

Oplegger bij het PUK Van Hasseltlaan

13 mei 2025



Inhoud

Inleiding	2
1 Hoofdthema massa en bebouwing	3
1.1 Bebouwingsgrens in relatie tot de waarde van het bestaande groen	3
1.2 Bouwhoogte en relatie met schaduwwerking	5
1.3 Woningaantallen	6
1.4 Fysieke verbindingen	7
1.5 Zorg voor overlast: geluid	8
1.6 Zorg voor overlast: privacy	9
1.7 Zorg voor overlast: sociale veiligheid	10
1.8 Zorg voor overlast: afval	11
2 Hoofdthema verkeer en parkeren	12
2.1 Parkeernormen / aantal parkeerplaatsen	12
2.2 Type parkeeroplossing	14
2.3 Inritten in relatie met verkeersveiligheid	15
Bijlage 1. Kaart bouwgrens en legenda	16
Bijlage 2. Leidraad bezonningsnormen	17
Bijlage 3. Doorsneden	18

Inleiding

Op 4 en 7 september 2024 is de gemeente in gesprek geweest met de betrokkenen (omwoners, bewoners en andere belangstellenden) van de ontwikkeling rondom de Van Hasseltlaan. Verreweg de meeste opmerkingen van de ruim 300 ontvangen reacties gaan over **massa en bebouwing** en **verkeer en parkeren**, met daarbinnen 11 verschillende deelonderwerpen. De gemeente is aan de slag gegaan met die opmerkingen en dit heeft op enkele punten geleid tot een nadere toelichting op het PUK.

De bewonersopmerkingen die geen betrekking hebben op het PUK zijn ook beantwoord en zijn in een apart document opgenomen.

Leeswijzer

In dit document zijn de 11 deelonderwerpen als volgt behandeld:

- Hoofddijn van de input: samenvatting op basis van de opmerkingen van 4 en 7 september 2024 en aangevuld met opmerking van het adviesteam;
- Reactie en overwegingen van gemeente: het standpunt van de gemeente over het betreffende onderwerp en een toelichting hoe we met de opmerking willen omgaan
- Nadere toelichting: aan de hand van concrete teksten en afbeeldingen uit het PUK wordt aangegeven hoe de gemeente dit mee zal nemen bij de toetsing van plannen.

Status

Het vastgestelde PUK blijft ongewijzigd en geldend. In het PUK is aangegeven dat de resultaten van de participatie en het gesprek met omwonenden wordt meegenomen in de afweging of er daadwerkelijk kan worden afgewogen van het bestemmingsplan.

Deze nadere toelichting is onderdeel van dit gesprek met omwonenden en gaat dus meewegen bij de beoordeling van de plannen. De oplegger is bindend voor DUWO voor de verdere uitwerking. Bij tegenstrijdigheden tussen PUK en oplegger is de oplegger leidend.

1 Hoofdthema massa en bebouwing

1.1 Bebouwingsgrens in relatie tot de waarde van het bestaande groen

Hoofdpijn van de input

De waardering voor het bestaande groen is groot. Met name het Chardonpark wordt als groene parel ervaren, zowel door bewoners van de Van Hasseltlaan als andere omwonenden. De aanwezigheid van de vele bomen zorgen voor een visuele afscherming/buffer en op warme dagen is het een aangename, koele plek. Omwonenden geven ook aan dat het Chardonpark ecologisch van grote waarde is en van belang voor de biodiversiteit. Het is niet wenselijk om dat karakter ingrijpend te wijzigen. Er wordt gevraagd of het parkje als ecologische zone kan worden bestempeld. Ook het groen aan de Buitenhofdreef, Van der Slootsingel en Buitenstede/Wilhelminalaan wordt gewaardeerd, maar heeft wel een ander karakter. Dat groen wordt meer gezien als kijkgroen en laanbeplanting van hoge kwaliteit en niet zozeer als verblijfsgroen. Al geven de bewoners van de Van Hasseltlaan aan het groen aan de Buitenhofdreef soms ook te gebruiken voor bijvoorbeeld een BBQ. Dat is meer bij gebrek aan voldoende alternatieven, want heel gezellig is het niet aan zo'n doorgaande, drukke weg.

Al met al is er grote overeenstemming over dat groen niet ten koste mag gaan van de nieuwbouw. De oproep is dan ook om met de nieuwbouw zoveel mogelijk afstand aan te houden van de bestaande groenstructuren en een groene wijk te houden en te versterken.

Reactie en overwegingen van gemeente

De gemeente hecht veel waarde aan het bestaande groen. Tegelijkertijd staan we als gemeente voor een belangrijke opgave om te bouwen. Dat vraagt bij ontwikkeling dus altijd om zorgvuldige afwegingen.

De indicatieve rooilijn in het PUK, aan de parkzijde, was opgenomen om flexibiliteit te bieden voor het ontwerp. Het kavel van DUWO loopt van breed naar iets smaller. Woningen, parkeerplaatsen en buitenruimte hebben elk een bepaalde maatvoering en dan kan het soms nodig zijn om iets over de grens heen te kijken om tot een goed plan te komen. Dat betekent echter niet dat er zomaar in het park gebouwd kan worden. Dat kan alleen als het echt iets oplevert en als bestaande waarden op een andere manier terugkomen. De studies van DUWO tot nu toe laten dit nog niet zien.

Het uitgangspunt is om de eigendomsgrens te respecteren als maximale rooilijn. Aan de Buitenhofzijde wordt de begrenzing gevormd door een combinatie van de eigendomsgrens en de ecologische zone. De in het PUK geboden ruimte om in de noordoosthoek van de kavel eventueel wél in de ecologische zone te bouwen blijft ongewijzigd. Ook hier geldt dat het echt iets moet toevoegen aan het plan.

Concreet vragen wij aan DUWO om een variant te tekenen die binnen de eigendomsgrenzen blijft. Het kan zijn dat DUWO daar tegen ontwerp vragen aanloopt. Bijvoorbeeld: Waar zitten de knelpunten? Zijn die oplosbaar? Of is het nodig om op plekken toch wat ruimte te bieden over de erfgrens heen? En waar kan dat vervolgens worden gecompenseerd? De rooilijn kan onderwerp van gesprek zijn tijdens de participatiebijeenkomsten tussen DUWO en de omgeving om te komen tot een voorlopig ontwerp.

Aangezien de huidige bebouwing niet tot aan de eigendomsgrens is gebouwd betekent dit dat de afstand van de nieuwbouw tot aan de bestaande omliggende woningen kleiner kan

worden. Er blijft echter voldoende openbare ruimte over om de waarde en betekenis van de groenstructuren te behouden.

Met betrekking tot de ecologische waarde is een flora en fauna onderzoek verplicht om een vergunning te krijgen. De ecologische waarde zal dan preciezer beschreven worden. Daarnaast wordt de ecologische zone langs de Buitenhofdreef gevarieerder ingericht. Hierbij wordt specifiek rekening gehouden met de aanwezige ecologische soorten en de voor het gebied gedefinieerde doelsoorten.

