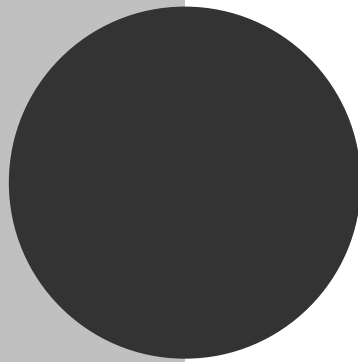
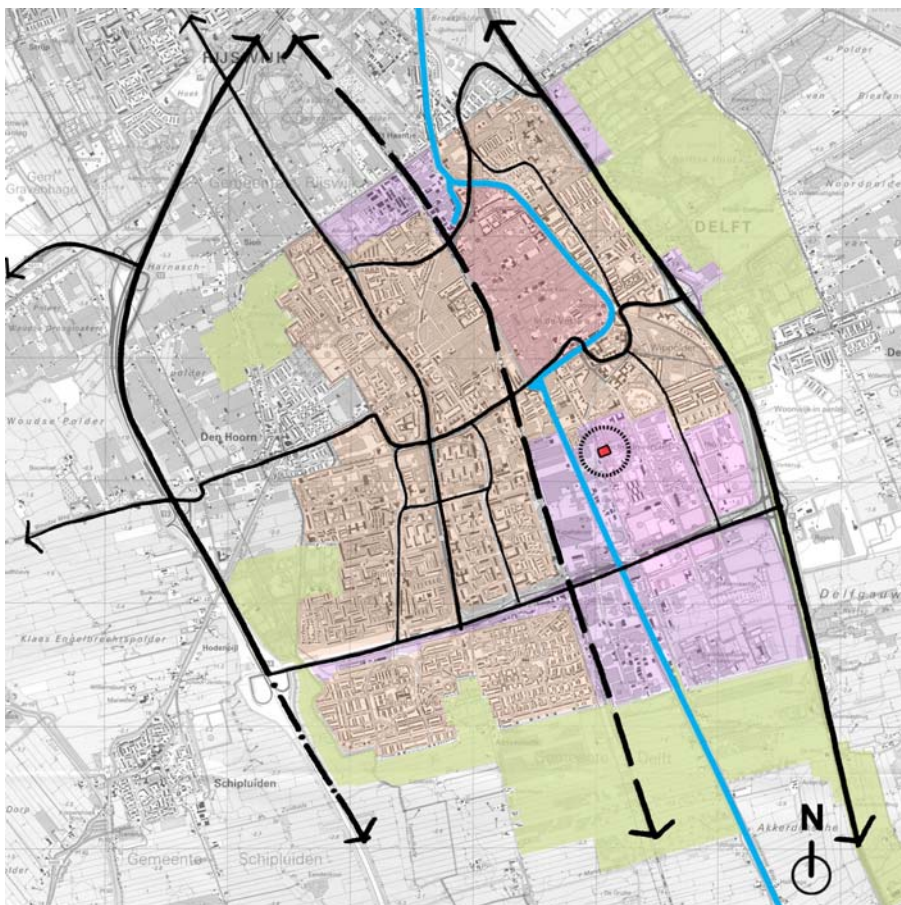


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Hogeschool Inholland





Afbeelding 1: Ligging in de stad

1. Inleiding

Tussen de Jaffalaan en de TU warmtekrachtcentrale staan drie gebouwen uit de jaren 1960, welke door de TU zijn afgestoten. Deze gebouwen zullen worden gesloopt en vervangen door drie nieuwe gebouwen ten behoeve van respectievelijk de Haagse Hogeschool, Duwo studentenhuysvesting en Hogeschool Inholland. Deze nieuwe gebouwen passen alle in het beeld van de TU-campus.

De nieuwbouw van Hogeschool Inholland aan de Rotterdamseweg 141 past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Wipmolensloot uit 1954. Realisatie van deze hogeschool vergt dus een vrijstelling zoals bedoeld in artikel 19 lid 2 WRO.

De nieuwbouw van Hogeschool Inholland wordt gerealiseerd ter vervanging van haar locatie aan de Kalfjeslaan 2 te Delft. Voor deze locatie komt de tijdelijke vrijstelling van het bestemmingsplan in 2008 ten einde.

Aangezien de ontwikkeling van Inholland onderdeel uitmaakt van de herontwikkeling van een grotere zone, waarin ook Duwo en Haagse Hogeschool liggen, wordt het plan binnen deze samenhang beschreven.



afbeelding 2: ligging locatie Inholland aan Rotterdamseweg

2. Beschrijving van het bouwplan

Het bouwplan ligt in de strook tussen Rotterdamseweg en Leeghwaterstraat direct ten noorden van de bestaande warmtekrachtcentrale van de TU. De hoofdingang ligt halverwege de Rotterdamseweg en de Leeghwaterstraat. Een voetgangerstraverse over de halfverdiepte parkeerbak maakt de hoofdingang van beide kanten bereikbaar. De hoofdorïëntatie is evenwel vanaf de Rotterdamseweg.

