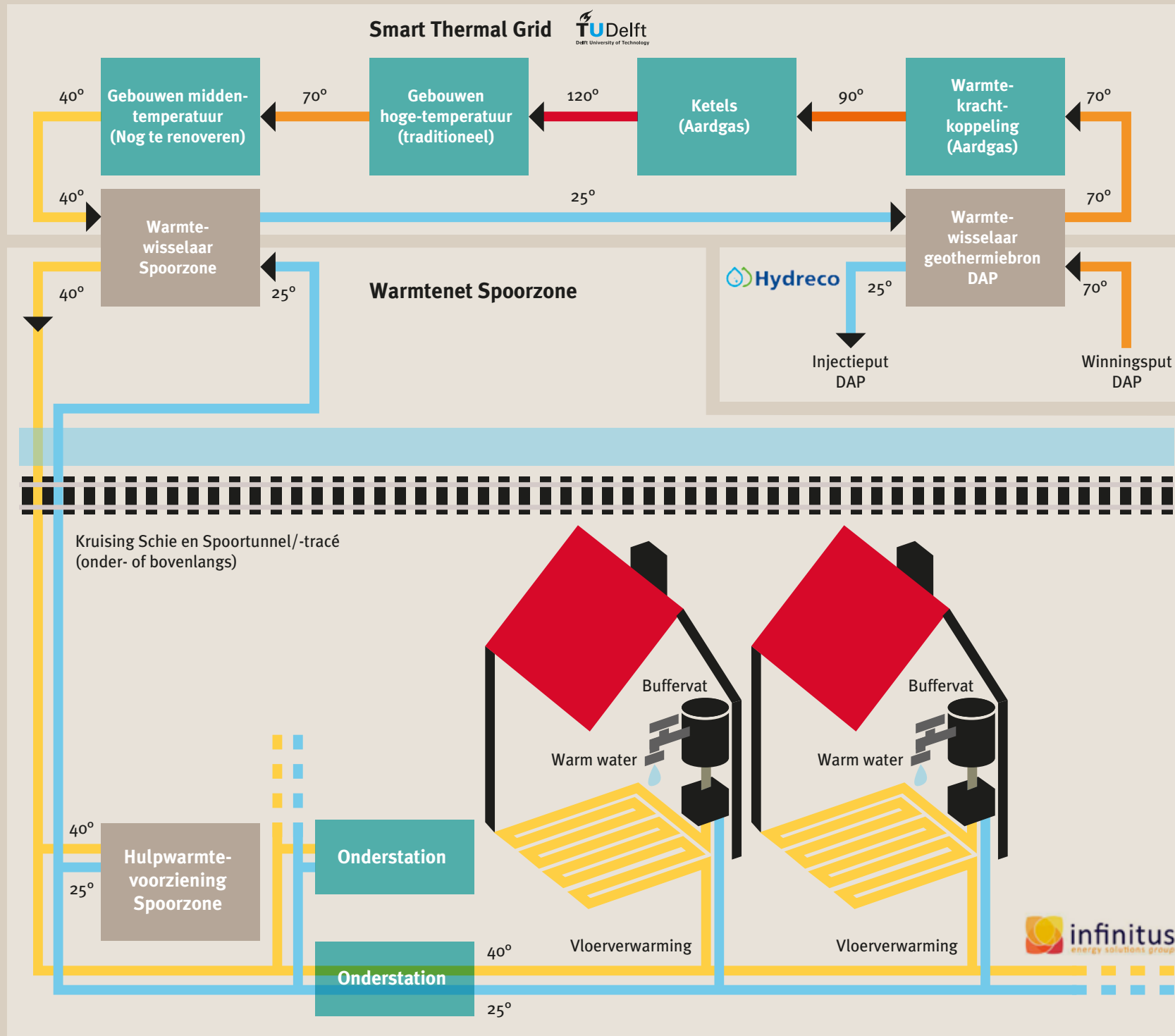
buitenklimaat (beperken hittestress door verspreide groene zones), het windklimaat (met name bij de hoeksteengebouwen), het geluid (geluidluwe zijde woningen) en de lichttoetreding (aantal zonne-uren per dag). In het thema Water en groen zijn verschillende ambities al toegelicht. De waterstructuur en het park komen terug in de Essentiekaart. Hierna wordt ingegaan op twee mogelijke toepassingen die een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzame uitbreiding van de stad: Duurzame Warmte en Nieuwe Sanitatie.

RUIMTEGEBRUIK

Duurzaamheid staat voor kwaliteit op de lange termijn. De keuze om zo dicht op een vervoersknooppunt een stedelijk woon- en werkgebied van hoge kwaliteit te realiseren, geeft al aan dat de gebiedsontwikkeling duurzaam is. Door de situering van de bouwblokken, de hoeksteengebouwen, de Nieuwe Delft en het park aan het vervoersknooppunt, is dit knooppunt optimaal bereikbaar. De ruimtelijke structuur met de gesloten bouwblokken en het ruimschoots aanwezige water biedt voldoende mogelijkheden voor duurzame oplossingen.

Toepassing zonne-energie (Poptahof)





Schema aardwarmtevoorziening

DUURZAME WARMTE

Voor de energievoorziening in Nieuw Delft betekent een hoge ambitie voor duurzaamheid: een combinatie van energiezuinige woningen en utiliteitsbouw (hoge isolatiewaarde van de woningschil en bijvoorbeeld een goede oriëntatie ten opzichte van de zon) en een duurzame (collectieve) warmtevoorziening.

AARDWARMTE

Voor de warmtevoorziening wordt de mogelijkheid van een innovatief collectief systeem met individuele huisaansluitingen onderzocht. Dit wordt gevoed met geothermische (rest)warmte uit de TU-wijk. De warmte komt uit een geothermische bron op de campus van TU Delft. Deze wordt eerst door de TU Delft benut en vervolgens naar Nieuw Delft getransporteerd voor verwarming van de woningen en utiliteit. Met dit systeem, dat qua schaalgrootte uniek is in Nederland, wordt door zogenaamde cascadering in warmteafnemers optimaal gebruik gemaakt van de warmte uit de geothermieput en daarmee optimaal ingezet op het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen.

VLOERVERWARMING

De toepassing van zogenaamde lage temperatuurverwarming (LTV) leidt binnen de woningen tot toepassing van vloerverwarming in plaats van traditionele radiatoren. Naast het voordeel van meer beschikbare ruimte, levert vloerverwarming ook meer comfort door gelijkmatige verwarming van de woning. Eigenaren van woningen en utilitaire gebouwen zijn straks wel verplicht tot afname van warmte van één leverancier. De Warmtewet zorgt er met ingang van 1 januari 2014 voor dat gebruikers van een warmteaansluiting hetzelfde betalen als een gebruiker van gas.

NIEUWE SANITATIE

Gesloten kringlopen werken een duurzaam gebruik van grondstoffen en energiebronnen in de hand. De inzet van 'nieuwe sanitatie' in Nieuw Delft heeft tot doel de hoeveelheid afvalwater van woningen te beperken, afvalstromen apart in te zamelen en in het gebied te zuiveren.

ZUIVEREN NIEUWE STIJL

In de afgelopen jaren zijn zuiveringstechnieken ontwikkeld die uitgaan van het sluiten van kringlopen en terugwinning van grondstoffen. Er wordt zelfs netto energie geproduceerd. Zwart water, afkomstig van toiletten, wordt apart ingezameld (door middel van vacuümriolering) en op locatie gezuiverd. Het vacuümsysteem bespaart water en biedt daarnaast de mogelijkheid om groente- en fruitafval, via een shredder, in te zamelen en te recyclen. Ook voor grijs water, zoals douchewater, zijn systemen beschikbaar die het mogelijk maken dit water op locatie te zuiveren. Landelijk zijn bovenstaande systemen onder de noemer decentrale of nieuwe sanitatie inmiddels op kleinere schaal met succes toegepast. Voor Nieuw Delft is de naam BioRio geadopteerd. Het gaat immers om een andere vorm van riolering en biologisch zuiveren.

BIORIO

De ontwikkeling van een dergelijk systeem is in november 2012 besproken met onder meer het Hoogheemraadschap van Delfland, Ballast Nedam, Evides, gemeente Delft en TU Delft. De verschillende zuiveringsopties, financiële haalbaarheid en de rol van verschillende partijen moeten nog nader worden uitgewerkt. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft besloten een zeer actieve rol in de ontwikkeling te spelen. Gezamenlijk (gemeente Delft, Hoogheemraadschap

van Delfland, Ballast Nedam) wordt de haalbaarheid van BioRio in het plangebied nader onderzocht.

VOORDELEN

Diverse partijen hebben voordeel van een dergelijk systeem voor decentrale sanitatie. Projectontwikkelaars kunnen een flexibele woningplattegrond op de markt zetten. Dit is interessant voor huiseigenaren, omdat flexibele leidingen het mogelijk maken om vrij eenvoudig de indeling en de ligging van een badkamer te wijzigen. Met een shredder in huis hoeft groente- en fruitafval niet meer apart te worden bewaard en afgevoerd.



Ontwikkelen 04



Nieuw Delft is een vergezicht waarvan de eerste contouren zichtbaar zijn. Binnen een termijn van tien tot vijftien jaar zal een volledig nieuwe Delftse wijk tot stand komen die de verschillende stadsdelen, letterlijk en figuurlijk, met elkaar verbindt. Een wijk met economische en maatschappelijke meerwaarde voor de stad en de regio. Vele partijen zullen bijdragen aan dit proces. De gemeente Delft neemt het voortouw en gaat op zoek naar geschikte partners om deze kansrijke locatie tot ontwikkeling te brengen. Vanuit welke visie ze dit doet en welke uitgangspunten en werkwijze ze hierbij hanteert, leest u in dit hoofdstuk.

Met de gemeente aan het roer, biedt de ontwikkeling van Nieuw Delft een uitgelezen kans om het profiel van de stad te versterken. Er is alle gelegenheid om in samenspraak met verschillende partijen en vanuit een gedeelde visie te komen tot een duurzame en inspirerende nieuwe wijk.

ONTWIKKELING LANGS HOOFDLIJNEN

De spoorzone van Delft ligt op de schop. De werkzaamheden aan de spoortunnel worden afgerond in 2017. Al voor die tijd komen delen van het plangebied Nieuw Delft vrij. De ontwikkeling van het hele gebied zal zich over een periode van tien tot vijftien jaar in verschillende fasen voltrekken. Niet vanuit afspraken over grootschalige productie op basis van een blauwdruk. Die tijd is voorbij. De hoofdlijnen zijn uitgewerkt in de gebiedsvisie en de nadere invulling geschiedt in vrijheid. Dit vraagt om flexibiliteit in zowel planvorming als projectontwikkeling en om samenwerking met uiteenlopende partijen, groot en klein.

ZEGGENSCHAP

In juni 2012 is de Raamovereenkomst met de Ontwikkelingscombinatie Spoorzone Delft B.V. (OSCD) ontbonden. De gemeente Delft heeft de zeggenschap over de ambitie, programmering, planvorming en ontwikkeling van het plangebied Nieuw Delft zelf ter hand genomen. Deze ontwikkelingsopgave gaat gepaard met een zware financiële verantwoordelijkheid. De huidige crisis maakt deze opgave uiteraard niet eenvoudiger. Tegelijkertijd ziet de gemeente in haar nieuwe regierol een bijzondere gelegenheid om de ontwikkeling van dit strategisch gelegen gebied in te bedden in de ontwikkeling van de stad.

Zoals in het IOC-Ambitiedocument (2012) staat: *'[De gemeentelijke regierol] biedt meer mogelijkheden om de stad bij de ontwikkeling van het gebied te betrekken, meer mogelijkheden voor andere partijen en voor particulier opdrachtgeverschap en meer mogelijkheden om in te spelen op ontwikkelingen en veranderende omstandigheden gedurende het lange ontwikkelingsproces. [...] De ligging en potentie van de locatie verplicht tot een bijzondere, hoogwaardige duurzame invulling.'*

De gemeente Delft is vrij om diverse partijen aan zich te binden en als regisseur de ontwikkeling van het gebied verder vorm te geven. De volgende partijen dienen zich aan.

1. Ballast Nedam Ontwikkelingsmij. B.V.

De beëindiging van het contract met de OSCD leidde tevens tot het sluiten van een Gronduitgifte Overeenkomst met Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (BNO). In deze Overeenkomst van 29 juni 2012 is bepaald dat BNO het recht heeft om een derde deel van het totale bouwprogramma te ontwikkelen en te realiseren. Deze gerenommeerde ontwikkelaar is voor de gemeente een belangrijke partner in de realisatie van Nieuw Delft. In genoemde Overeenkomst zijn afspraken opgenomen over de samenwerking, het tempo, de prijsvorming, en over

de productie van de voorlopige bouwenvelop en de planning van de bouwvelden in het gebied.

2. Bestaande partners

Het stadsbestuur beoogt de stad bij de planontwikkeling te betrekken. Een deel van het programma kan onder marktconforme condities worden opgepakt door bestaande partners. In het kader van de Uitvoeringsagenda Kansen voor de Delftse Woningmarkt van juni 2012 is de gemeente in gesprek met de bouwende partners. Met hen zijn afspraken gemaakt over een concrete agenda om de kansen zoveel mogelijk te benutten. Het ligt in de rede om met deze partijen in overleg te treden over wensen en mogelijkheden om te participeren in de ontwikkeling en realisatie. De nieuwbouw van studentenhuisvesting aan de Röntgenweg door DUWO is hiervan een voorbeeld.

3. Kennisinstituten

Universiteiten en kenniscentra vormen een centrale schakel in de huidige kenniseconomie. Stadsbesturen en universiteiten slaan de handen ineen. Met negen andere middelgrote Europese steden onderzoekt Delft, als leadpartner van het project EUniverCities, de mogelijkheden om de band tussen universiteiten en steden te versterken. Nieuw Delft kan, als belangrijke entree voor de stad, een cruciale rol vervullen als binnenstedelijke ruimte voor onderzoek, opleiding en huisvesting.