Behoud van bomen

Het al dan niet kappen van bomen is direct verbonden aan het gesprek over de rooilijnen. In Delft is het uitgangspunt om zo min mogelijk bomen te kappen. Voorafgaand aan het plan moet een Boom Effect Analyse (zgn. BEA) worden opgesteld. De BEA bestaat uit een bomeninventarisatie, een inpassingsplan, een compensatieplan en een onderdeel beschermingsmaatregelen.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- Bladzijde 3, onder afbeelding “De gebouwen worden aan alle kanten omgeven door een groene zoom.”

Nadere toelichting:

- In het gesprek met betrokkenen is er een beter beeld verkregen van de waarde van de groene zoom en de verschillende onderdelen binnen die groene zoom. Het Chardonpark heeft grote waarde voor de buurt vanwege de rust, koelte en de vele bomen die een visuele afscherming geven. Het groen langs de wegen heeft naast een ecologische waarde ook een waarde als continue laan en visuele afscherming van de omliggende woningen. De gemeente zal bij de beoordeling van de plannen meewegen of het voorstel bijdraagt aan die waarden.

In het PUK:

- Afbeelding blz. 4,: “Eigendomsgrens”, “Harde rooilijn” en “Indicatieve rooilijn”

Nadere toelichting:

- Er wordt gestreefd naar een variant waarbij de bebouwing op de eigen kavel blijft, waarbij aan de westzijde de eigendomsgrens de maximale rooilijn is. De ruimte die in de noordoosthoek in de ecologische zone wordt geboden, kan alleen worden gebruikt als dit nodig is voor de realisatie van een beter plan. Ter verduidelijking hebben we een kaart toegevoegd (bijlage 1). Indien blijkt dat de na te streven variant, binnen de rooilijnen, tot knelpunten leidt, dan kan de rooilijn onderwerp van gesprek zijn tijdens de participatiebijeenkomsten tussen DUWO en de omgeving om te komen tot een voorlopig ontwerp.

In het PUK:

- Blz. 8, Ambitie 4, randvoorwaarde bullet #6: “Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid is een boombesparend plan. Kappen van grote bomen is ter voorkoming van hittestress niet toegestaan. Als dat niet mogelijk is, is compensatie een verplichting. Dit zal voor deze locatie binnen het plangebied moeten worden gerealiseerd, gezien de omvang van de locatie”

Nadere toelichting:

- De bomen zijn onderdeel van de ruimtelijke variantenstudie. Om nieuwe plannen goed af te kunnen wegen is het daarom essentieel dat er z.s.m. een BEA (boomeffectanalyse) door DUWO wordt opgesteld.

1.2 Bouwhoogte en relatie met schaduwwerking

Hoofdpijn van de input

Aan de zuidzijde van het complex speelt de schaduwwerking geen rol.

Met name de bewoners ten oosten van de Van Hasseltlaan (Foulkeslaan) zijn bezorgd over de impact van de nieuwbouw op de toename van schaduw in de namiddag/avond. Deze woningen hebben een bijzondere woningplattegrond door de corridorontsluiting, waarbij sommige woningen alleen aan de Buitenhofdreef ramen hebben. Dit wordt nu ook al als donker ervaren. Ook voor de buitenruimten, zoals balkons en tuinen zijn er zorgen over de toename van de schaduw. Enkele omwonenden geven aan dat de situatie niet mag verslechteren. Er wordt ook aandacht gevraagd voor voldoende zonlicht in het binnenterrein van het Van Hasselt-complex zelf. Om een aantrekkelijk hart te kunnen maken, waar bewoners elkaar ontmoeten is een goede balans van schaduw en zon noodzakelijk.

Er is gevraagd om een duidelijke bezonningsstudie die inzicht geeft in de effecten van de nieuwbouw op alle bestaande woningen. Een eerdere bezonningsstudie van DUWO op basis van een Schetsontwerp heeft de zorgen nog niet weg kunnen nemen.

Reactie en overwegingen van gemeente

Zoals ook in het PUK aangegeven (blz. 8, laatste alinea) is bezonning één van de belangrijke onderwerpen bij de zorgvuldige inpassing van de nieuwbouw. Als gemeente hebben we geen vastgesteld beleid waar de bezonning aan moet voldoen, maar we hebben wel een leidraad hiervoor (zie bijlage 2 bij deze oplegger). De leidraad schrijft niet voor dat er geen verslechtering mag plaatsvinden. In een stad waar gebouwd en verdicht wordt is het niet altijd mogelijk om te zorgen dat iedereen altijd evenveel zon houdt. De leidraad geeft wel handvatten voor de minimale kwaliteit en kwantiteit in de bezonning. Het is aan de gemeente om vervolgens een afweging in te maken of er een aanvaardbare situatie zal ontstaan.

De gemeente heeft inmiddels zelf een globaal bezonningsonderzoek uit laten voeren (op aanvraag in te zien). Dit is zowel gedaan voor de bestaande situatie als voor de ruimtelijke mogelijkheden die het PUK biedt. Benadrukt wordt dat dit geen ontwerp is. Dit is een weergave van de maximale (bouw)ruimte die wordt geboden in het huidige PUK, ofwel het “maximaal, theoretische model”. In de praktijk zal die ruimte niet kunnen worden ingevuld door andere eisen en randvoorwaarden om tot een goed ontwerp te komen. De massa van het uiteindelijke plan wat door DUWO uitgewerkt gaat worden zal dus kleiner zijn.

Op basis van het globale bezonningsonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Voor sommige bestaande woningen en buitenruimtes worden de zonuren op bepaalde momenten weliswaar minder als de maximale bouwhoogtes worden bereikt, maar dit wordt nog steeds als acceptabel beschouwd.
- Op enkele plekken is de situatie onacceptabel als de maximale bouwhoogtes worden gerealiseerd.
- Het is aan DUWO om de gebouwen zo te plaatsen en in te richten dat de situatie wel acceptabel is. Nadat DUWO het ontwerp verder heeft uitgewerkt met de buurt, zullen de exacte effecten per woning duidelijk worden.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- blz. 9, ambitie 5, 2e bullet bij verdiepingsvragen “Wat betekent deze nieuwbouw voor de privacy, bezonning en uitzicht van omwonenden in de buurt?”

Nadere toelichting:

- Wij vragen DUWO een bezonningsonderzoek uit te voeren wat voldoet aan de leidraad zoals de gemeente hanteert (zie bijlage 2). De gemeente toetst vervolgens of er een aanvaardbare situatie ontstaat.

1.3 Woningaantallen

Hoofdlijn van de input

Een aantal omwoners vindt dat alleen renovatie de beste oplossing is, zonder extra woningen.