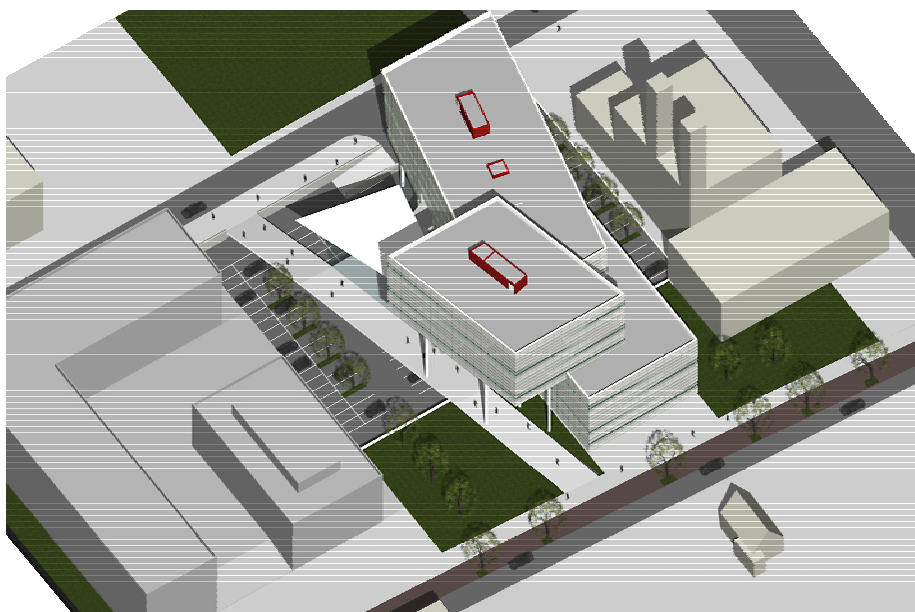
Het gebouw heeft een hoogteaccent van een kleine 28 meter, dat fungeert als markeringspunt voor zowel de strook met de hogescholen zelf als de TU-wijk als geheel. De overige gebouwonderdelen hebben verschillende bouwhoogtes, waarvan de hoogste niet hoger zijn dan 21 meter.

Het parkeren van auto's en het stallen van fietsen vindt plaats in een halfverdiepte parkeerbak. Een groot deel van het schoolgebouw staat op kolommen over de parkeerbak heen. De entree van de parkeergarage ligt aan de Leeghwaterstraat.



afbeelding 3: overzicht van de drie nieuwe ontwikkelingen aan de Rotterdamseweg

Vanaf de Rotterdamseweg is er aan beide kanten van het gebouw een doorzicht naar de Leeghwaterstraat. Het parkeren wordt uit het zicht gehouden door een oplopend grastalud aan de kant van de Rotterdamseweg en door een verhoogde groenstrook aan de kant van de Leeghwaterstraat.



afbeelding 4: nieuwbouw Inholland met links bouwvolume Duwo en rechts warmtekrachtcentrale

Het programma van Hogeschool Inholland (ca. 8200 m² vloeroppervlak) kent een heel sterke driedeling. Ten eerste zijn er de opleidingen scheepvaart en luchtvaart die in de onderste drie lagen zitten. Ten tweede zijn er de agrarische opleidingen, die in de middelste drie lagen zitten. Als derde en laatste is er de administratie die in de bovenste drie lagen zit.

De totale hoogte (7 lagen) bedraagt 27,20 meter (afgerond 28 meter).

In het centrale entree-atrium bevinden zich de ingangen voor de drie onderdelen. Op de entreelaag kan je doorlopen naar de scheep- en luchtvaart afdeling, of je neemt de roltrap direct naar het agrarische deel, die begint op de derde laag, of je neemt de liften naar de administratie op de bovenste lagen. In het atrium hangt de grote collegezaal met 165 zitplaatsen. De 118 parkeerplaatsen zijn in een halfverdiepte open parkeerbak opgenomen.



afbeelding 5: Impressie bouwvolume gezien vanaf Rotterdamseweg

3. Toets aan het vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan “Wipmolensloot” dat is goedgekeurd op 23 maart 1954. Het bestemmingsplan kent aan de gronden de bestemming “grond bestemd voor bebouwing ten dienste van het technisch hoger onderwijs en het toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek” toe.

In artikel 2 van de bij het bestemmingsplan behorende voorschriften is bepaald dat: uitsluitend mogen worden opgericht gebouwen ten dienste van het hoger technisch onderwijs en het toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek zoals collegegebouwen, laboratoria, werkplaatsen, administratiegebouwen, e.d. De bouwhoogte is voor een groot gedeelte onbepaald, echter die delen die op de plankaart met een arcering zijn weergegeven hebben een maximale bouwhoogte van 18 of 12 meter.