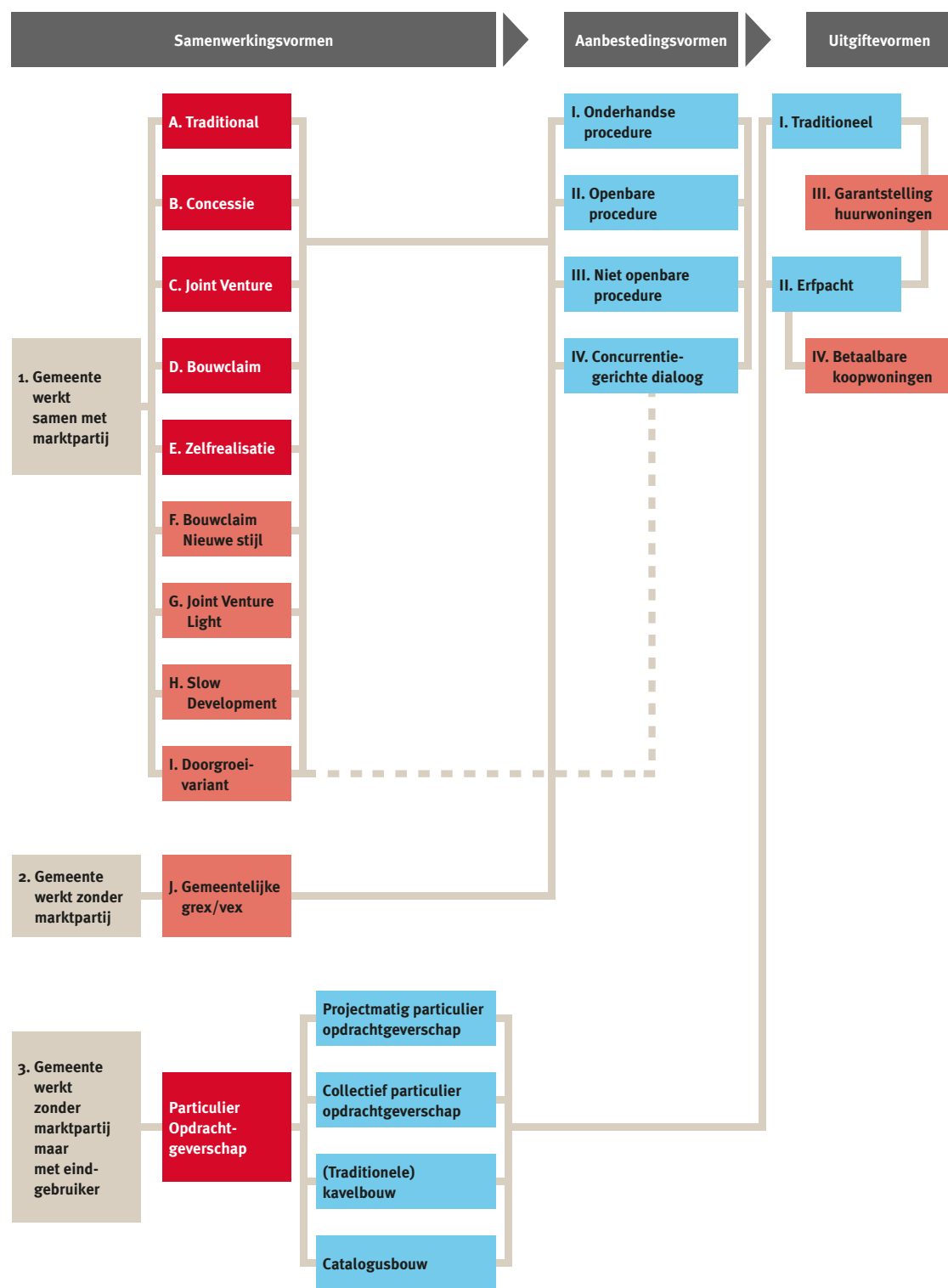


4. Particuliere initiatiefnemers

Binnen de Randstad en de regio is Nieuw Delft een unieke locatie. Dicht tegen het historische stadshart en een modern vervoersknooppunt aan gelegen, staat deze locatie bij potentiële gebruikers, bewoners, bedrijven en instellingen vanzelfsprekend op het netvlies. De ontwikkelingsstrategie voorziet in een actieve marktbenadering die zich richt op het binden van partijen en het bieden van vertrouwen in de kwaliteit van het planproces en de realisatie. De projectorganisatie werkt samen met een veelheid aan partijen en levert maatwerk. Deze strategie kan, in combinatie met een wervende positionering en branding, nieuwe partijen aantrekken en toekomstige bewoners individueel, dan wel als collectief, uitnodigen tot de bouw van een bijzondere woning, wooncomplex of werkomgeving in Nieuw Delft.



Referentiebeelden bebouwing en stadspark
Berlijn (boven) en Stockholm (rechts)



Toolbox ontwikkelingsstrategie: samenwerken (Deloitte)

ROLVERDELING EN TAAKSTELLING

Het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 markeert de afsluiting van de fase van visievorming en de stap naar de gefaseerde realisatie. De gemeente Delft acteert als regisserend gebiedsontwikkelaar en als risicodragende, ondernemende initiator. Zij staat de komende jaren voor de opgave haar organiserend vermogen zodanig vorm te geven dat zij een keur van grote en kleine partijen op professionele wijze aan zich weet te binden. De gemeente stemt de projectorganisatie af op de taakstelling in deze nieuwe planfase en ontwikkelt het benodigde instrumentarium om effectief in te spelen op verschillende vormen van selectie, samenwerking en gronduitgifte.

TOOLBOX ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

In aansluiting op het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 werkt de gemeente een concrete ontwikkelingsstrategie uit voor de verschillende deelgebieden. De gemeente formuleert haar rol en stelt prioriteiten. Ze geeft aan hoe ze met de markt samenwerkt en welk instrumentarium zij inzet per deelgebied, zo nodig per bouwveld of project. Hiervoor hanteert de gemeente een Toolbox Ontwikkelingsstrategie. Deze bevat traditionele en nieuwe vormen van samenwerking, aanbesteding en uitgifte. De keuze wordt mede ingegeven door de marktomstandigheden, de locatie, de opgave, de afspraken met BNO, de financiën en het risicoprofiel. De Toolbox wordt actueel gehouden.



Fase		Standaard vormen					Nieuwe vormen				
		A. Traditioneel	B. Concessie	C. Joint Venture	D. Bouwclaim	E. Zelfrealisatie	F. Bouwclaim Nieuw Stijl (casus Rijswijk)	G. Joint Venture Light (casus Hardenberg)	H. Slow Development (casus B'polder)	I. Doorgroei-variant (casus Hart van Zuid)	J. Gemeentelijk Grex/Vex (casus Volendam)
Initiatief	1. Initiatief	●	●	●●	●●	●●	●	●	●●	●	●
	2. Visie en programma	●	●	●	●	●●	●	●	●	●	●
Haalbaarheid	3. Planuitwerking	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	4. Grondexploitatie	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Realisatie	5. Projectontwikkeling	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	6. Bouw	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Beheer	7. Beheer openbaar gebied en infrastructuur	●	●	●●	●●	●●	●	●	●	●	●

Regie / Verantwoordelijkheid: ● Overheid ● Markt ●● Gezamenlijk ● Overheid en/of markt

Toolbox ontwikkelingsstrategie: contractvormen (Deloitte)

NIEUW DELFT EN DE DELFTSE WONINGMARKT

In 2008 is de Woonvisie Delft 2008 – 2020 vastgesteld. Hoe willen we wonen in Delft en welke opgaven liggen er tot 2020? Eén jaar later brak de bankencrisis uit, gevolgd door de economische recessie. De gevolgen voor de woningmarkt blijken groot. De doorstroming neemt af. De Uitvoeringsagenda Kansen voor de Delftse woningmarkt uit 2012 vult de Woonvisie aan vanuit een actueel perspectief.

Prognoses tonen aan dat de Delftse bevolking in de komende decennia zal groeien. Investeren in vernieuwing van de voorraad en het bouwen van nieuwe woningen blijven noodzakelijk. De kennissector draagt in potentie het meest bij aan groei van de Delftse economie. De ambities van de Woonvisie blijven overeind, maar zullen een langere realisatieperiode beslaan en via een andere route bereikt worden. De volgende zaken zijn veranderd: het tempo, de omvang en de financiering van de opgave én de rolverdeling.

KOERS

Tijdens de conferentie ‘Delft Bouwt’ in november 2011, hebben alle bouwende partners in Delft de kernthema’s voor een nieuwe uitgangssituatie benoemd: prioriteren, faciliteren, vernieuwend ontwikkelen, kennisdelen en samenwerken. De koers is als volgt uitgewerkt:

- Het bestuur zet in op faseren en doseren en houdt vast aan de prioritering en focus zoals die is opgehaald met de markt op de conferentie ‘Delft Bouwt’. Dit betekent het afmaken van de Harnaschpolder en het tot ontwikkeling brengen van de spoorzone.

- Versterking van de economische structuur met een aantrekkelijk vestigingsklimaat, onder meer door de realisatie van TIC Delft. De hoogwaardige kennisinfrastructuur met de toeleverende dienstensector (MKB) vormen de unieke, strategische waarde van Delft. Door de kenniswerkers en studenten de kans te bieden hun wooncarrière te maken in Delft, is de kans groot dat zij in Delft blijven wonen en de (kennis)economie verder helpen uitbouwen. Uiteindelijk profiteert de hele Delftse woningmarkt daarvan.
- Vernieuwende stadsontwikkeling betekent een cultuuromslag naar een open en uitnodigend proces in kleine stappen. Stadsontwikkeling gaat via olievlekwerking en placemaking (versterken wat al sterk is). Delft benut de nieuwe strategie van tijdelijkheid: tijdelijke gebiedsontwikkeling zet een gebied niet alleen al eerder positief in de schijnwerpers, maar biedt ook mogelijkheden tot innovatie, creativiteit en betrokkenheid van de stad.
- Delft speelt flexibel in op ontwikkelingen. De gedetailleerde top-down sturing met vaste eindbeelden maakt plaats voor een lerende, stap-voor-stap aanpak en de vinger aan de pols van de marktontwikkeling met een woningbouwmonitor. De inzichten hieruit deelt de gemeente met alle partijen in het netwerk ‘Delft bouwt’. Realisme over de huidige situatie gaat hand in hand met het tonen van de ontwikkelkansen die er wel zijn, incentives om de markt te prikkelen en te verleiden.
- Waar kansen zich voordoen, benutten we ze. Uiteraard met Delfts élan, niet gericht op het afvinken van initiatieven, maar op het ontketenen van creativiteit.



Met de vaststelling van de Uitvoeringsagenda is een heldere koers bepaald. Deze is uitgewerkt in de navolgende doelstellingen die aan de ontwikkeling van Nieuw Delft raken.

VAN KWANTITEIT NAAR KWALITEIT

Het tempo voor grootschalige gebiedsontwikkeling wordt bijgesteld en de bandbreedte wordt jaarlijks getoetst bij marktpartijen. Kwaliteit betekent ook: het stimuleren van vraaggericht ontwikkelen en bouwen in de vorm van acties die leiden tot meer vernieuwing op uitnodiging. Ten eerste, het stimuleren van vormen van ‘eigenbouw’: de energie en tijd van toekomstige bewoners maakt extra kwaliteit mogelijk. Ten tweede, het prikkelen van partijen en stimuleren van bouwinnovaties die nog onvoldoende door de markt opgepakt worden. Bijvoorbeeld: casco’s met flexibele invulling en kangarowoningen (aan elkaar gekoppelde, zelfstandige woningen die een vorm van mantelzorg mogelijk maken) voor ouderen.

INZET OP KANSEN VOOR DE KETEN

Maximale doorstroming binnen bestaande woningen wordt bevorderd met de ontwikkeling van een gereedschapskist met ‘doorstrooinstrumenten’. Aan het begin van de keten wordt instroom bevorderd met de starterslening, aan het eind door in te spelen op vragen van empty nesters. Daarnaast zet het beleid in op de verruiming van een aantrekkelijke voorraad voor middeninkomens/modale huurwoningen.



VERSTERKEN VITAAL VESTIGINGSKLIMAAT

Dit betreft het vergroten van de woonmogelijkheden van de kenniswerkers en afgestudeerden in de stad en het promoten van Delftse nieuwbouwprojecten bij kenniswerkers, expats, (buitenlandse) promovendi en afgestudeerden. In de kwalitatieve sfeer levert de realisatie van sterke, onderscheidende leefmilieus een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat. Kwantitatief gaat het om de bouw van 5.000 studenten woningen in de periode 2008-2023 en om het afbouwen van de campus.

VERNIEUWING VAN DE VOORRAAD

Deze doelstelling is gediend met differentiatie in het aanbod van huur- en koopvarianten (corporaties) en met de opbouw van evenwichtige buurten en wijken. Verder gaat het om de omslag naar het denken in woonlasten en het opsporen van kansen om de duurzaamheidspotentie te kunnen verzilveren in de voorraad.

SAMENWERKING EN COMMUNICATIE

Het is evident dat de gemeente wil samenwerken met bestaande partijen in de stad (‘van prestatieafspraken naar partnership’) en actief op zoek gaat naar nieuwe investeerders en initiatieven. Stadsontwikkeling nieuwe stijl draait niet zozeer om grote gebiedsontwikkeling waarbij de incidentele projecten zo snel en efficiënt mogelijk gerealiseerd worden, als wel om het realiseren van een bijdrage aan de kwaliteit van de stad als geheel. Gemeente Delft zet in op een cultuur van doen.

Bron: Kansen voor de Delftse Woningmarkt: vraaggericht, vertrouwenwekkend, verleidend, De Delftse Uitvoeringsagenda, juni 2012.

SAMENWERKEN

De ontwikkeling van Nieuw Delft leidt tot samenwerking met verschillende partijen en de Delftse gemeenschap. De huidige uitgangspositie, met de gemeente in de rol van regisseur, maakt het mogelijk om gedurende verschillende fasen in te blijven spelen op nieuwe wensen, kansen en ontwikkelingen.

VRAGEN UIT DE MARKT

Er ontstaat ruimte voor vragen uit de markt: broedplaatsen, opschaling en toepassing van Delftse innovaties, ruimte voor tijdelijke functies, en ruimte voor stedelijke organisaties dicht bij het ov-knooppunt. Burgers, bedrijven en instellingen kunnen als (markt)partij en gebruiker invulling geven aan hun eigen (vastgoed)wensen. De samenwerking die al op verschillende fronten tot stand is gebracht dient als voorbeeld.

KENNISSTAD

De locatie ontleent zijn kracht mede aan de nabijheid van kennisinstellingen en een hoog percentage technische en design-georiënteerde bedrijvigheid: van starters tot gevestigde namen. De gebiedsontwikkeling kan alleen maar gebaat zijn bij de inbreng van de aanwezige kennis. Deze gedachte wordt al gepraktiseerd. Samenwerking tussen de gemeente en instellingen zoals de TU Delft, het Hoogheemraadschap van Delfland, YES!Delft en de Haagse Hogeschool levert zowel klinkende resultaten als veelbelovende projecten op: van broed- en stageplaatsen tot oplossingen voor waterberging en benutting van duurzame energie.