Anderen staan in principe open voor het toevoegen van woningen, maar vinden dat het wel goed moet passen. De door DUWO voorgestelde toevoeging tot ongeveer 1.200 woningen in totaal roept zorgen op, vooral over de omvang en de impact op verkeer, overlast en het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Enkele omwoners twijfelen aan de noodzaak voor extra studentenwoningen op deze locatie, omdat zij denken dat er op andere plekken in de stad voldoende ruimte is.

Reactie en overwegingen van gemeente

Er is een grote behoefte aan meer studentenwoningen in Delft. Naast het toevoegen van woningen in de buurt van de TU, wordt ook gekeken naar bestaande complexen, zoals die aan de Van Hasseltlaan. De mogelijkheden binnen de stad zijn echter beperkt.

In het PUK zijn bewust geen specifieke aantallen woningen opgenomen en de gemeente is ook niet van plan om dat te doen. Het gaat de gemeente niet om het aantal woningen, maar om de kwaliteit van het plan.

Alleen renovatie biedt geen oplossing voor de behoefte aan studentenwoningen. Het is meer dan alleen het verfraaien van gevels en het aanbrengen van isolatie; er is behoefte aan nieuwe woningen. Dit betekent dat er ook sloop en nieuwbouw nodig is.

De gemeente begrijpt dat de renovatiekosten een belangrijke factor zijn voor DUWO en dat het aantal woningen invloed heeft op de haalbaarheid van de ontwikkeling. De gemeente vraagt DUWO om een ontwerp te maken dat binnen de eigendomsgrenzen blijft en inzichtelijk te maken wat dit betekent voor het aantal te realiseren woningen en de financiële haalbaarheid.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- blz. 5, ambitie 1, 2e zin “Een bijdrage aan deze kwantitatieve opgave door verdichting op deze plek kan alleen als ook wordt ingezet op een kwalitatieve impuls voor deze doelgroep.”

Nadere toelichting:

- Een goed plan is leidend. Bij de beoordeling van de plannen is mate waarin verdicht kan worden sterk afhankelijk van de kwalitatieve ambities voor deze plek. Er moet worden ingezet op een kwalitatieve impuls, voor zowel bewoners als omwonenden. Deze kwalitatieve ambities zijn in het PUK opgenomen in het hoofdstuk Visie & Ambitie.

1.4 Fysieke verbindingen

Hoofddijn van de input

Zowel bewoners als omwonenden van de Van Hasseltlaan geven in grote getalen aan geen behoefte te hebben aan fysieke verbindingen (zoals nieuwe voetpaden) van het complex naar de omliggende buurten en andersom. Er worden meer kansen gezien in een centrale ontmoetingsplek (buiten) die enigszins afgeschermd wordt van de bestaande woningen.

Een deel van de betrokkenen kan zich wel iets voorstellen bij ontmoetingsruimtes waar de buurt ook gebruik van kan maken. Samen darten of biljarten werd bijvoorbeeld genoemd. Of huiswerkbegeleiding van studenten voor kinderen uit de buurt. Fijn als die mogelijkheid er is, maar als het niet op die manier wordt gebruikt is het ook prima.

Reactie en overwegingen van gemeente

De gemeente heeft geen enkel belang bij het geforceerd opleggen van fysieke verbindingen als daar geen behoefte aan is. Een van de achterliggende gedachten hierbij was om een omgeving te maken die uitnodigt tot ontmoeting. Dit heeft immers een maatschappelijke meerwaarde, zeker in een buurt waarvan bekend is dat er vraag is naar ruimtes voor ontmoeting en verbinding. Dit kan echter ook op andere manieren worden bereikt. Bijvoorbeeld door het maatschappelijke en/of commerciële programma wat ruimte kan bieden voor ontmoeting, passend bij de behoefte uit de buurt.

De strikte randvoorwaarde voor een fysieke verbinding wordt losgelaten. DUWO wordt gevraagd om hier verder met de buurt over in gesprek te gaan in het vervolgtraject.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- Blz. 10, Ambitie 8, 1e alinea "Dit vraagt om goede verbindingen vanuit en door het complex met het park."
- Blz. 4, Ambitie 7: "Door de verbindingen tussen het achterliggend park, het hart en de Buitenhofdreef in samenhang te ontwerpen, wordt de levendigheid in de openbare ruimte bevorderd."
- Blz. 4, tekening en legenda-eenheid: "Lokale looproutes"

Nadere toelichting:

- Op basis van de gesprekken vinden we verbindingen geen prioriteit. Bij de beoordeling van plannen speelt het al dan niet aanwezig zijn van looproutes direct naar de achtergelegen wijk daarom geen rol.

1.5 Zorg voor overlast: geluid

Hoofdpijn van de input

Er zijn zorgen geuit over geluidsoverlast van 1) reflectie als gevolg van verkeer op de Buitenhofdreef en 2) de verwachte toename van leefgeluiden.

Er worden verschillende oplossingen aangedragen, zowel aan de bron (zowel auto's als bewoners), als aan mogelijk afschermende of verzachtende maatregelen (zoals bebouwing als barrière, gebruik van specifieke materialen en beplanting om weerkaatsing tegen te gaan).

De bewoners van de Van Hasseltlaan geven aan zelf soms ook geluidsoverlast te ervaren, zowel vanuit het complex zelf, maar ook vanuit de omliggende woningen. Er wordt ook aangegeven dat bewoners elkaar aanspreken als er te veel overlast ontstaat. De vormgeving van de nieuwbouw kan daarbij helpen. Dus geen groot, anoniem gebouw, maar een plek waar je elkaar kent en tegenkomt. Dan is de drempel lager om elkaar aan te spreken.

Reactie en overwegingen van gemeente

Met betrekking tot de overlast door verkeer op Buitenhofdreef: dit valt in principe buiten het project. Klachten hierover en over de openbare ruimte kunnen via de gemeentelijke website worden gemeld. De effecten van geluid vanaf de Buitenhofdreef op het complex moeten wel worden onderzocht in het kader van de vergunningverlening. Het plan zal aan de wettelijke vereisten moeten voldoen.

Met betrekking tot de leefgeluiden: deze zijn niet te voorkomen. Bij overlast kan er melding worden gedaan. Aan DUWO wordt meegegeven om goed na te denken over de positionering van collectieve en individuele buitenruimtes. Ook de suggestie om met de opbouw van de nieuwbouw, het materiaalgebruik en de beplanting rekening te houden met weerkaatsing van het geluid wordt meegegeven.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK

- blz.11, ambitie 8, verdiepingsvragen: "Zorg voor zoveel mogelijk geluidluwe gevels en geluidluwe (buiten)ruimtes (door bv. toepassing van gesloten, afschermende bebouwing)"
- blz.11, ambitie 8, verdiepingsvragen: "Beperk factoren die het positieve effect van een geluidluwe zijde teniet kunnen doen, zoals geluid van andere bronnen dan verkeer (airco's, warmtepompen, laden en lossen vrachtwagens, parkeren, horeca, sport- en speelvelden)."