PROEFTUIN EN ETALAGE

Nieuw Delft is een ideale locatie om verdere integratie van stad en kennissamenleving tot stand te brengen. Een mogelijke uitwerking hiervan is het Living Lab waarin teams van onderzoeks- en kennisinstellingen oplossingen voor stedelijke problemen onderzoeken en direct in de gebouwde omgeving testen. Het gaat om prominente thema's als duurzame energie, vergrijzing, zorg en zelfstandig wonen op oudere leeftijd. In aansluiting op het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 kunnen initiatiefnemers en de gemeente bepalen op welke wijze het idee van Living Labs een rol kan spelen in de gebiedsontwikkeling.

BETROKKENHEID

De stad is van meet af aan betrokken geweest in het planproces. Voorbeelden zijn het actiecomité Spoor-tunnel NU en de diverse bewonersverenigingen. De breed gedragen keuze voor het plan Zicht op Delft steunt mede op de reacties van burgers en de deskundige inbreng van de Klankbordgroep. De burgerinitiatieven Techniek Ontmoetings Punt (TOP) en Werkplaats Spoorzone Delft (WeSD) nodigen opnieuw uit tot participatie en tot organisatie van relevante activiteiten. Dit betreft onder meer het programma Gebruik de Lege Ruimte. De gemeente zoekt de stad op en zal dat blijven doen.

DE VRAAG GAAT VOOROP

In het stedenbouwkundig plan als onderdeel van de gebiedsvisie zijn de essentiële ruimtelijke structuren en kwaliteiten van Nieuw Delft vastgelegd. Behalve een hoofdstructuur biedt dit plan tal van aanknopingspunten voor beleggers, particulieren, ondernemers, architecten en ontwikkelaars. Voor hen liggen er kansen om woningen en commerciële ruimte te realiseren, dan wel particulier opdrachtgeverschap te faciliteren. Door gebruikerswensen te inventariseren en te definiëren, kunnen marktpartijen worden geselecteerd wier diensten naadloos aansluiten op de doelgroepen.

HET BEGIN IS ER

Het stadskantoor met station en studentenhuusvesting worden in 2013 en 2014 gebouwd. Scholencombinatie Delfland bouwt een nieuwe school. De aanleg van de hoofdstructuur, in samenhang met de tunnel, levert tevens de ontsluiting van het plangebied. Met de inrichting van de openbare ruimte en de aanleg van de Nieuwe Delft wordt de belofte van een aantrekkelijk stedelijke omgeving concreet. Dit schept vertrouwen in de ontwikkeling en biedt een verleidend perspectief dat aanzet tot investeren in de hoogwaardige deelgebieden.

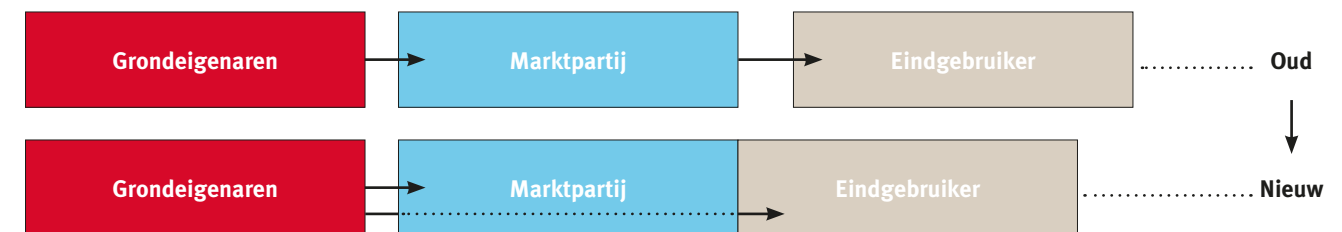


VERTROUWEN IN DE KWALITEIT VAN DE ONTWIKKELING

Nieuw Delft staat voor kwaliteit, dat is duidelijk. Het begint met het referentieplan en de onderliggende infrastructuur van Busquets. De gemeente stelt de norm met de aanleg van de Nieuwe Delft, het stadspark en de inrichting van de openbare ruimte. De lat ligt hoog op deze bijzondere locatie.

Ontwikkelaars, gebruikers en bewoners die in het gebied willen (laten) bouwen, worden uitgenodigd om een eigentijdse, duurzame kwaliteit aan dit hoogwaardige stadsdeel toe te voegen. De stedenbouwkundig supervisor en de Kwaliteitskamer Delft begeleiden de planvorming. De gemeentelijke Welstandnota vormt het toetsingskader.

4.10

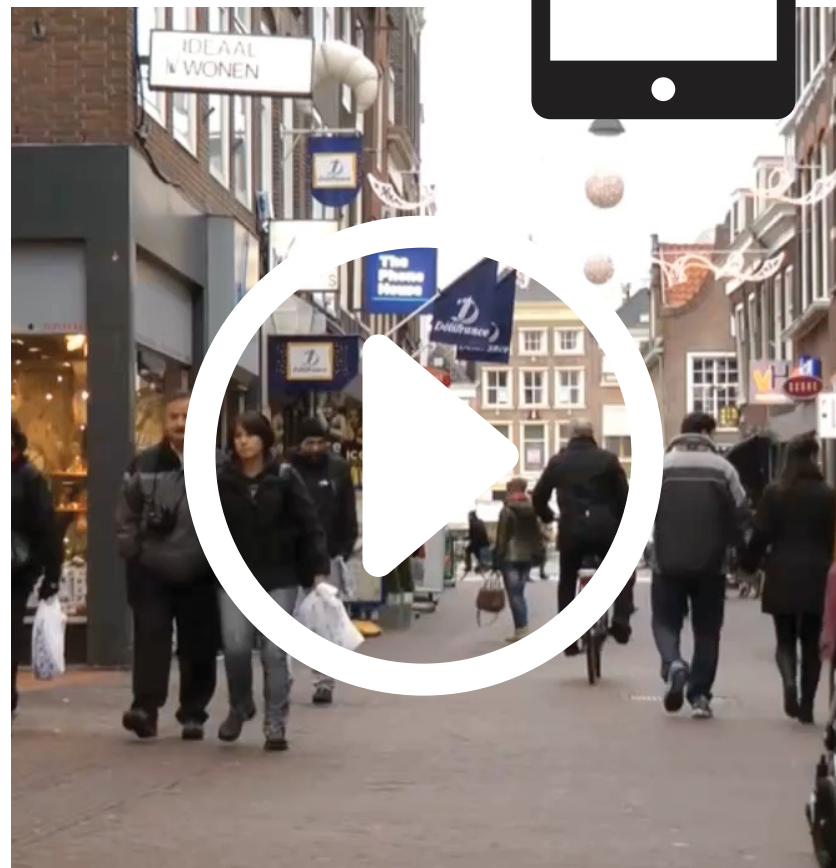
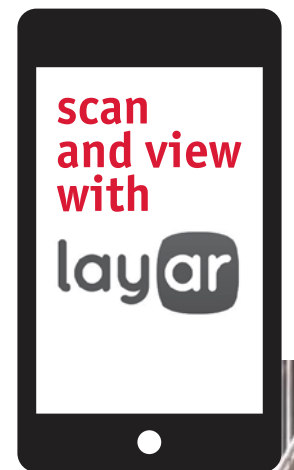


Inverse marktbenadering

Wonen en werken in Nieuw Delft

Nieuw Delft bestaat uit drie herkenbare buurten:
het Van Leeuwenhoekkwartier, de Coendersbuurt en de
Abtswoudse hof. Deze buurten hebben ieder een eigen karakter.
Proef de sfeer en schrijf je in om op de hoogte te blijven.

Het IOP is aangevuld met extra informatie via verrassende
interviews, filmpjes en animaties die je kunt bekijken via je
smartphone en tablet. Kijk hieronder hoe je dit doet en probeer
het hiernaast direct uit.



BEELDVORMING EN POSITIONERING

Het is zaak naast het beeld van een tunnelbouwproject een ander beeld te schetsen: dat van een aantrekkelijke wijk in wording. Uitgaand van het merk Nieuw Delft vertellen gemeente Delft én alle partners en stakeholders een eenduidig verhaal over de waarden van de locatie en aansprekende projecten en initiatieven. Ze brengen deze voor verschillende doelgroepen over het voetlicht. Het merk Nieuw Delft wordt geladen aan de hand van een vijftal kernwaarden. Voor beeldvorming en positionering wordt een simpele, sterke visuele identiteit gebruikt.

EENHEID EN VERSCHIL

We streven naar differentiatie. De Coendersbuurt krijgt een woonmilieu met jonge gezinnen. Het Van Leeuwenhoekkwartier ten noorden van de Ireneboulevard vormt een centrumstedelijk milieu met culturele en maatschappelijke functies, naast wonen en werken. Ten zuiden van de Ireneboulevard ontstaat een woonwerkmilieu. De positionering van Nieuw Delft laat ruimte aan de wens om de verschillende buurten en projecten, doelgroepen of zelfs bouwvelden een eigen merk en/of identiteit te geven. Dat komt het onderscheidend vermogen ten goede. Wel is het van belang voor het merk Nieuw Delft één strategie te volgen.

Maakt het verschil

NIEUW DELFT IS DE PLEK BIJ UITSTEK WAAR START-UPS IN DE KENNISINDUSTRIE ZICH VESTIGEN EN WAAR GROTERE KENNISINSTITUTEN EN ONDERNEMINGEN EEN VOORPOST HEBBEN. DICHT BIJ DE OV-KNOOP EN DE HISTORISCHE BINNENSTAD.



Altijd af

NIEUW DELFT IS ALTIJD IN ONTWIKKELING. EN ALTIJD AF EEN BRUISENDE OPENBARE RUIMTE DIE ZICH LEENT VOOR TIJDELIJKE INITIATIEVEN, DYNAMISCH IS EN MET DE STAD MEE VERANDERT.

Living Together Apart

DE WOON- EN WERKSPHEREN LOPEN UIITEEN EN VULLEN ELKAAR AAN. ER IS RUIMTE VOOR GEZAMENLIJKHEID EN INDIVIDUALITEIT. HOOG- WAARDIGE TECHNOLOGIE EN CONTACTEN LEGGEN IN DE BUURT GAAN SAMEN IN NIEUW DELFT.



Delft City Lounge

NIEUW DELFT IS GASTVRIJ EN ZEER GOED BEREIKBAAR. ER ZIJN VERSCHILLENDE PLEKKEN WAAR JE GRAAG AFSPREEKT, OM TE WERKEN, TE ONTMOETEN, TE GENIETEN. WERK, WONEN, CULTUUR, KENNIS, BEDRIJVGHEID, HISTORIE KOMEN ER SAMEN.



Onze Stad

NIEUW DELFT IS EEN GEBIED WAAR HEEL DELFT TROTS OP KAN ZIJN. ER WORDT IN GEZAMENLIJKHEID AAN GEBOUWD EN HET STAAT VOOR IEDEREEN OPEN. NIEUW DELFT IS GEEN ANONIE-ME WIJK: HET WORDT GEBOUWD OP HET DNA VAN DE STAD. DELFTENAREN VOELEN ZICH ER THUIS.



In een periode van crisis heeft de gemeente door ontbinding van de Raamovereenkomst met private partners de verantwoordelijkheid voor de sturing en het financiële resultaat van de grondexploitatie van het plangebied volledig teruggenomen. Het streven naar kwaliteit in de gebiedsontwikkeling gaat samen met het streven naar een optimale grondwaarde.

PLAN VOOR DE TOEKOMST

De gemeente omarmt de kans om een duurzaam, hoogwaardig stedenbouwkundig plan te ontwikkelen dat enthousiasmeert en ruimte biedt aan initiatieven uit de markt. Een plan voor de toekomst waarmee Delft zich stevig profileert als aantrekkelijke stad voor haar bewoners en als vestigingsstad voor bedrijven en instellingen.

BUSINESS CASE SPOORZONE

De Business case Spoorzone Delft bestaat uit een vijftal onderdelen. De gebiedsontwikkeling is een van die onderdelen. De hieraan gerelateerde opbrengsten en kosten maken integraal onderdeel uit van de Business case Spoorzone Delft. Eind 2011 is het 'Budgettair kader Gebiedsontwikkeling Spoorzone' aan de gemeenteraad aangeboden. Hierin is de scope van het project zowel in fysieke als financiële zin uiteengezet en is tevens de relatie aangegeven tussen de Business case Spoorzone Delft en de programmabegroting van de gemeente Delft (het Spaarmodel).

FINANCIËLE VERANTWOORDING

Minimaal tweemaal per jaar wordt financiële verantwoording over de gebiedsontwikkeling afgelegd. Dit gebeurt zowel via de rapportages van het Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft (OBS) als via de

gemeentelijke beleidscyclus Meerjarenprogramma Grondontwikkeling (MPG) en tussentijds Meerjarenprogramma Grondontwikkeling (t-MPG). In de rapportages van het OBS ligt het accent op de inhoudelijke projectvoortgang. In het MPG en het t-MPG ligt de nadruk op:

- het verwachte bouwprogramma en de ontwikkeling van de grondwaarde;
- het resultaat van het budgettair kader in relatie tot het resultaat van de business case;
- de ontwikkeling van de risico's in het budgettair kader, het Spaarmodel, de stand en de aanwending van de post Onvoorzien.

FINANCIËLE OPGAVE

Voorafgaand aan de uitwerking van het referentieplan is onderzocht welke programmamix (grondgebonden woningen, appartementen en niet-woonfuncties) tot een zo optimaal mogelijk resultaat leidt. De uitkomst van deze studie is als randvoorwaarde meegegeven aan Palmhout Urban Landscapes voor de ontwikkeling van het referentieplan. Tegelijkertijd is de onrendabele top op het parkeren beperkt door optimalisatie van dubbelgebruik en het kostenbewust ontwerpen van gebouwde parkeervoorzieningen.



Monitoren en sturen

Een andere, belangrijke ambitie is het flexibel in kunnen spelen op de markt. De hoofdstructuur wordt stedenbouwkundig vastgelegd waardoor de bouwvelden, binnen zekere grenzen, flexibel kunnen worden ingevuld. Het bouwprogramma, en de daarvan afgeleide grondwaarde, kan hierdoor aan veranderingen onderhevig zijn. Periodieke monitoring geeft inzicht in de ontwikkeling van het bouwprogramma en de daarvan afgeleide grondwaarde. De grondexploitatie is hiermee geen financiële blauwdruk, maar een tool om het bouwprogramma, de grondwaarde en de investeringen te kunnen monitoren en te sturen, om zodoende te komen tot een optimaal financieel resultaat.

Tijdelijke initiatieven

De gemeentelijke ambitie 'de stad is altijd af' heeft gevolgen voor tijdelijke initiatieven en investeringen in de hoofdstructuur en in de directe woonomgeving. In eerste aanleg zal het plangebied met tijdelijke initiatieven worden ingevuld waarvoor een grondhuur in rekening gebracht wordt. De gemeente beseft dat een haalbare exploitatie voor betrokkenen een vereiste is. In de business case is een beperkt budget opgenomen om, indien noodzakelijk, gewenste tijdelijke initiatieven te stimuleren.

Kwaliteit en grondwaarde

Om te komen tot een optimale waarde van het vastgoed (en de daarvan afgeleide grondwaarde) is het van essentieel belang dat zowel de hoofdstructuur als de directe woonomgeving tijdig worden aangelegd. Het hoge kwaliteitsniveau van de openbare ruimte heeft zijn prijs maar leidt eveneens tot een hogere verkoopwaarde van het vastgoed en de daarvan afgeleide grondwaarde. Dit effect was duidelijk zichtbaar bij de vergelijking van de financiële consequenties van de drie stedenbouwkundige plannen uit de prijsvraag. De kosten voor de inrichting van de openbare ruimte zoals voorzien in het plan van Palmhout Urban Landscapes waren hoog, maar leidden ook tot een hogere grondwaarde waardoor dit plan per saldo het beste financiële resultaat tot gevolg had. Het referentieplan voor Nieuw Delft is het resultaat van een scherpe sturing op het optimaliseren van grondwaarde, kosten en toekomstkwaliteit voor de stad. In de volgende fasen zal uiteraard worden gestuurd op mogelijke financiële optimalisaties.



Indien op bepaalde bouwvelden te lage grondopbrengsten dreigen, kan de ontwikkeling van deze bouwvelden leiden tot uitstel, wijziging van het plan en/of programma of de bepaling van een minimale grondprijs. Van andere bouwvelden worden de mogelijkheden tot meeropbrengsten onderzocht en benut.

Instrumenten

Naast het aanbieden van de juiste producten, op de juiste plek en op het juiste moment wil de gemeente bestaande instrumenten inzetten en nieuwe ontwikkelen om mogelijke belemmeringen bij de aankoop van nieuwe woningen in het plangebied weg te nemen. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan de starterslening en de uitgifte in erfpacht.

BUSINESS CASE SPOORZONE				
Spoortunnel	Stadskantoor en Stationshal	Parkeren en stallen	Inrichting Openbare Ruimte (contract CCL)	Gebiedsontwikkeling ↓ Budgettair kader

MARKTVRAAG EN PLANCAPACITEIT

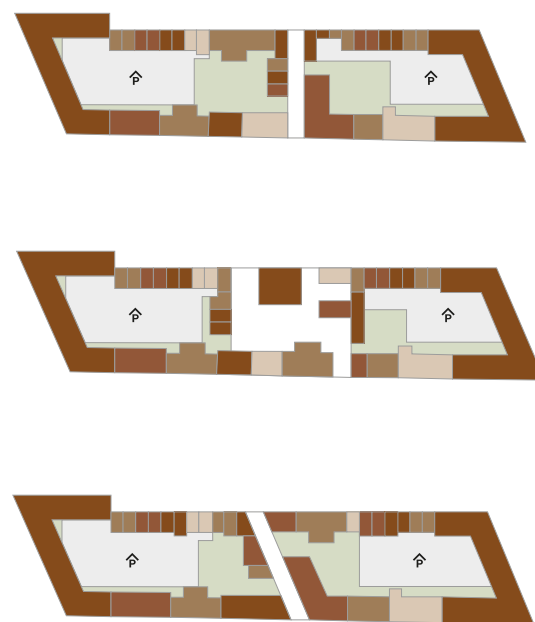
In de huidige markt moet gebiedsontwikkeling meer dan ooit kunnen inspelen op de wensen van eindgebruikers. Tegelijkertijd moet het programma voor Nieuw Delft recht doen aan de ambitie van de gemeente om het gebied een hoogwaardige invulling te geven. Het referentieplan biedt de nodige ruimte aan een gemengd en veelzijdig programma aan woon- en niet-woonfuncties, zonder in te boeten aan kwaliteit. Met andere woorden: verschillende groepen eindgebruikers kunnen in Nieuw Delft terecht.

FLEXIBILITEIT

Gebruikers van een gebied geven anno 2013 veel meer richting aan ontwikkeling dan voor de crisis het geval was. Wie het gewenste product op de geëigende locatie kan aanbieden, heeft de sleutel tot een succesvolle realisatie in handen. Gelet op de relatief lange ontwikkelperiode is flexibiliteit in programma, tempo, beschikbaarheid van locaties en gronduitgifte een vereiste om in te kunnen spelen op huidige en nieuwe marktvragen en op veranderingen in de programma's van eisen van doelgroepen. Om de juiste ingrediënten van een programma voor Nieuw Delft samen te kunnen stellen, is de capaciteit van het referentieplan Nieuw Delft nader onderzocht. Tegelijkertijd heeft gemeente Delft met marktpartijen, waaronder Ballast Nedam en makelaars, de marktvraag en afzet in het gebied scherper in beeld gebracht. Ten opzichte van eerdere programma's zijn meer grondgebonden woningen voorzien.

BANDBREEDTE

Het referentieplan is 'getest' door het te vullen met verschillende functionele programma's. Dit heeft geleid tot een minimaal en maximaal aantal woningen en tot de contour van een programma voor niet-woningbouw (zie onderstaand schema). Uiteraard is er een verband tussen het aantal woningen en het programma voor niet-woningbouw. Hoe uitgebreider de laatste, des te minder woningen en vice versa. Er is dus geen sprake van een vast programma maar van functionele bandbreedtes. Het referentieplan Nieuw Delft biedt de benodigde flexibiliteit. Binnen de randvoorwaarden en kwaliteiten van de Essentiekaart en de parameters van de grondexploitatie is het mogelijk, in bandbreedtes, te variëren in het programma. Daarnaast is uitwisseling mogelijk tussen grondgebonden woningen en appartementen, en tussen appartementen en commerciële, maatschappelijke en culturele functies. De jaarlijkse afzet is door makelaars geraamd en als zodanig verwerkt in de indicatieve fasering en de grondexploitatie.



Verkevelingsstudies veld 3 (Palmbout Urban Landscapes)



VOORBEELDPROGRAMMA

Een voorbeeldprogramma is uitgewerkt in het referentieplan. De hoeksteengebouwen kunnen zowel appartementen als het programma voor niet-woningbouw accommoderen. De ruimte tussen de hoeksteengebouwen, langs de Nieuwe Delft en het stadspark, biedt mogelijkheden voor zowel eengezinswoningen als appartementen. Dit geldt eveneens voor het noordelijk deel van de Abtswoudse hof.

In het gebied ten noorden van de Ireneboulevard is sprake van een hogere dichtheid, met relatief meer gestapelde woningtypen en commerciële, culturele

en maatschappelijke functies in de onderste bouwlaag (plint). Op deze locatie kunnen beeldbepalende gebouwen komen. In het zuidelijk deel zien we eveneens een relatief hoge dichtheid, maar met meer grondgebonden en grondontsloten woningen en een iets minder stedelijk woonmilieu. Daarnaast beschikt het gebied over bijzondere ruimten en gebouwen zoals: het oude stationsgebouw, het Bolwerk, het stadspark en de hoogwaardige openbare ruimten van de Westvest, de Verlengde Coenderslaan, het Stationsplein, de Ireneboulevard en de Nieuwe Delft. Ter plaatse is sprake van samenhang tussen functies, ruimten en gebouwen.

	Eengezinswoningen	Appartementen	Totaal woningen	Niet wonen (BVO m²)
Voorbeeld bandbreedte 1	425	225	650	27.000
Voorbeeld bandbreedte 2	180	1020	1200	67.000

Plan capaciteit in bandbreedte

De woningbouw beoogt op gebieds- én op gebouwniveau een mix van producten te bieden, bestemd voor verschillende doelgroepen. Op basis van marktonderzoek en de ambities van de gemeente zijn, naast studenten, vier referentiedoelgroepen geïdentificeerd. Hen biedt Nieuw Delft een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving.



PRIORITEITEN

De analyse van de beschikbare vraag- en aanbodcijfers op stedelijk niveau en de invulling van de ambitie uit de nota Bouwen in Delft Kennisstad (2011) leiden op de korte termijn tot de volgende prioriteiten: huurwoningen voor studenten, koopwoningen voor starters en koopwoningen voor doorstromers/kenniswerkers. Voor de langere termijn ligt de prioriteit bij de realisatie van woonzorgservicezones voor ouderen en kwetsbare groepen.

DOELGROEPEN

Om van Nieuw Delft een vitale, levendige wijk te maken is in het van belang de beoogde doelgroepen aan te trekken. Dit gebeurt door veelzijdige, stedelijke woonmilieus met een compleet pakket aan voorzieningen te creëren. Deze milieus kenmerken zich door verscheidenheid in typologie, kwaliteit, woninggrootte en prijs. Ze bieden ook ruimte aan initiatieven uit de markt.

Kenniswerkers

De werkgelegenheid voor kenniswerkers in Delft groeit, het komt er nu op aan hen ook in de stad te huisvesten. Deze koopkrachtige groep opteert voor een vrij stedelijke, levendige omgeving met een diverse bevolkingssamenstelling en een

onderscheidende woning/architectuur. Nieuw Delft biedt tevens kansen voor buitenlandse expats of promovendi die tijdelijke of meer permanente woonruimte zoeken.

Senioren en 'empty nesters'

Deze groep is geïnteresseerd in comfortabele woningen nabij het vervoersknooppunt en de binnenstad, en in aansluitingen naar zorg op maat, 24 uur per dag. Ontmoeting en participatie staan centraal voor deze doelgroep. Veiligheid en de aansluiting op routes voor langzaam verkeer zijn van belang. Senioren en empty nesters hebben een voorkeur voor appartementen. Voor de ouderen met een zorgbehoefte is stedelijk wonen in de vorm van een hofje denkbaar. Deze zijn te koppelen met andere functies op de begane grond.

Tweeverdieners

Dit is een koopkrachtige doelgroep. Voor hen staat luxe in de woning en de directe woonomgeving centraal. Bereikbaarheid met de auto is zeer belangrijk, maar ook de nabijheid van het vervoersknooppunt en de binnenstad wegen mee. Tweeverdieners zullen met name belangstelling hebben voor een grondgebonden koopwoning of een ruim appartement.



Jonge gezinnen

Jonge gezinnen worden aangetrokken door een veilige, stedelijke wijk met een prettig, geborgen woonmilieu, eigen ruimte en speel- en groenvoorzieningen, al dan niet gekoppeld aan een park. Het overgrote deel, circa driekwart, denkt bij de volgende stap in de wooncarrière aan een grondgebonden koopwoning.

Studenten

In de periode 2008 - 2023 is in Delft de realisatie voorzien van 5.000 studentenwoningen. Aan de Röntgenweg, op het voormalig terrein van Delft Instruments, bouwt DUWO 521 eenheden.






MARKT: ONDERZOEK EN BENADERING

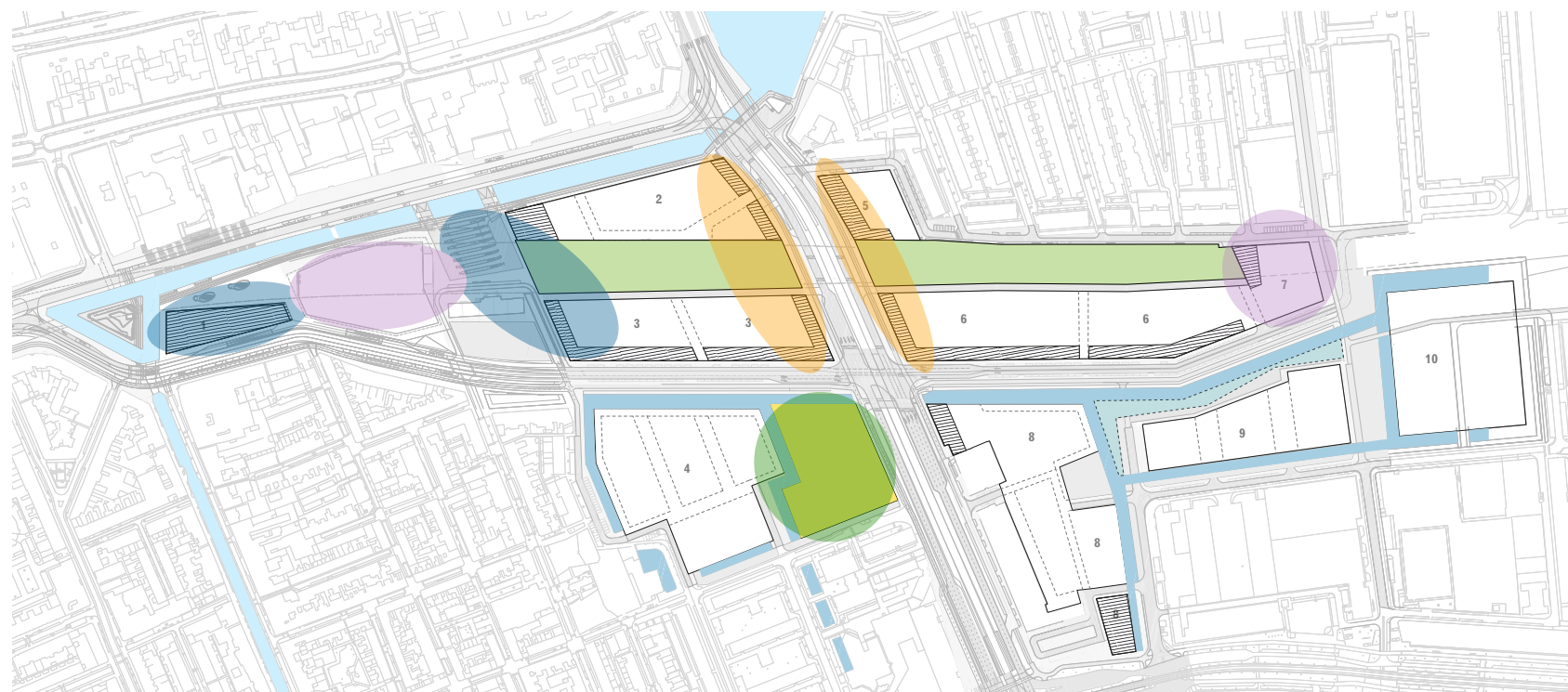
Over senioren, jonge gezinnen en tweeverdieners is inmiddels het nodige bekend in ontwikkelend Nederland. Kenniswerkers vormen een relatief jonge doelgroep. Marktonderzoek van SmartAgent wijst uit dat onder kenniswerkers specifieke doelgroepen kunnen worden onderscheiden die om verschillende redenen belangstelling zullen tonen voor een woning in Nieuw Delft. Deze conclusie pleit ook voor het aanbrengen van focus in de benadering en in de ontwikkeling van nieuwe woonmilieus. Onder kenniswerkers staat een betrekkelijk grote groep open voor vormen van collectief particulier

opdrachtgeverschap. In de marktbenadering is vraaggericht ontwikkelen een belangrijk uitgangspunt. Het stadsbestuur wil in Nieuw Delft ruimte bieden aan diverse vormen van vraaggestuurd bouwen, variërend van woningen die geheel in eigen regie gebouwd worden, zoals bij collectief of particulier opdrachtgeverschap het geval is, tot woningen waarbij sprake is van een vaststaand aantal keuze-elementen. Door een actieve benadering van de markt kunnen vooraf communities van kopers of huurders met gelijke woonideeën gevormd worden, die actief aan de slag gaan met hun woonwensen. Het referentieplan biedt de inspiratie en de stedenbouwkundige kaders voor deze aanpak.