Nadere toelichting:

- Wij vragen DUWO om bij de plannen een toelichting te geven welke oplossingen zijn ingezet voor het tegengaan van geluidsoverlast. Dat geldt uiteraard alleen voor de vormen van geluidsoverlast waar zij in alle redelijkheid invloed op kunnen hebben. Te denken valt aan de ruimtelijke opzet van het gebouw, de positionering van collectieve en individuele buitenruimten, entrees van gebouwen, materiaalgebruik en beplanting. Wij vragen DUWO ook om hierover het gesprek te voeren met betrokkenen.

1.6 Zorg voor overlast: privacy

Hoofdpijn van de input

Er zijn zorgen dat er door de nieuwbouw meer inkijk zal zijn in de bestaande woningen en tuinen dan nu het geval is. De omwonenden vragen daarom om de hogere bebouwing vooral zo ver mogelijk van hun eigen woning af te plaatsen. De bewoners van de Foulkeslaan willen de hogere bebouwing meer richting het park en de bewoners aan het park willen de hogere bebouwing meer richting de Buitenhofdreef. De bewoners van de Buitenstede willen de bebouwing graag zo veel mogelijk in noordelijke richting. Vanuit de Fledderusbuurt zijn geen zorgen bij ons bekend. Door de bewoners wordt ook aandacht gevraagd voor inkijk tussen de studentenwoningen onderling.

Reactie en overwegingen van gemeente

De landelijke, wettelijke normen hierover zijn helder:

- Er mag geen venster, gevelopening of balkon zijn binnen 2 meter van de erfgrans (Burenrecht);
- Er is geen recht op vrij uitzicht.

De nieuwbouw is dus niet in strijd met de wettelijke kaders.

Dat omwonenden het gevoel hebben dat er een beperkte toename aan inkijk zal optreden, is voorstelbaar. De gemeente is echter van mening dat er geen onredelijke hinder zal optreden.

De gemeente heeft een aantal doorsnedes getekend, waarbij de bestaande situatie en de maximale toekomstige situatie zijn ingetekend (zie bijlage 4). Op meerdere plekken kan/zal de bebouwing inderdaad dichterbij de bestaande woningen komen, maar deze afstanden worden aanvaardbaar geacht. Het is een ontwerpopgave voor de architect om de gevelindeling zo vorm te geven dat de nieuwbouw zo goed mogelijk in de omgeving past. De impact op de bestaande bebouwing van bijvoorbeeld gevelopeningen en materialen maakt daar deel van uit.

Tussen de meeste bestaande woningen en de nieuwbouw staan bomen. Door in principe op eigen terrein te bouwen blijven die bomen grotendeels gehandhaafd waardoor er een afschermende werking is tussen nieuwbouw en bestaande bebouwing. De verdere landschappelijke inpassing en het ontwerp van de buitenruimte moet nog worden uitgewerkt. De suggestie om rekening te houden met zicht, hoogte van bomen en relatie met de bebouwing wordt meegenomen.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- blz. 9, ambitie 5, 2e bullet bij verdiepingsvragen “Wat betekent deze nieuwbouw voor de privacy, bezonning en uitzicht van omwonenden in de buurt?”

Nadere toelichting:

- In de basis worden de afstanden van de nieuwbouw tot de bestaande bebouwing aanvaardbaar geacht en speelt dit dus geen directe rol bij de gemeentelijke beoordeling. We vragen DUWO wel om de impact van de nieuwbouw voor de verschillende omwonenden goed te visualiseren (bijvoorbeeld aan de hand van profielen of ooghoogteperspectieven) en hierover het gesprek te voeren met omwonenden.

1.7 Zorg voor overlast: sociale veiligheid

Hoofdpijn van de input

Er zijn veel zorgen, met name door bewoners van de Van Hasseltlaan zelf, over de sociale veiligheid in de complexen. Op dit moment zijn er regelmatig mensen in de gebouwen die er niets te zoeken hebben. De fietsenbergingen worden ook meermaals benoemd als onveilige plekken. Een deel van de fietsen staan nu vaak buiten als gevolg van te weinig en onveilige fietsenbergingen. Regelmatig worden er fietsen gesloopt of gejat.

Daarnaast zijn er zorgen met betrekking tot de sociale veiligheid door het ontstaan van hoeken i.r.t. de afscherming van entrees van het Chardonpark. Bijvoorbeeld als vluchtweg voor vandalen vanuit het winkelcentrum.

Reactie en overwegingen van gemeente

Het sociaal veilig ontwerp van het complex is een belangrijke opgave. Landelijk zijn hier verschillende richtlijnen voor, zoals CPTED. Als gemeente verplichten wij die richtlijnen niet, maar gezien de opgave willen we sterk adviseren om een adviseur voor veilig ontwerp te betrekken.

DUWO geeft zelf ook aan een groot belang erbij te hebben om een fijne, sociaal veilige woonomgeving te maken voor hun huurders.

Een goede, veilige (in pandige) fietsenstalling is reeds in PUK opgenomen.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

Het onderwerp sociale veiligheid is niet op een specifieke plek terug te vinden in het PUK, maar wordt bij nagenoeg alle ambities wel ergens genoemd. Sociale veiligheid is een integraal thema wat raakt aan openbare ruimte, bebouwing en programmering.

Nadere toelichting:

- Advies: Betrek in een vroeg stadium een adviseur voor sociaal veilig ontwerp en sluit aan bij een landelijk bekende richtlijn, zoals CPTED.

1.8 Zorg voor overlast: afval

Hoofdpijn van de input

De bestaande oplossing voor afval is een doorn in het oog. De containers zijn onderhevig aan wind en afval ligt regelmatig door de hele wijk en ook vogels kunnen nu bij het afval. Er wordt gevraagd om dat z.s.m. goed op te lossen.

Er wordt gesuggereerd dit al vooruitlopend op de nieuwbouw te doen, bijvoorbeeld met een tijdelijke oplossing van een haag rondom de afvalcontainers of een overkapping. Dan waait het in ieder geval niet zo ver weg en kunnen de vogels er niet zo makkelijk bij.

Reactie en overwegingen van gemeente

Het is gemeentelijk beleid om afval bij nieuwbouw binnen het gebouw op te lossen. Dit is ook al in het PUK opgenomen.

In nadere toelichting daarop wordt ook een goede oplossing gevraagd van DUWO in de verschillende fases van de ontwikkeling.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In PUK:

- Blz. 11, ambitie 8, verdiepingsvragen " Voor alle wooneenheden en bedrijfsoppervlakte zijn inpandige afvalruimtes verplicht om het logistieke bewegingen naar beneden te brengen en de manoeuvreerruimte te verminderen"

Nadere toelichting:

- Bij de beoordeling van plannen zullen wij toetsen of de oplossing voor afvalinzameling aan het beleid voldoet. In aanvulling daarop zullen wij ook voor de plannen van deelfases of tijdelijke fases goed kijken of de afvalinzameling goed is ingepast. DUWO kan bijvoorbeeld de huidige locaties al aanpassen met tijdelijke maatregelen, in overleg met bewoners en omwonenden.

2 Hoofdthema verkeer en parkeren

2.1 Parkeernormen/ aantal parkeerplaatsen

Hoofddijn van de input

Er zijn veel vragen en zorgen over het autobezit onder studenten en het gebruik van de huidige parkeerplaatsen. Het is algemeen bekend dat de huidige parkeerplaatsen ook door anderen wordt gebruikt. Er wordt ook getwijfeld of studenten überhaupt wel een auto moeten hebben.

Er is brede overeenstemming over dat de parkeerdruk in de omliggende buurten niet mag toenemen door extra studenten/bezoekers van de Van Hasseltlaan die daar gaan parkeren. Er moeten dus voldoende parkeerplaatsen worden gemaakt. Tegelijkertijd vindt men ook dat er niet te veel parkeerplaatsen moeten worden gebouwd. Dat neemt immers ruimte in. Die ruimte kun je beter gebruiken voor bijvoorbeeld groen of een kleiner bouwmassa is de algemene opvatting. Er wordt ook aandacht gevraagd voor parkeerplekken voor verhuizingen en bezoek.

Een klein aantal betrokkenen geeft betaald parkeren als overweging mee. De bestaande omwonenden kunnen met een vergunning blijven parkeren in de openbare ruimte en studenten kunnen dan uitsluitend op eigen terrein parkeren. Andere omwonenden zijn juist tegen betaald parkeren. Ook deelauto's, verspreid in de wijk worden genoemd als oplossing.

Reactie en overwegingen van gemeente

Het uitgangspunt voor de parkeernormen staan in "Beleidsregels Parkeernormen Delft 2023". Deze gaat uit van 0,15 pp/woning voor studenten (waarvan 0,05 voor bewoners en 0,10 voor bezoekers). Voor de overige functies, zoals commerciële of maatschappelijke voorzieningen en de 5% woningen voor starters gelden andere normen, die zijn ook opgenomen in de Beleidsregels.

DUWO heeft aangegeven het liefst geen of zo min mogelijk parkeerplaatsen te willen realiseren om meer kwaliteit en ruimte te bieden om een goed plan te kunnen maken. Als gemeente vinden we dat echter niet realistisch. De norm van 0,05 pp/woning voor bewoners is al laag en voor bezoekers, bezorgers, werknemers en bezoekers van de commerciële of maatschappelijke voorzieningen is er ook altijd een aantal parkeerplaatsen nodig.

Als DUWO toch minder parkeerplaatsen wil realiseren dan de parkeernormen voorschrijven heeft zij 2 knoppen om aan te draaien:

1. Minder woningen;
2. Toestemming vragen aan de gemeente om een lagere parkeernorm toe te mogen passen;

Zoals al aangegeven is het aantal woningen voor de gemeente geen randvoorwaarde. Als minder woningen tot een betere parkeeroplossing leiden dan ziet de gemeente daar geen bezwaar in.

Voor het toestaan van een lagere parkeernorm is een collegebesluit nodig. Dit vraagt om een goede onderbouwing. Er wordt geadviseerd aan DUWO om als eerste stap een uitgebreid kentekenonderzoek onderzoek naar de herkomst van de auto's in de huidige situatie te doen. Ook kan er een onderzoek worden gedaan naar het autobezit onder studenten in

andere DUWO-complexen. Dat onderzoek kan vervolgens worden gebruikt voor een alternatief mobiliteitsplan.

Het gemeentelijk beleid maakt het mogelijk om bij (grotere) bouwontwikkelingen zoals de Van Hasseltlaan proactief te reguleren. Dit betekent dat het college bij bouwontwikkelingen kan besluiten tot het invoeren van betaald parkeren in de directe omgeving. Er kan dan ook worden besloten om aan bepaalde adressen, in dit geval de Van Hasseltlaan, geen parkeervergunning toe te kennen. Hierdoor wordt overlast in de omliggende straten op voorhand voorkomen én wordt de mobiliteitstransitie bij bouwontwikkelingen in Delft ondersteund. Of en wanneer er betaald parkeren in de omgeving van de Van Hasseltlaan wordt ingevoerd is nu nog niet bekend.

Samengevat houden we in het PUK vast aan de gemeentelijke parkeernormen, met daarbij de mogelijkheid voor DUWO om het college te vragen om een lagere parkeernorm toe te passen op basis van grondig onderzoek. Deze mogelijkheid was al opgenomen in het PUK, maar de verwoording zal iets worden aangepast.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In PUK:

- Blz. 6, ambitie 2, onderzoeksvragen: “Hoe kan op basis van een Mobiliteitsplan een alternatieve toepassing van de parkeernormen (ten opzichte van het geldende parkeerbeleid) worden gemotiveerd, zonder dat dit gevolgen heeft voor de parkeersituatie in de directe omgeving? Dit Mobiliteitsplan kan bijvoorbeeld ingaan op cijfers met betrekking tot het autobezit en -gebruik van de beoogde doelgroep, het gebruik van de huidige parkeervoorzieningen door bewoners en bezoekers op maatgevende momenten, deelmobiliteit en initiatieven voor goede fietsparkeervoorzieningen.”

Nadere toelichting:

- Het gesprek met de bewoner en omwonenden bevestigt het vermoeden van DUWO dat de huidige parkeerplaatsen niet alleen door bewoners worden gebruikt. Het is essentieel om daar meer inzicht in te krijgen om tot een goede, passende parkeeroplossing te kunnen komen. Als aanvulling op de onderdelen van het Mobiliteitsplan wordt daarom meegegeven dat een uitgebreid onderzoek naar de herkomst van de auto's in de huidige situatie noodzakelijk is.

2.2 Type parkeeroplossing

Hoofdpijn van de input

Veel betrokkenen hebben bezwaren tegen het realiseren van 1 geclusterde parkeervoorziening. Er zijn zorgen dat dit leidt tot een te omvangrijk gebouw, waarvan de uitstraling en gevels geen kwaliteit hebben naar de omgeving. Ook is er de zorg dat al het verkeer via 1 in- en uitrit naar de geclusterde parkeervoorziening moet.

Het aanbod van deelauto's wordt veelal als positief gezien, waarbij het idee is genoemd om die dan verspreid door de wijk te plaatsen, zodat ook de omwonenden er profijt van kunnen hebben.

Er wordt gevraagd niet alleen rekening te houden met bewoners en bezoekers, maar ook met verhuishagens, bezorgers en andere tijdelijke voertuigen.

Reactie en overwegingen van gemeente

De overweging om één geclusterde parkeervoorziening voor te stellen in het PUK komt voort vanuit de ambitie om de impact van de parkeerplaatsen zo klein mogelijk te houden. Op die manier blijft er meer ruimte over voor groen, afwatering, bomen in de volle grond en ontmoeting.