STEDELIJKE FUNCTIES

Een vitale en levendige wijk steunt op veelzijdige woonmilieus en op een compleet pakket aan voorzieningen. De toekomstige bewoners en werkers van Nieuw Delft maken gebruik van de voorzieningen die de stad al rijk is én van de nieuwe voorzieningen in het gebied. Het programma komt tegemoet aan de ambitie om Delft prominenter als kennisstad op de kaart te zetten.

- Legenda**
-  'Nieuwe werken en transit'. Ondersteunende detailhandel en horeca rondom werken, reizen en ontmoeten
 -  'Cultuur en ontspannen'. Ontmoetingsplekken aan het park, al niet in combinatie met publieke functies en kantoor
 -  Publieke functie
 -  Onderwijs
 -  Plintfunctie



Gebieden met verschillende functies



STAD ALS CAMPUS

Het plangebied is onderdeel van en geeft invulling aan kennisstad Delft. Enerzijds is er sprake van een functionele relatie tussen de spoorzone/Nieuw Delft, de binnenstad en Delft Zuidoost. De drie gebieden zijn complementair binnen het systeem 'Kennisstad'. Anderzijds geeft Nieuw Delft betekenis aan het motto 'De Stad is de campus, de campus is de stad', een omvattende strategie om Delft over de volle breedte aantrekkelijk te maken als woon- en ontmoetingsplaats voor kenniswerkers.

HOTSPOT EN CITY LOUNGE

Nieuw Delft kan zich ontwikkelen tot dé hotspot in de kennisstad, door zich te profileren als e-town. Dit zijn gebieden met razendsnel internet, volledige Wi-Fi-dekking en slimme applicaties. Ze werken

als een magneet op de jonge generatie van kenniswerkers. Ze accommoderen en faciliteren nieuwe vormen van samenwerken, leven en recreëren. Nieuw Delft kan fungeren als City Lounge, een goed bereikbare locatie met 'Seats to Meet' voor een aangename ontmoeting in de culturele, maatschappelijke en commerciële sfeer. Een gebied met zakelijke centra maar ook met faciliteiten op het gebied van vrijetijdsbesteding, cultuur en met een onderscheidend retailconcept. In deze omgeving passen congressen vergaderfaciliteiten, trendy locaties voor flexwerkers, en een showcase van de technische kennisinstellingen.

ONDERWIJS

Aan de Ireneboulevard komt een nieuw, modern schoolgebouw van Scholencombinatie Delfland. De vmbo-instelling richt zich op het innovatief technisch onderwijs en sluit de Delftse technische onderwijsketen. In de school is een kleine collegezaal gepland om leerlingen van SC Delfland met andere studenten uit de techniekkolom in contact te brengen. De nieuwe brede school in het park van de Poptahof gaat voor het zuidelijk deel van het plangebied functioneren. In de omliggende stad zijn verschillende vormen van basisonderwijs op korte afstand aanwezig. Op de campus van de TU Delft is een internationale basisschool voorzien. Dit biedt perspectieven voor expats die in Nieuw Delft willen wonen. De school is goed te bereiken via twee haltes van tramlijn 19 en verschillende fietsroutes.



WELZIJN EN ZORG

Direct aan het noordelijk te ontwikkelen plangebied ligt in het Westerkwartier een hoek waarin maatschappelijke voorzieningen zijn geconcentreerd: een modern kinderdagverblijf, een wijkakcommodatie met potentie, een intieme speeltuin voor kleuters en kinderen tot 12 jaar. In een straal van 700 meter zijn twee gezondheidscentra gevestigd: Phoenixstraat en Pootstraat.

SPORT EN RECREATIE

In de nieuwbouw van SC Delfland is een sporthal opgenomen. Deze voorziening zal overdag voor het onderwijs beschikbaar zijn en in de avond en weekenden kunnen verenigingen en de buurt gebruik maken van de faciliteiten van de zaal. Op het buitenterrein wil de school een i-field realiseren. Een i-field is een scherm in de grond dat bestaat uit duizenden ledlampen. Via een app kun je de lampen bedienen om een sport- of speelveld naar willekeur te creëren. De gezamenlijke doorontwikkeling van het i-field door TU Delft en de school biedt kansen voor samenwerking in leerprogramma's. Deze samenwerking is ook vruchtbaar in het kader van de ontwikkeling van Delft als stad van kennis en techniek. In een stad met veel jonge mensen en toeristen is ook het stadspark een prima locatie voor sportieve activiteiten.

CULTUUR

Nieuw Delft biedt ruimte aan uiteenlopende culturele initiatieven en organisaties in zowel de bebouwde omgeving als de openbare ruimte. Initiatieven van tijdelijke aard, zoals exposities en manifestaties, kunnen als een vorm van tijdelijk gebruik invulling geven aan het gebied en het positioneren en verrijken. De mogelijkheden om in Nieuw Delft een cultuurforum te verwezenlijken worden verkend. Er liggen ook initiatieven van Filmhuis Lumen voor een nieuwe bioscoop/filmhuis, die met steun van veel vrijwilligers vorm krijgen.

DETAILHANDEL

De toename van het aantal inwoners als gevolg van de gebiedsontwikkeling levert een positieve bijdrage aan de vergroting van het draagvlak voor de bestaande winkelgebieden. Een beperkt winkel- en horeca-aanbod past in de nieuwe stationshal en de looproute van het vervoersknooppunt naar de binnenstad. In het noordelijk deel van het plangebied kan een bijzondere, zelfstandige winkelfunctie opgenomen worden waarvoor in de binnenstad de ruimte ontbreekt, of die qua branchering niet aanwezig is. De uitdaging is detailhandel te huisvesten die in aanvulling op de binnenstad bijdraagt aan de positionering van Nieuw Delft.



HORECA

De horeca heeft een ontmoetings- en loungefunctie gericht op passanten en kenniswerkers die een hapje en een drankje met werken combineren. Dit model kan al snel geruisloos overlopen in aanbieders van flexibele kantoorruimten met een goed ontwikkeld aanbod voor eten en drinken. Een hotel, gecombineerd met horeca, vergader- en werkruimten, is een aantrekkelijke optie die past in het profiel van het gebied, als de markt daarom vraagt.

KANTOREN

Gelet op de nabijheid van het station en het vervoersknooppunt zijn er goede mogelijkheden voor kantoor(verzamel)gebouwen waarbij flexibiliteit in het gebruik een belangrijke rol speelt. De locatie biedt een passende omgeving voor kantoorhoudende bedrijven met een (boven)stedelijke uitstraling en relaties met belangrijke kennisclusters zoals Clean Technology en Medical Technology.

ONTWIKKELEN ANNO NU

Nieuw Delft omvat ca 1.000 woningen en ca. 20.000m² aan andere functies. 1/3 deel van deze opgave zal door Ballast Nedam Ontwikkeling als partner worden ontwikkeld. Het overige door andere partijen of investerende eindgebruikers, die door de gemeente nog moeten worden aangetrokken.

De huidige markt wordt gekenmerkt door:

- diversiteit: er is niet één dominante ontwikkelbenadering die altijd werkt, maar er zijn er meerdere. Variërend van zelfbouw -individueel of in een bouwgroep- tot lichtere vormen, zoals mede opdrachtgeverschap, à la carte projecten met keuzemogelijkheden, casco zelf bouwen met modulaire bouwsystemen en 'traditioneel' kant en klaar. Mogelijkheden op voorhand uitsluiten is daarom niet aan de orde.
- collectief ondernemerschap: projectontwikkeling is niet langer het exclusieve domein van projectontwikkelaars. Ook particulieren, architecten, procesbegeleiders, private investeerders en andere ondernemende mensen nemen volop initiatief en leggen zo de basis voor een bouwgroep of een project.
- samenwerking: particulieren, private partijen, vakmensen en overheden ontdekken allerlei nieuwe samenwerkingsvormen zoals co-creatie, bouwgroepen, verenigingen en coöperaties, waarin risico's en opbrengsten veel meer worden gedeeld.

SUCCEFACTOREN

Goede ervaringen met allerlei vormen van particulier en privaat opdrachtgeverschap in binnen en buitenland bieden inspiratie en belangrijke lessen voor Nieuw Delft.

De consument voorop

Waren het vroeger vooral professionele marktpartijen waarmee een gebied veelal in 1 keer integraal kon worden ontwikkeld is gebiedsontwikkeling tegenwoordig veelmeer een diversiteit aan particuliere en private initiatieven in combinatie met professionele spelers die tezamen de gebiedsontwikkeling vormen. De kunst is daarom partijen in de gebiedsontwikkeling te betrekken en met elkaar te verbinden, met de consument voorop.

Nieuwe rol

Particulier en privaat initiatief is in de nieuwe markt leidend. Het aanbod van professionals daaraan ondersteunend. Dit vereist flexibiliteit in denken en doen en stelt dus ook eisen aan de gemeentelijke organisatie. Met dit IOP zet de gemeente een eerste stap van 'voorschriften en plannen' naar 'mogelijk maken' en 'vraaggericht faciliteren'. Er wordt meer ruimte geboden voor initiatief. Zowel letterlijk in ruimtelijke zin, als in functies en typologieën. Daarvoor staat de projectorganisatie.

HOE WE HIER CONCREET OP IN SPELEN

De vragermarkt bevindt zich nog in een pioniersfase. De gemeente zal deze nieuwe markt rond Nieuw Delft stimuleren en organiseren door ideeën en partijen met elkaar te verbinden. We draaien het proces om. Van top down, naar bottom-up. Van aanbodgestuurd naar vraaggedreven. Door de kracht van het gebied, door middel van inspirerende plannen, te verbinden aan initiatieven uit de markt ontstaat een bruisend geheel. We gaan dus eerst op zoek naar de gebruiker(s) en koppelen deze vervolgens aan een locatie.

De vraag tot leven brengen

We animeren de markt, zodat mensen met bepaalde interesses en partijen die een brug kunnen vormen tussen initiatief en plan, maximaal met elkaar tot uitwisseling komen. Daarnaast staan we open voor eigenbouwers en bouwgroepen. Denk aan: bouwen op eigen kavel, casco's om zelf af te (laten) bouwen en bouwen in groepen. We organiseren bijvoorbeeld: woonpanels, ateliers, kavelmarkten, zelfbouwcafe's en ontwikkelen ook online mogelijkheden om gelijksoortige ideeën en initiatieven bij elkaar te brengen.

INSPIRERENDE VOORBEELDEN

Casco nieuwbouw Houthavens Amsterdam

Het casco-loft concept van De Hoofden (Marc Koehler) in de Amsterdamse Houthavens richt zich op groepen particulieren, zogenaamde bouwgroepen, die op zoek zijn naar een optimale ruimtelijke vrijheid en proceszekerheid binnen een collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) constructie. Onder begeleiding van een onafhankelijke bouwbegeleider en De Hoofden werkt de kopersvereniging het ontwerp uit, vraagt de bouwvergunning aan en selecteert de aannemer. Op deze manier wordt er meer kwaliteit geleverd voor minder geld en kunnen particuliere afnemers binnen het casco in volledige vrijheid hun droomhuis te ontwerpen; kortom wonen op maat, binnen duidelijke grenzen.



CPO in Houthavens Amsterdam. Bron: De Hoofden

Ook in Delft zijn er architecten die op een dergelijke manier werken. De verwachting is dat deze architecten actief zullen worden en erin zullen slagen nieuwe bouwgroepen en nieuwe projecten te initiëren, waaronder ook in Nieuw Delft.

DE XXX-EN

Negen ondernemers ontwikkelden gezamenlijk een verzamelgebouw op IJburg om hun bedrijven te huisvesten. Twee architecten René de Prie (BO6 architecten) en Dirkjan van Wieringhen Borski (BNB architecten) namen hiervoor het initiatief.

We verwachten dat ook Delftse ondernemers hun eigen huisvestingsbehoefte op een vergelijkbare manier collectief zullen organiseren.



Bedrijfsverzamelgebouw XXX officebuilding, Amsterdam. Bron: BNB / BO6

**DE MACHINIST ROTTERDAM:
URBAN CULTURE FACTORY IS MOTOR IN GEBIEDSONTWIKKELING**

De Machinist is een sleutelproject in de gebiedsontwikkeling in Delfshaven Rotterdam. Veel bedrijven verhuisden uit de wijk naar andere plekken in de stad Rotterdam waardoor de werkgelegenheid in het gebied verminderde. Redenen genoeg om het tij te keren. De ouderwetse leslokalen en de zolders, nu de te huren werkruimtes, vormen nu een decor voor creatieve, startende ondernemingen en bedrijven die al langer onderweg zijn. De Machinist is meer dan alleen een bedrijfsverzamelgebouw. Het biedt ook ruimte aan café-restaurant, pub, bioscoop en kinderdagverblijf. In De Machinist is een duurzame renovatie en transformatie naar een ondernemend beheerconcept samengekomen in een bruisend gebouw met meerwaarde voor de wijk en stad, kenniseconomie en werkgelegenheid.

We verwachten dat ook Delftse ondernemers hun eigen ondernemersbehoefte op een vergelijkbare manier collectief willen organiseren.



Kavelgewijze invulling. Bron: WeBuildHomes



Functiemenging en werkgelegenheid De Machinist Rotterdam

WeBuildHomes

Biedt particulieren een huis naar wens op eigen kavel eenvoudig en voordelig te laten realiseren. Architecten hebben met een 'legodoos' aan onderdelen vele verschillende ontwerpen voor huizen gemaakt en in de webuildhomes bibliotheek geplaatst. Hierbij krijgen ze tools aangereikt voor kosten-, kwaliteit- en milieubewustzijn. De klant kiest online een huis dat past bij woonwensen, smaak en budget. Vervolgens bouwt webuildhomes dat huis volgens vaste prijs, kwaliteit en bouwtijd.

In april 2013 is WeBuildHomes in samenwerking met de kavelwinkel van gemeente Den Haag gestart met de verkoop van het eerste project in de vrije markt. Na 2 maanden is 60% van de kavels gereserveerd.

Verwachting is dat deze en andere keuzegestuurde manieren om te bouwen op eigen kavel in de markt verder tot ontwikkeling zullen komen.

Baugruppen

In Duitsland worden al jaren huizen gebouwd met woonkwaliteiten die specifiek zijn afgestemd op de consument en de plek. Niet bedacht door ontwikkelaars, maar door zelfbouwers. De omslag van kwantitatief naar kwalitatief en kleinschalig bouwen is al eerder gemaakt doordat de bevolking in de afgelopen 10 jaar nauwelijks is gegroeid. Hierdoor is de klant al jarenlang koning en dan vooral omdat wordt gebouwd in zogenaamde 'Baugruppen'. Een Baugruppe is een groep mensen die zich aaneensluiten om samen een woon/werkcomplex te bouwen, waarin individuele wensen en collectieve voorzieningen samenkomen. De gemiddelde grootte ligt rond de 10 á 15 huishoudens. In Tübingen, Stuttgart, Freiburg, Hamburg en Berlijn maakt het actief stimuleren van Baugruppen deel uit van het gemeentelijk beleid. En met effect; alleen al in Berlijn zijn meer dan 100 Baugruppen actief die tot een groei van 10.000 inwoners in de binnenstad hebben geleid.



Tübingen

Voordat (tijdelijke) initiatieven een plaats kunnen krijgen, moet de gemeente Delft de vrije beschikking krijgen over de gronden die in gebruik zijn bij aannemerscombinatie CCL. De oplevering van deze bouwvelden volgt het bouwtempo van de tunnel. Een eerste scenario voor gefaseerde ontwikkeling is gereed.

STRATEGISCHE UITGANGSPUNTEN

Aan de fasering van de locatieontwikkeling liggen navolgende strategische uitgangspunten ten grondslag.

1. De stad is altijd af

Het creëren van het gewenste imago is een belangrijk uitgangspunt. Mede om die reden is een groot deel van de infrastructuur al bij de start van de gebiedsontwikkeling aangelegd. Het volledige plangebied krijgt een functie, permanent dan wel tijdelijk. Dit betekent dat bij oplevering van een veld of gebouw de aansluitende openbare ruimte is ingericht (woonrijp) en dat het deelgebied of woonblok toegankelijk

is (ontsluiting). De overlast voor gebruikers blijft aldus tot een minimum beperkt. Bij een bouwblok moet voldoende parkeergelegenheid zijn. Er dient een balans gevonden te worden tussen vroegtijdige investeringen in de aanleg van infrastructuur en openbare ruimte en de daarop volgende opbrengsten uit grondverkoop.

2. Kwaliteit en waardecreatie

De ambitie richt zich op de ontwikkeling van een hoogwaardig stedelijk milieu. De kwaliteit van het gebied komt mede tot uitdrukking in de waarde van het vastgoed en de daarvan afgeleide grondwaarde. Het ligt voor de hand aansprekende, karakteristieke



gebiedsdelen, die bijdragen aan de gewenste uitstraling, als eerste te ontwikkelen. De minder in het oog springende gebiedsdelen profiteren van de goede positionering van Nieuw Delft en de beeldvorming in de markt. Dit proces wordt versterkt door unieke gebruikers, die bijdragen aan de positionering, aan het gebied te binden.

3. Maatwerk

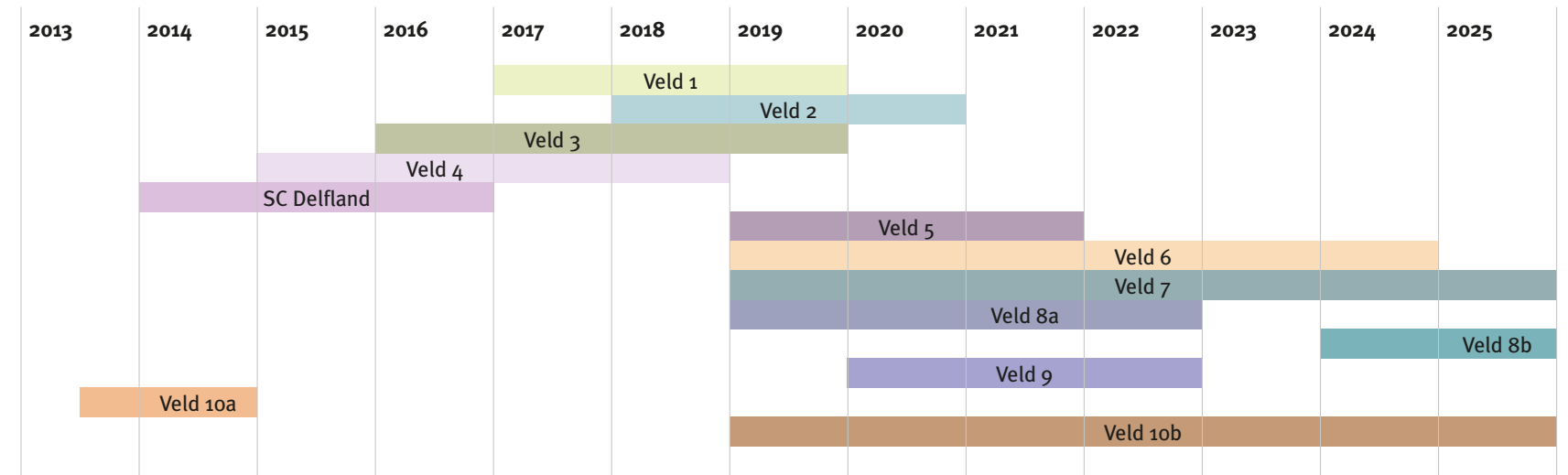
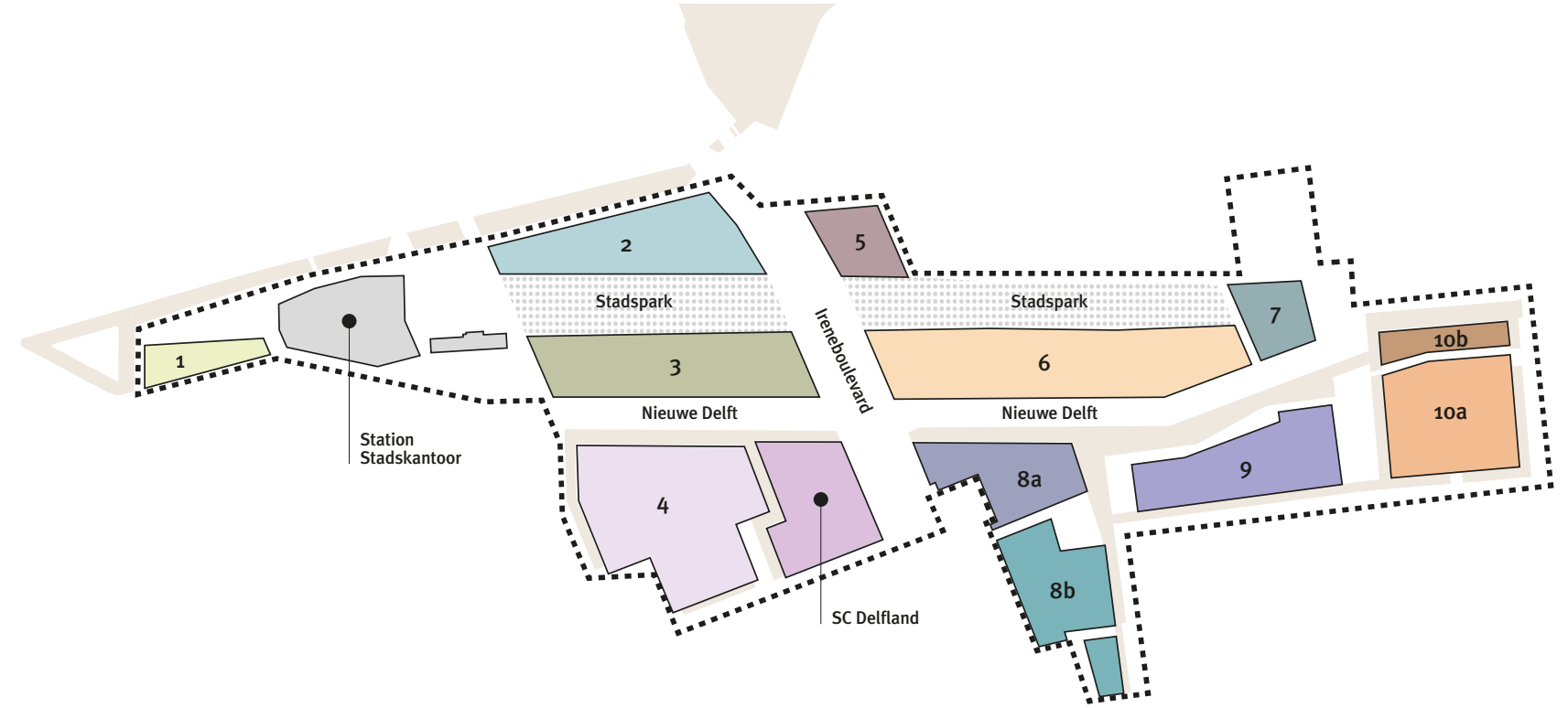
De eindgebruiker is leidend. Het is noodzakelijk om in te kunnen spelen op vragen vanuit de markt en het tempo van de ontwikkeling hierop af te stemmen. Acquisitie en marktbenadering steunen op de gewenste volgorde van ontwikkeling. Als zich echter

een geïnteresseerde marktpartij aandient die zou noodzaken tot een andere volgorde, bepaalt de gemeente of en hoe het aan diens wensen tegemoet kan komen. Een kwestie van maatwerk dus. Vraag en aanbod worden met elkaar in balans gebracht, waarbij een beperkt aanbod wordt nagestreefd om tot een optimale prijs te komen. In deze balans spelen de locatie en een optimale mix van functies ook een belangrijke rol.

4. Fasering is veranderlijk

Om verschillende doelgroepen te bedienen wordt gestreefd naar een mix van producten, partijen en samenwerking die op elk gewenst moment

verschillende vormen van ontwikkeling mogelijk maken. Dit betreft niet alleen het vastgoed, maar ook de wijze van samenwerken, de risicoverdeling en de gronduitgifte. Dit betekent dat de voorgestelde fasering geen statisch gegeven is, maar kan meebewegen met de locatieontwikkeling en marktvragen. Tezamen met de verwachte opnamecapaciteit in de komende jaren leiden die tot een eerste faseringsscenario.



Faseringscenario

GEBIED IN TRANSITIE

Verwachtingen over oplevering en ontwikkeling leveren, in verschillende fases, de volgende toekomstbeelden op. Hierin is terug te zien dat in 2013 het gehele gebied nog in gebruik is door aannemers. Eind 2014 begint de fasegewijze oplevering van de eerste gebieden. In 2015 kan, naar verwachting, de uitvoering van de gebiedsontwikkeling starten op het terrein van Scholencombinatie Delfland, en op het eerste opgeleverde bouwveld, tussen de Nieuwe Delft en het stadspark, waarna in 2017 het bouwblok grenzend aan het ov-plein volgt.

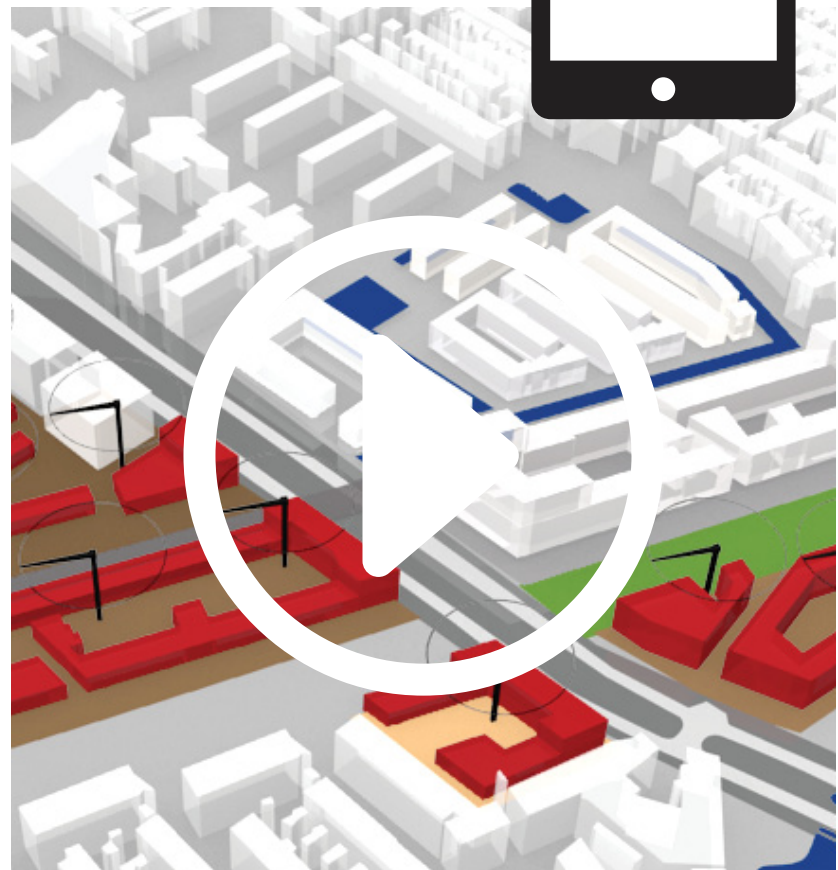
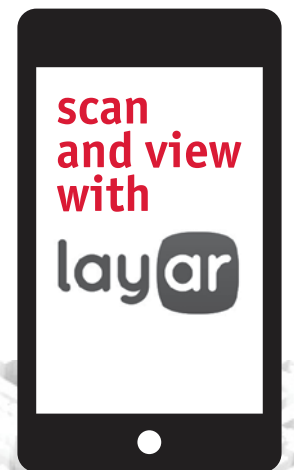
FASERINGSSCENARIO

Op basis van genoemde uitgangspunten en de verwachte oplevering van infra en bouwvelden is een eerste faseringscenario opgesteld. Actuele ontwikkelingen kunnen aanleiding geven om de fasering bij te stellen. Herijking zal in ieder geval eens per twee jaar plaatsvinden. De kaart geeft een overzicht van de gefaseerde oplevering.