Achteraf bezien levert deze randvoorwaarde geen goede oplossing op voor deze plek. Deze specifieke randvoorwaarde wordt daarom aangepast. Het kwalitatieve doel blijft wel overeind: er moet voldoende ruimte over blijven voor groen en ontmoeting. Als er parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd dan worden die landschappelijk ingepast, bijvoorbeeld met halfverharding.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- Blz. 6, ambitie 2, alinea 2: Een compacte, gebouwde parkeeroplossing voor de studenten en bezoekers als onderdeel van de herontwikkeling ligt daarom voor de hand.
- Blz. 6, ambitie 2, randvoorwaarden: Het parkeren van auto's moet worden geclusterd in een flexibel, bruikbaar, goed ingepast en duurzaam parkeergebouw.
- Blz. 7, Ambitie 4, 2e alinea: "De verdichting op deze plek heeft gevolgen voor het te bebouwen oppervlak. Om voldoende groene ruimte te behouden worden de bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld geclusterd in een compact parkeergebouw."

Nadere toelichting:

- Bij de toetsing kijken we naar een geschikte parkeeroplossing, dit hoeft niet per se een compacte gebouwde oplossing te zijn. De opgave om voldoende groene, onverharde ruimte te behouden en dus zo efficiënt mogelijk om te gaan met de footprint van de bebouwing blijft wel een belangrijk punt bij de beoordeling. Ook de opgave om de auto zo min mogelijk in het zicht van de openbare ruimte te plaatsen blijft overeind. Dat kan in een gebouw, maar ook landschappelijk worden opgelost. Indien er parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd moet de verharding waterdoorlatend/groen zijn.

2.3 Inritten in relatie met verkeersveiligheid

Hoofdpijn van de input

Er zijn grote zorgen dat verkeersdruk op de bestaande straten te groot wordt als er 1 geclusterde parkeervoorziening komt, zoals nu in het PUK is voorgesteld.

Ook zijn er zorgen over de verkeersveiligheid van andere, meer kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers. Er zijn formele voetpaden en fietsroutes, maar de ervaring is dat er ook veel olifantenpaadjes zijn en dat fietsers regelmatig op de stoep fietsen. Er wordt gevraagd om goed na te denken over deze verkeersstromen en voorrang te geven aan de voetgangers en fietsers m.b.t. verkeersveiligheid. Met name de ochtend- en avondspits, i.c.m. schoolgaande kinderen wordt gezien als een belangrijk punt. Ook de afwikkeling van verkeer bij de huidige stoplichten wordt genoemd als punt van aandacht.

Het spreiden van het verkeer en de inritten wordt genoemd als mogelijke oplossing.

Reactie en overwegingen van gemeente

Er mag uiteraard geen onveilige verkeerssituatie ontstaan, waarbij met name aandacht nodig is voor kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers. In het ontwerp van de buitenruimte (zowel op terrein van Duwo, als de aansluitingen op de openbare ruimte) moeten voetgangers en fietsers veilige, heldere routes krijgen.

Er wordt gevraagd aan DUWO om de effecten van de verkeersveiligheid op de omgeving goed in beeld te brengen. Hierbij moet worden aangetoond dat de toename van verkeersdruk op een veilige manier over de kruisingen kan worden afgewikkeld. Op basis van het onderzoek zal worden bekeken of en welke maatregelen er nodig zijn op terrein van DUWO of in de directe omgeving. Het spreiden van autoverkeer over de kruisingen kan hierbij een oplossing zijn.

Verkeersveiligheid wordt altijd meegenomen in het beoordelen van een bouwplan.

Nadere toelichting aan de hand van concrete teksten/afbeeldingen uit het PUK

In het PUK:

- Blz. 6, ambitie 2, randvoorwaarden

Nadere toelichting:

- Uitgangspunt is dat er geen onveilige situaties mogen ontstaan voor de voetganger en fietser. In het ontwerp van de buitenruimte (zowel op terrein van Duwo, als de aansluitingen op de openbare ruimte) moeten voetgangers en fietsers veilige, heldere routes krijgen. Wij vragen DUWO om de effecten op de verkeersveiligheid op de omgeving in beeld te brengen, zodat wij dit mee kunnen nemen bij de beoordeling van de plannen.



Bijlage 2. Leidraad bezonningsnormen

Delft heeft geen vastgesteld beleid, maar hanteert wel de onderstaande normen als leidraad voor een goede bezonning (op advies van RHDHV).

Effecten van nieuwbouw op bestaande woningen

Het effect van nieuwbouw op de omgeving bestaat uit 2 onderdelen:

- A. De zon op de gevels van omliggende bestaande woningen;
- B. De schaduwwerking op de openbare ruimte of buitenruimen van omwonenden.

A. Zon op de gevel

In delft hanteren we de Lichte TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober in midden vensterbank binnenkant raam. Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. In sommige gevallen mag de bezonning van 2 gevels worden opgeteld. Dit is afhankelijk van de woningplattegrond. Bezonning hoeft niet aansluitend plaats te vinden.

Dit onderdeel A. wordt normatief beoordeeld. Om te kunnen beoordelen of deze norm wordt behaald is een bezonningsonderzoek met ten minste de volgende informatie nodig:

- Toetsingsdatum => 19 februari (dit komt overeen met 21 oktober)
- Meetpunten => per woning in midden vensterbank binnenkant raam. Dit vraagt dus om een relatief gedetailleerde modelering van de bestaande woningen inclusief gevelopeningen en eventuele balkons of uitkragingen.
- Tijdstippen => Er zijn geen officiële eisen aan de tijdstippen als meetpunten. Voor een goed beeld is het aan te raden om minimaal een interval van 1-2 uur te hanteren. Indien de 1-2 uren intervallen geen uitsluitsel geven of aan de norm kan worden voldaan moeten de exacte cruciale tijdstippen (hoe laat de zon op de gevel komt en hoe laat deze er weer vanaf gaat) in beeld worden gebracht.
- Visualisaties => de afbeeldingen geven inzicht in de meetpunten op de gevel en zijn daarom bij voorkeur in 3D gevisualiseerd.
- Vergelijking => zowel de bestaande als de nieuwe situatie dient in beeld te worden gebracht om een vergelijking te kunnen maken in afname van zon op de gevel.

B. De schaduwwerking van nieuwbouw op de openbare ruimte of buitenruimte van omwonenden.

Voorkomen moet worden dat de schaduw te veel toeneemt. Sommige functies hebben juist een goede bezonning nodig, zoals tuinen, pleinen, terrassen of speelplekken. Ook voldoende schaduw op deze plekken is wenselijk. Zodat mensen in de steeds hetere zomers ook de schaduw kunnen opzoeken.