Nieuw Delft stap voor stap

De stad is altijd af. Dat is een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van Nieuw Delft. Bekijk hier hoe Nieuw Delft tot stand komt.

Het IOP is aangevuld met extra informatie via verrassende interviews, filmpjes en animaties die je kunt bekijken via je smartphone en tablet. Kijk hieronder hoe je dit doet en probeer het hiernaast direct uit.





TIJDELIJK GEBRUIK

Maatwerk in gebiedsontwikkeling houdt in dat grond een tijdelijke functie kan krijgen. Voordat sprake is van permanente bebouwing geven tijdelijke initiatieven kleur en betekenis aan het gebied. Ze genereren aandacht, jagen de ontwikkeling aan en dragen bij aan de positionering van Nieuw Delft. Tijdelijk gebruik maakt deel uit van een integrale gebiedsontwikkeling.

RANDVOORWAARDEN

Als randvoorwaarde geldt dat voorziene functies momenteel niet of in onvoldoende mate in Delft aanwezig zijn en geen extra concurrentie met zich meebrengen voor ondernemers in omliggende stadsdelen. Verder mogen tijdelijke initiatieven permanente ontwikkeling fysiek niet in de weg zitten. De bouwlogistiek, maar ook de realisatie van naastgelegen ontwikkelingen, kan niet worden

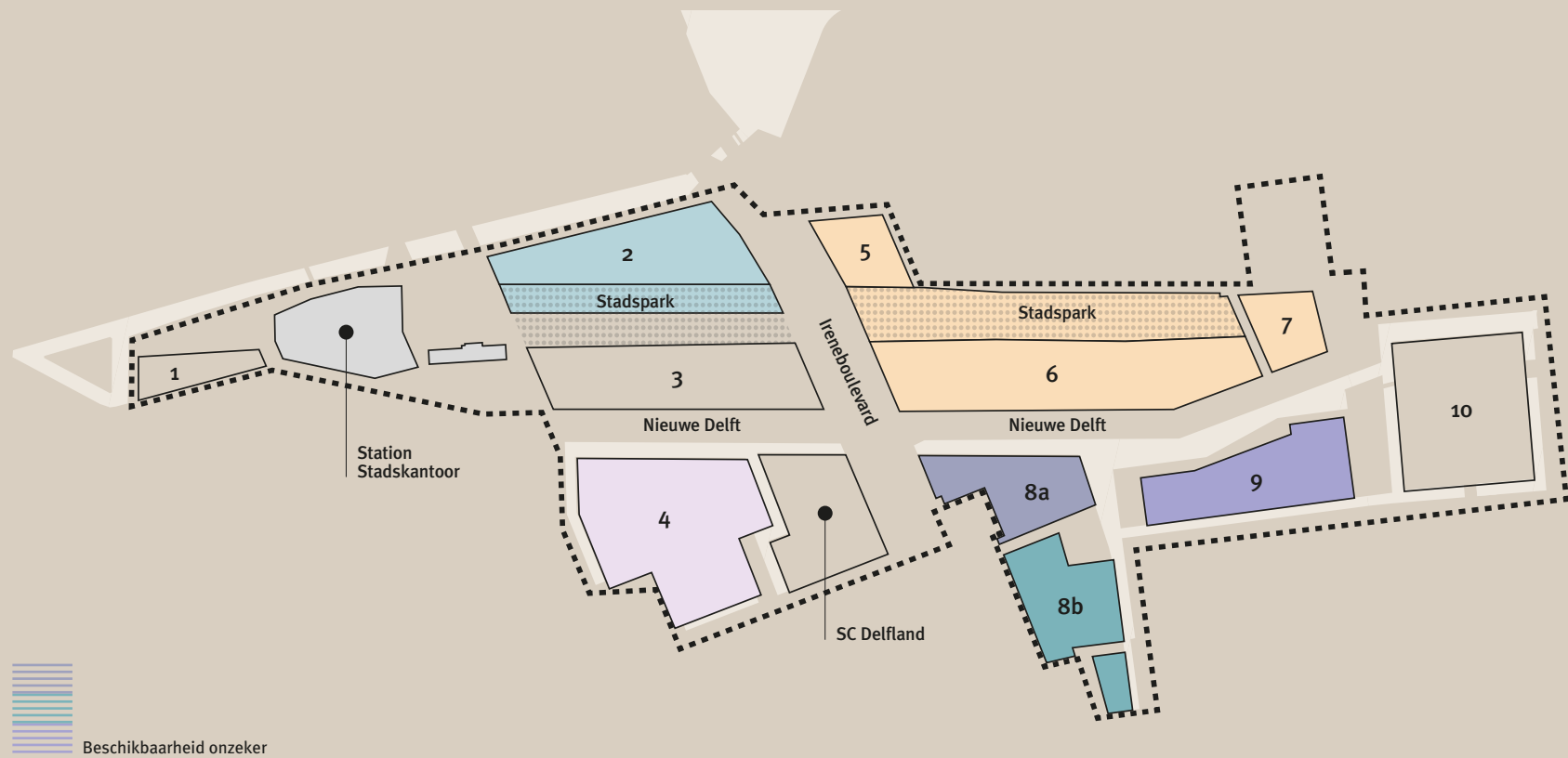


gehinderd door tijdelijke initiatieven. Regelgeving ten aanzien van milieu, geluid en dergelijke geldt ook voor tijdelijke initiatieven. Tijdelijk gebruik beslaat maximaal een periode van 10 jaar.

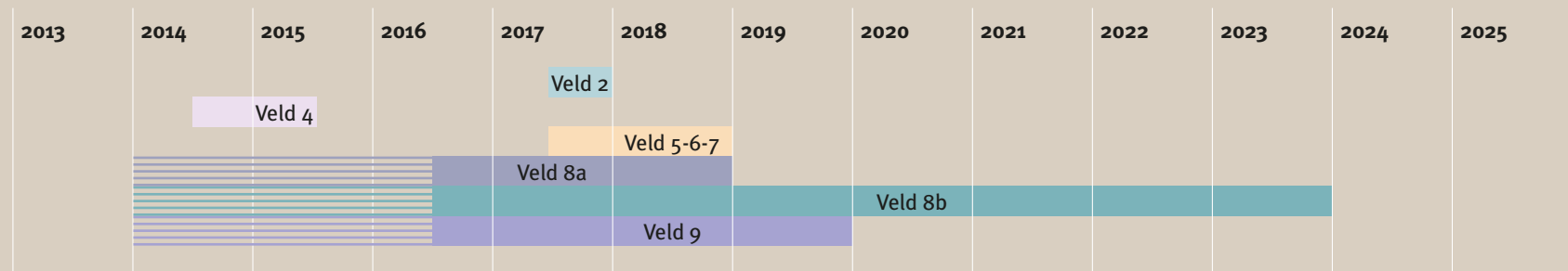
BURGERINITIATIEF

In de tweede helft van 2011 is het burgerinitiatief Gebruik de Lege Ruimte gestart met het verzamelen van plannen voor tijdelijk gebruik. Deze zijn afkomstig uit de Delftse gemeenschap. Het programma betreft een samenwerking tussen Werkplaats Spoorzone Delft (WeSD) en Techniek Ontmoetings Punt (TOP) met ondersteuning van de gemeente. In 2012 zijn deze plannen aangeboden aan de portefeuillehouder en is een gemeentelijk loket in het leven geroepen waar initiatiefnemers terecht kunnen: Het Tussenstation. Dit loket fungeert als aanspreekpunt en vraagbaak, en levert ondersteuning. De gemeente is zelf ook actief op zoek naar initiatieven die kunnen bijdragen aan de gewenste ontwikkeling.

Tijdelijke functies, gebruiksvormen en evenementen zijn een integraal onderdeel van de planontwikkeling en vormen mede het programma voor de positionering van Nieuw Delft.



Beschikbaarheid onzeker



Per deelgebied is in maanden aangegeven hoeveel tijd naar verwachting beschikbaar is voor een tijdelijke invulling



Sfeerver(p)lichting

CATEGORIEËN

Van een kaal, onherbergzaam bouwterrein zal het plangebied langzaam uitgroeien tot een levendig stadsdeel waarin wonen, werken, ontspanning, recreatie en mobiliteit samengaan. Tijdelijke initiatieven worden ingedeeld in vijf categorieën:

- mobiele, kunstige, weinig grond vragende initiatieven;
- groene en duurzame initiatieven;
- tijdelijke bouwwerken;
- grootschalige initiatieven;
- evenementen.

Initiatieven die als publiekstrekker kunnen fungeren, moeten op strategisch gekozen plekken terecht komen om bezoekers aan te trekken. Culturele functies zouden goed passen naast het Stationsplein en in het veld dat grenst aan de Binnenwatersloot en het Bolwerk. Ook een positie aan het zuidende van het park is denkbaar. De hieronder beschreven voorbeelden zijn nog niet formeel getoetst en dienen slechts ter illustratie.

Mobiele, kunstige, weinig grond vragende initiatieven

Op bouwlocaties kunnen, waar mogelijk en opportuun, initiatieven meereizen, die de aandacht vestigen de locaties waar wordt gebouwd en deze als het ware activeren. Een voorbeeld is het idee voor een uitkijkboom, genoemd 'Sfeerver(p)lichting'. Gedurende de transformatie zijn delen van het plangebied te bewonderen vanuit de markante uitkijkpost. Na het transformatieproces kan de boom een plekje vinden tussen de bomen in de nieuwe wijk in wording.

Groene en duurzame initiatieven

In het park zijn de meer groene en duurzame initiatieven denkbaar. Het noordelijke deel legt de nadruk op levendigheid en het zuidelijke deel op



Stadskas

rust en landelijkheid. Een voorbeeld hiervan is 'De Stadskas'. De initiatiefnemers beogen hiermee het tuinbouwgebied aan weerszijden van Delft te verbinden met de binnenstad van Delft. Vooralsnog wordt vooral nagedacht over een expositiefunctie. De ontwikkeling en rol van duurzame, innovatieve technologie in de tuinbouw zou er centraal kunnen staan.

Tijdelijke bouwwerken

Afhankelijk van de beschikbare ruimte is het goed denkbaar dat Nieuw Delft tijdelijke bouwwerken huisvest, die al dan niet verplaatsbaar zijn. Deze kunnen goed aansluiten bij de gewenste uitstraling van Nieuw Delft. Een van de aangebrachte ideeën is 'De Hoteltrein', een hotel-restaurant in treinwagons, geplaatst op een stuk spoor.

Grootschalige initiatieven

Grootschalige initiatieven vragen de nodige ruimte én trekken veel mensen. Vanwege de omvang is het cruciaal dat ze de positionering van Nieuw Delft ondersteunen en bijdragen aan de gewenste beeldvorming. Een van de ideeën in deze categorie betreft 'De Soeck': een overdekte wereldmarkt en een locatie voor broedplaatsen, waar ambachten, detailhandel en kunst samengaan. De Swan Market in Rotterdam dient als referentie.

Evenementen

Een programma van goed gekozen evenementen en/of een uitbreiding van bestaande evenementen naar de locatie kan op wervende wijze bijdragen aan de positionering van Nieuw Delft én het profiel van Delft ondersteunen. Voorbeelden zijn: circus, spektakels, festivals, muziek, theater, cultuur en sport. De evenementen kunnen zich richten op ontmoeting en vermaak of meer themagericht inspelen op de look en feel van Nieuw Delft.

De ontwikkeling van het spoorzonegebied naar Nieuw Delft ligt op koers. De investeringen in de aanleg van de spoortunnel, de hoofdinfrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte leggen de fundering voor een unieke wijk.

De nieuwbouw van het stads kantoor met stationshal, de renovatie van het oude station, de studentenhuisvesting aan de Röntgenweg en de nieuwbouw van Scholencombinatie Delfland voor vmbo-onderwijs zijn de eerste proeven van de ontwikkeling van Nieuw Delft. Daarmee komt een stroom van grote en kleine projecten op gang die samen met de tijdelijke initiatieven de toon zetten voor het imago en de wervende uitstraling van het gebied. Aan het volgende hoofdstuk in de historie van Delft wordt voortvarend geschreven.

OP WEG

Dat we aan het begin staan van een proces dat nog jaren duurt, is duidelijk. Omstandigheden veranderen en hieruit volgen nieuwe inzichten. Het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 biedt een kader voor de lange termijn waarin nieuwe inzichten kunnen worden uitgewerkt. Terwijl haar uiterlijk voortdurend verandert, zal Nieuw Delft in alle stadia van ontwikkeling een integraal onderdeel zijn van de levende stad. In de komende jaren krijgt het gebied stapsgewijs een meer definitieve vorm en functie. Hoe anders zal het beeld al zijn wanneer in 2017 de tunnel gereed en het viaduct gesloopt is, de openbare ruimte op orde is, en de gevels van de Spoorsingel en Phoenixstraat weer tot hun recht komen. Het gebied is in transitie en in elke fase ligt een nieuwe impuls besloten voor een volgende.