Dit onderdeel wordt kwalitatief beoordeeld. Om deze kwaliteit te kunnen beoordelen is een bezonningsonderzoek met ten minste de volgende informatie nodig:

- Toetsingsdata => 22 december, 21 juni, 21 maart, 23 september (let op zomer en wintertijd);
- Meetpunten => niet van toepassing. Het 3D bezonningsdiagrammen moet wel voldoende inzicht geven in de schaduw en zon in omliggende buitenruimten;
- Tijdstippen => 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur, 18.00 uur. Op 21 december is 18.00 uur niet relevant, omdat de zon dan al onder is. In juni is 20.00 uur ook relevant.
- Vergelijking => zowel de bestaande als de nieuwe situatie dient in beeld te worden gebracht om een vergelijking te kunnen maken in toenamen van schaduwwerking van de nieuwbouw op de buitenruimten.

Gemotiveerd afwijken

Indien niet aan de norm wordt voldaan of de schaduw op buitenruimten te veel afneemt, kan de ontwikkeling toch wenselijk zijn. Bevoegd gezag weegt af of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er vindt hierbij een afweging plaats tussen verschillende belangen. Inzicht in het verschil tussen de bestaande en nieuwe situatie is daarbij essentieel.

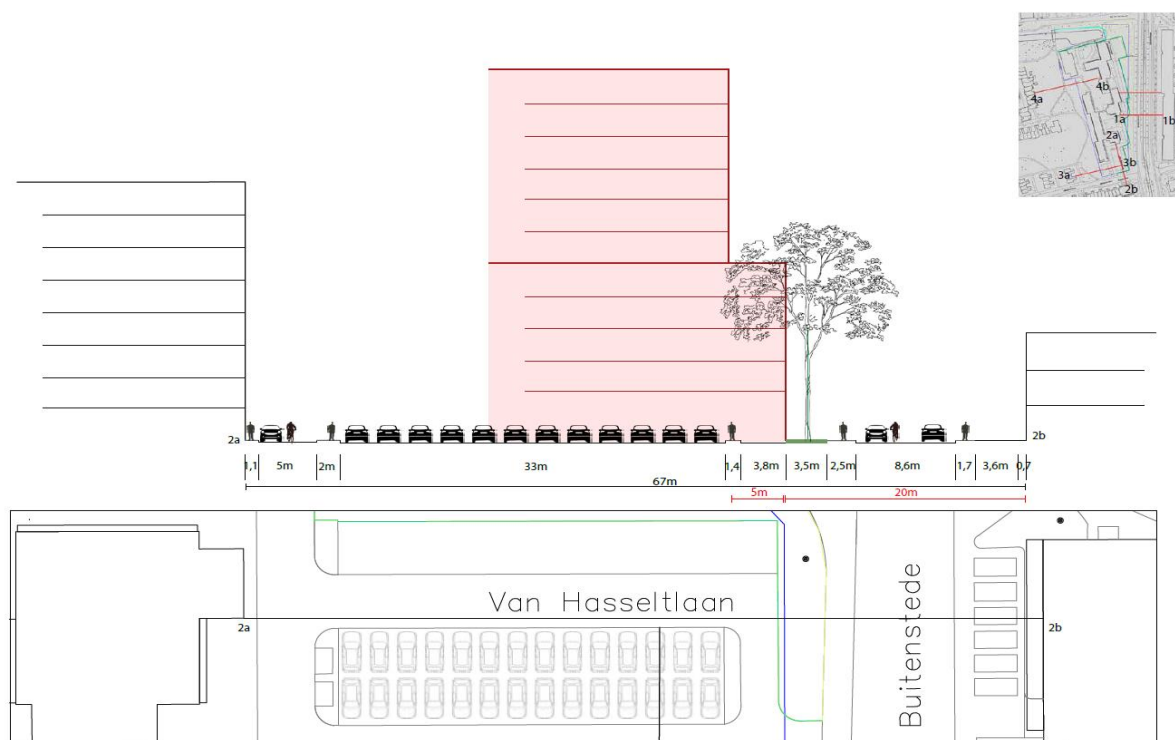
Bijlage 3. Doorsneden

De witte bebouwing is bestaand.

De rode bebouwing is het maximaal, theoretische model. In de praktijk zal die ruimte niet overal kunnen worden ingevuld door andere eisen en randvoorwaarden.