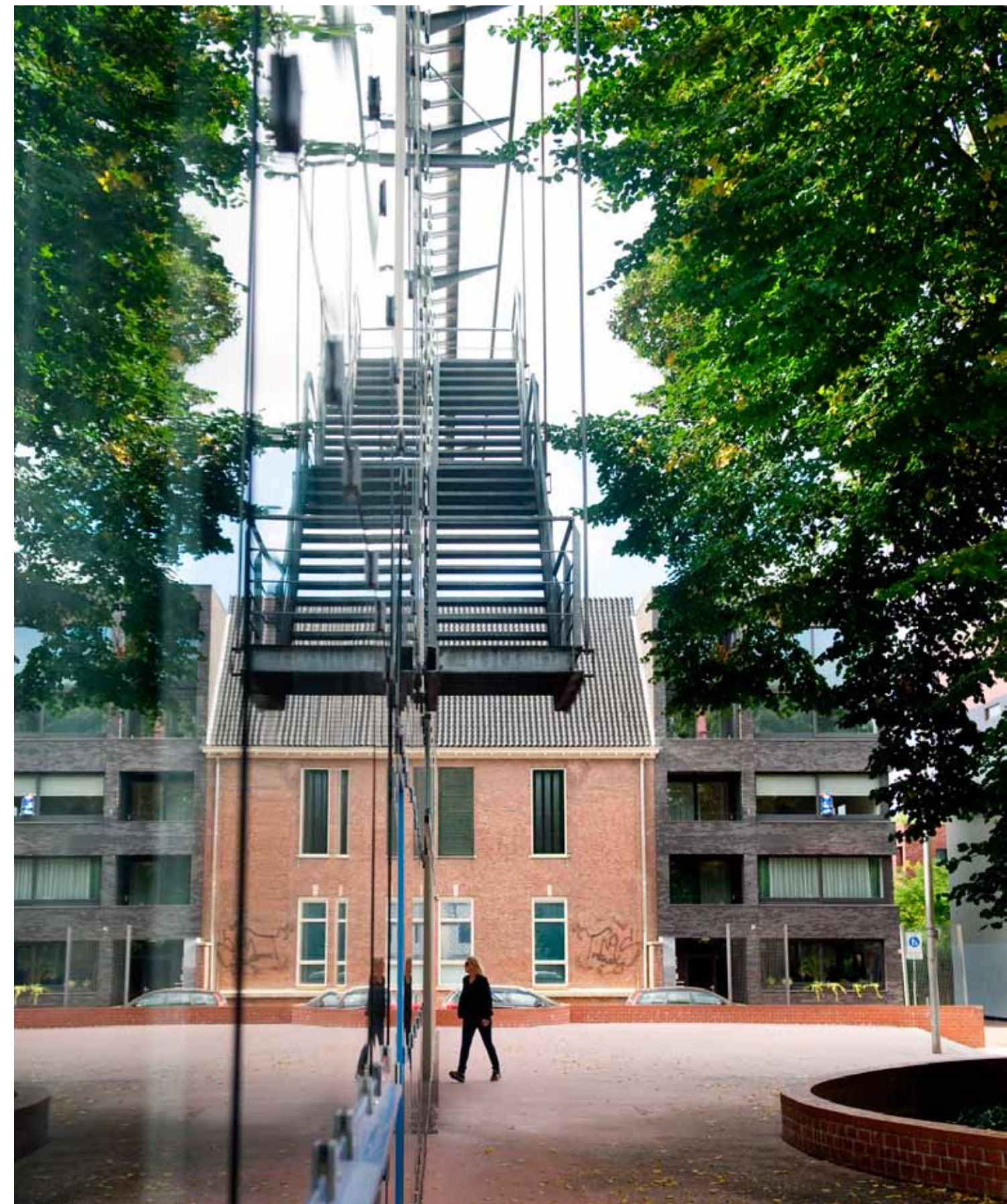
KOMPAS

In dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 is de opgave voor de gebiedsontwikkeling van Nieuw Delft nader uitgewerkt. De hoofdstructuur van Nieuw Delft ligt vast en het toekomstbeeld van een levendige, duurzame en bovenal Delftse wijk staat als een huis. De gemeente legt de lat hoog. Het referentieplan laat zien dat eerder gestelde ambities realistisch zijn. Er is ruimte voor uiteenlopende gebruikers en verschillende vormen van ontwikkeling. In dit IOP is uitgelegd hoe ontwikkeling wordt gestimuleerd en gestuurd, welke partijen de ontwikkeling kunnen invullen en wie de beoogde eindgebruikers zijn. Kortom, er ligt een plan dat houvast biedt. Een kompas voor iedereen die koers zet naar Nieuw Delft.

UITVOERING

Op basis van dit IOP zal het college aan de slag gaan met de concrete uitwerking van werkwijzen en procedures met betrekking tot de klantbenadering, het opstellen van instrumentarium (contractvorming en RO-procedures), planning en communicatie. Zo is een begin gemaakt met het werven van potentiële kopers en huurders, worden gesprekken gevoerd met initiatiefnemers voor bijzondere functies in het gebied, en staat een aantal initiatiefnemers klaar met projecten voor tijdelijk gebruik. Tevens is het project aangemeld voor de landelijke pilot 'Ontslakken', een initiatief van de Actieagenda Bouw; dit om recht te

blijven doen aan het uitgangspunt om flexibel in te spelen op initiatieven uit de markt. Er is een start gemaakt met de positionering van de nieuwe wijk, onder meer aan de hand van branding, een huisstijl, een website en toepassing van augmented reality als communicatiemiddel en ontwerpinstrument. Voor verschillende projectonderdelen wordt overleg gevoerd met externe financiers over bijzondere financiële constructies om de haalbaarheid van het plan te vergroten. Eind mei 2015 zullen de eerste terreinen opgeleverd worden door CCL, de tunnelbouwer, dan kan Nieuw Delft van start.



Samenvatting



In dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 (IOP) is de opgave voor de gebiedsontwikkeling Nieuw Delft nader uitgewerkt. De hoofdstructuur van Nieuw Delft is vastgelegd. Het inspirerende toekomstbeeld van een levendige, duurzame en bovenal Delftse wijk staat als een huis. Er wordt uitgelegd wie de beoogde eindgebruikers zijn en welke partijen de ontwikkeling kunnen invullen. Ook staat beschreven hoe ontwikkeling wordt gestimuleerd en gestuurd. Zo fungeert dit plan als visie, kader, strategie en uitnodiging ineen: een kompas voor iedereen die koers zet naar Nieuw Delft.



UITGANGSPUNTEN

Vanaf 2015 rijden treinen onder centrum Delft door. De aanleg van een spoortunnel maakt het mogelijk een gebied van circa 20 ha ten zuiden van het Bolwerk te ontwikkelen tot een hoogwaardig, duurzaam binnenstedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu. Dit gebeurt geheel en al onder gemeentelijke regie, nadat in juni 2012 de Raamovereenkomst tussen de gemeente en de Ontwikkelingscombinatie Spoorzone Delft B.V is ontbonden. De gebiedsontwikkeling beslaat een termijn van tien tot vijftien jaar. De eerste gronden komen vanaf 2013 in fasen vrij.

De gemeente Delft staat voor een boeiende en ook forse uitdaging. Grootchalige productie van permanente bebouwing op basis van blauwdrukken is niet van deze tijd. Gebiedsontwikkeling vergt anno 2013 een andere aanpak. In de huidige, door de vraag gestuurde markt bieden kleinschalige initiatieven en op de wensen van eindgebruikers toegespitste producten en diensten de beste perspectieven op ontwikkeling. Ook is er ruimte voor tijdelijke initiatieven met meerwaarde voor het gebied en de stad. Maatwerk en flexibiliteit staan voorop. Het is aan de gemeente hiervoor gelegenheid te scheppen aan de hand van planvorming en samenwerking tot stand te brengen tussen gebruikers en (markt)partijen die dit maatwerk kunnen bieden.

De gemeente gaat sturing geven aan de geleidelijke ontwikkeling van een gevarieerd stedelijk gebied. Deze uitgangspunten beschouwt zij als een unieke kans om het profiel van Delft en de kwaliteiten van de (kennis)stad verder te versterken, doorstroming op de Delftse woningmarkt tot stand te brengen en meer kenniswerkers middels huisvesting aan de stad te binden. Dit gebeurt aan de hand van een programma dat aan deze ambitie tegemoetkomt en tegelijkertijd financieel realistisch is, dat wil zeggen: de gebiedsontwikkeling gaat gepaard met het streven naar een optimale grondwaarde. De gemeente zorgt er voor dat bij oplevering van een veld de aansluitende openbare ruimte is ingericht en de locatie is ontsloten.

WERKPROCES

Op basis van een Stappenplan en het IOC Ambitie-document is in 2012 en 2013 een interactief proces doorlopen met de gemeenteraad en diverse organisaties die de belangen van Delftse bewoners en instellingen vertegenwoordigen. Via het traject van een prijsvraag heeft dit geleid tot de breed gedragen keuze voor het stedenbouwkundige plan Zicht op Delft van Palmbout Urban Landscapes. Dit plan stoelt op eerdere ruimtelijke planvorming van de stedenbouwkundige Joan Busquets voor de gehele

spoorzone, maar sluit beter aan op de huidige opgave voor de ontwikkeling van het hierin gelegen gebied. Binnen de kaders van het Ambitiedocument en de Businesscase Spoorzone Delft is dit plan nader uitgewerkt en geoptimaliseerd en als Gebiedsvisie Nieuw Delft opgenomen in het IOP. De besluitvorming in de gemeenteraad over het Integraal Ontwikkelingsplan 2025 rondt het interactieve proces af en legt het inhoudelijke fundament (het 'wat') voor de juridisch-planologische kaders en procedures. In aansluiting op het IOP zal het college een Operationeel Plan vaststellen (het 'hoe') voor de ontwikkeling van de eerste deelgebieden: de Coendersbuurt en het Van Leeuwenhoekkwartier. De planning richt zich op de start van de nieuwbouw van het woongedeelte van de Coendersbuurt in 2015.

GEBIEDSVISIE NIEUW DELFT

In het IOP is de Gebiedsvisie Nieuw Delft opgenomen. Deze bestaat uit een Essentiekaart met toelichting en een richtinggevend referentieplan. De Essentiekaart legt de hoofdstructuur van de openbare ruimte en de ligging en omvang van bouwvelden vast. Door alleen de essenties vast te leggen, geeft de gemeente ruimte aan initiatieven van uiteenlopende gebruikers, particulieren en ontwikkelaars, en kan maatwerk ontstaan. Het stedenbouwkundig referentieplan Nieuw Delft fungeert als ruimtelijk

raamwerk en inspiratiebron. Het biedt voldoende mogelijkheden om zowel het beoogde bouwprogramma als ambities op het gebied van stedelijke kwaliteit, duurzaamheid, ontsluiting, parkeren en financiën te verwezenlijken, en sluit aan op de Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030.

In het referentieplan worden drie verschillende woonmilieus onderscheiden die plaats bieden aan de beoogde eindgebruikers: de Coendersbuurt, het Van Leeuwenhoekkwartier en de Abtswoudse hof. Voor wonen in Nieuw Delft zijn op basis van marktonderzoek als voornaamste doelgroepen geïdentificeerd: senioren, tweeverdieners, jonge gezinnen, kenniswerkers en studenten. In het plan is onder meer een beeld- en sfeerbepalende water- en verkeersstructuur voorzien, de Nieuwe Delft, en een nieuw stadspark op de tunnel. Beide nodigen uit tot een hoogwaardige gebiedsontwikkeling.

KRACHT EN STRATEGIE

Het gebied heeft grote potentie. De kracht van de locatie schuilt onder meer in de aanwezigheid van een modern vervoersknooppunt en in de nabijheid van een prachtige historische binnenstad én verschillende (inter)nationaal gerenommeerde instellingen op technisch-wetenschappelijk gebied. De gemeente wil deze kracht ten volle benutten door in de komende jaren grote én kleine partijen aan zich te binden die vanuit een gedeelde visie van Nieuw Delft een levendige Delftse wijk maken waar dynamiek en innovatie samengaan met gemoedelijkheid en kleinschaligheid.

In dit IOP zijn vier groepen onderscheiden die zich als partner in de ontwikkeling aandienen. Met Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (1) is een Gronduitgifte Overeenkomst gesloten met het recht om een derde deel van het bouwprogramma te realiseren. Bestaande partners (2) met wie de gemeente relaties onderhoudt, worden uitgenodigd om aan de ontwikkeling in Nieuw Delft deel te nemen. De verschillende kennisintensieve organisaties (3) die de stad rijk is, vormen natuurlijke partners waar het gaat om de invulling van Nieuw Delft als entree en etalage van de stad, als binnenstedelijke onderzoeksruimte (living lab), en als woon- en werkgebied van kenniswerkers en studenten. Ook de verdere versmelting van campus en stad kan in Nieuw Delft uitwerking krijgen. Binnen de Randstad biedt Nieuw Delft een uniek woon- en vestigingsklimaat. Om potentiële gebruikers (4) naar Nieuw Delft te trekken, hanteert de gemeente een actieve marktbenadering waarin de eindgebruikers centraal staan. Burgers, ondernemers en instellingen worden goed geïnformeerd over de mogelijkheden om als initiatiefnemer,

toekomstige bewoner of gebruiker te handelen. Maatwerk gaat samen met vertrouwen in de kwaliteit van de ontwikkeling. Dit zal de gemeente, onder meer op basis van een wervende positionering en branding van Nieuw Delft, met verve uitdragen.

MIJLPALLEN VIEREN

In de komende jaren worden verschillende mijlpalen bereikt, zoals de opening van de spoortunnel, de voltooiing van het stadskantoor, de start van de aanleg van de Nieuwe Delft en ook verschillende tijdelijke activiteiten. Deze mijlpalen bieden gelegenheid om de gebiedsontwikkeling onder de aandacht te brengen, bij voorkeur als onderdeel van een programma van evenementen om Nieuw Delft op de kaart te zetten.

OP KOERS

De ontwikkeling van Spoorzone naar Nieuw Delft ligt op koers. Investerings in de aanleg van de spoortunnel, de hoofdinfrastructuur (waaronder de Nieuwe Delft) en het stadspark vormen de fundering voor een unieke wijk. De nieuwbouw van het stadskantoor met stationshal, de herbestemming van het oude station, de realisatie van studentenhuisvesting aan de Röntgenweg door DUWO en de voorziene nieuwbouw van Scholencombinatie Delfland brengen de gebiedsontwikkeling op gang. Samen met tijdelijke initiatieven zetten ze de toon voor de wervende uitstraling van het gebied. Aan het volgende hoofdstuk in het verhaal van Delft wordt voortvarend geschreven.

VOORTGANG

Nieuw Delft zal in al haar stadia van ontwikkeling een integraal onderdeel zijn van de levende stad. Waar dit Integraal Ontwikkelingsplan 2025 een fundamenteel kader biedt, zullen nieuwe inzichten nadere uitwerking krijgen. Voor het vervolg geldt dat het gebied altijd af is maar stap voor stap een meer definitieve vorm en functie krijgt.

Het college van B en W zal het IOP uitwerken naar een concrete ontwikkelstrategie voor de eerste deelgebieden in het perspectief van de start van de bouw in 2015. De gemeenteraad wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang en blijft nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling van Nieuw Delft.



*De functie dus van Delft.
Ik meen, dat deze zich vanzelf
aanwijst: [...] behoedster en
bewaarster van het beste der
eeuwen; dit beste zich bewust
te blijven en te trachten daaraan
een vernieuwde vorm te geven.*

Delft, Dirk Coster (1887 – 1956)

Colofon

Uitgave

Gemeente Delft
September 2013

Teksten en beelden

Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft B.V.

Redactie

Eric Burgers tekst & redactie

Coördinatie en samenstelling

Urban Management

Ontwerp

zD3D Design, Den Haag

Fotografie

Gemeente Delft
Ilona Kamps

Druk

xxxx

Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