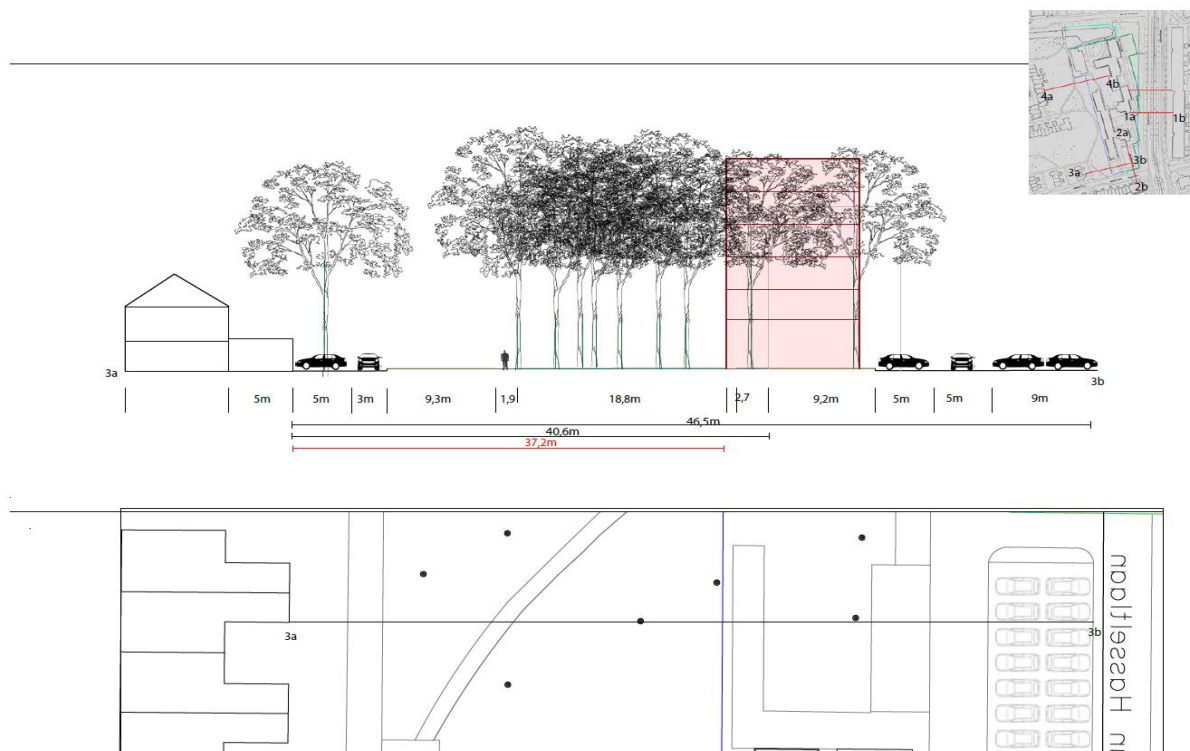
Doorsnede 1. Buienhofdreef-Foulkeslaan



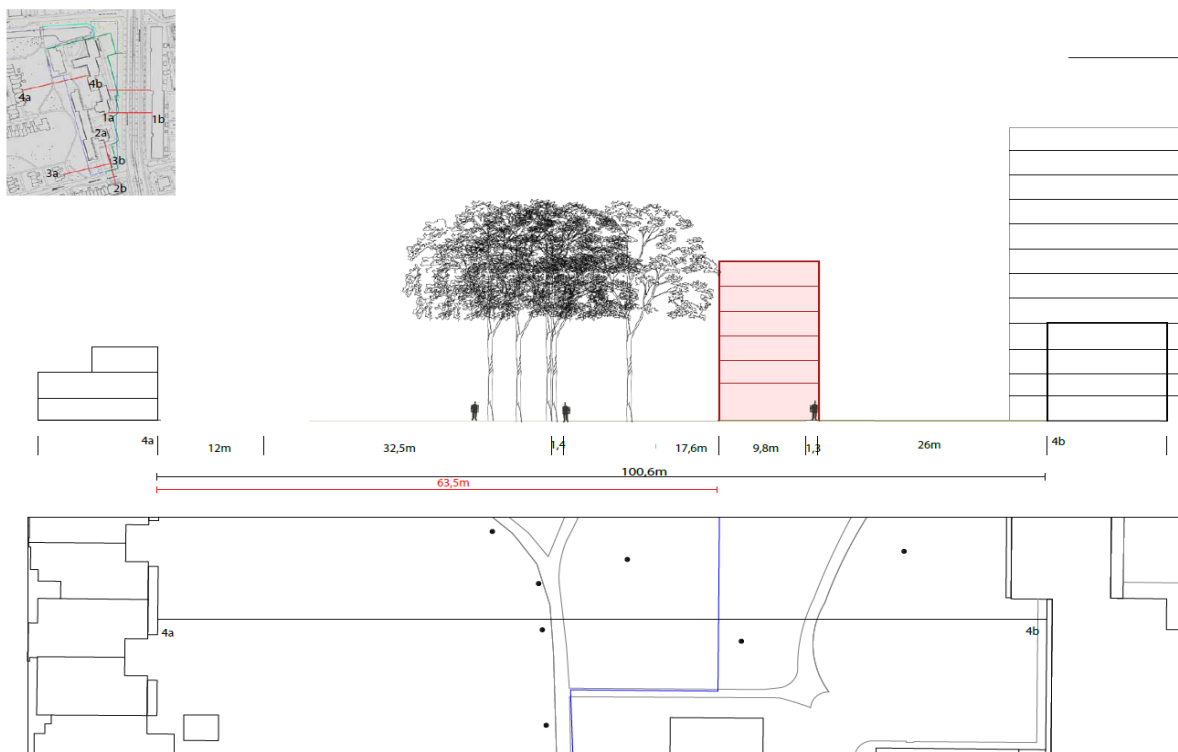
Doorsnede 2. Buitenstede

De witte bebouwing is bestaand.

De rode bebouwing is het maximaal, theoretische model. In de praktijk zal die ruimte niet overal kunnen worden ingevuld door andere eisen en randvoorwaarden.



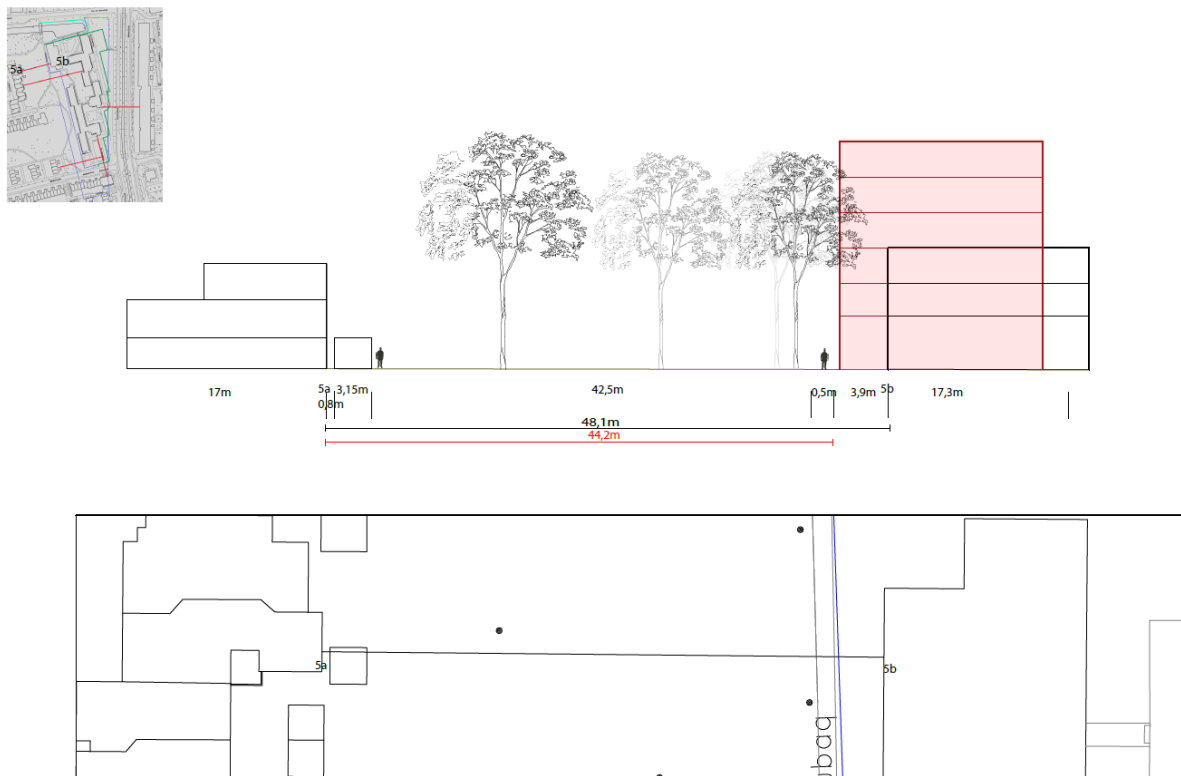
Doorsnede3. Wilhelminalaan – Chardonpark-Zuid



Doorsnede 4. Gebbenlaan – Chardonpark-midden

De witte bebouwing is bestaand.

De rode bebouwing is het maximaal, theoretische model. In de praktijk zal die ruimte niet overal kunnen worden ingevuld door andere eisen en randvoorwaarden.



Doorsnede 5. Gebbenlaan – Chardonpark-noord

Colofon

Dit is een uitgave van

Gemeente Delft

Postbus 78, 2600 ME Delft

Telefoon 14015

Internet www.delft.nl

April 2025