Strijdigheid bestaat uit het overschrijden van de maximale bouwhoogte daar waar de maximale bouwhoogte van 12 meter van toepassing is. Het hoogste bouwdeel (+27.200 NAP) steekt met een oppervlakte van ca. 150m² door de begrenzing van het 12 meter gebied heen. Realisatie van de hogeschool Inholland ter plaatse vergt aldus een vrijstellingsprocedure als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

Raadsbesluit 22 december 2005 inzake procedure ruimtelijke onderbouwing:

“Onder plannen met een geringe ruimtelijke impact wordt verstaan:

- plannen die voorzien in een wijziging van het volgens het geldend bestemmingsplan toegestane gebruik met een maximale oppervlak van 1500 m² gecombineerd met vergunningplichtige interne verbouwing;
- of
- plannen die voorzien in een overschrijding van de volgens het geldend bestemmingsplan toegestane bouwhoogte of het toegestane bouwvolume met een maximum van 15%.”

4. Korte beschrijving van de bestaande situatie

De huidige situatie kenmerkt zich door een reeks autonome gebouwen variërend in hoogte maar overwegend tussen 7 en 12 meter. Noch aan de Rotterdamseweg, noch aan de Leeghwaterstraat is er een duidelijke rooilijn. De gebouwen worden afgewisseld met parkeerplaatsen op maaiveld en enkele groene gazons. De ontsluiting vindt plaats vanaf zowel de Rotterdamseweg als de Leeghwaterstraat.

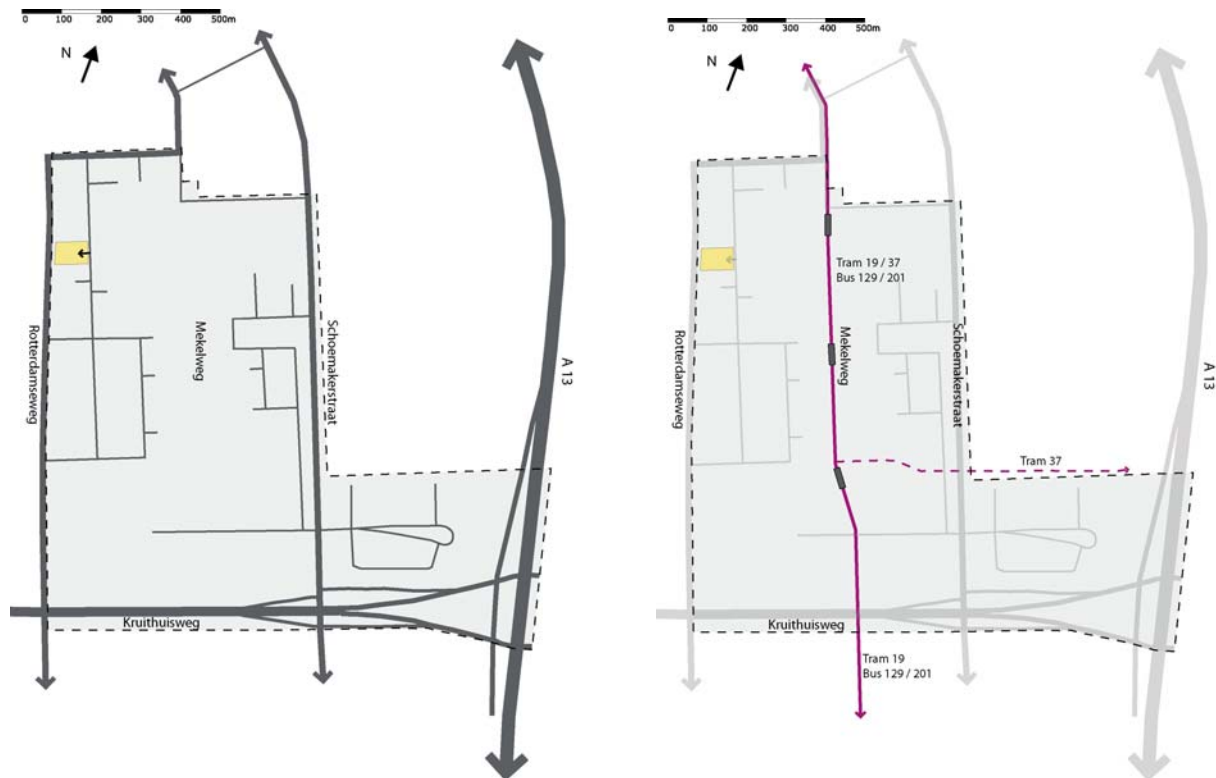
Het huidige gebouw (voorheen R.O.B.), waarop de nieuwbouw voor Hogeschool Inholland is geprojecteerd, grenst direct aan de warmtekrachtcentrale. Dit gebouw, dat wordt gehandhaafd, is beduidend hoger dan het R.O.B.-gebouw.

De gebouwen hebben een functie voor onderwijs en onderzoek van de TU.

5. Mobiliteit

Autoverkeer en parkeren

Inholland is voor autoverkeer ontsloten vanaf de Leeghwaterstraat. Deze is te benaderen vanaf de Jaffalaan en de Rotterdamseweg (via de C. Drebbelweg). Beide straten vormen de hoofdontsluitingsstructuur voor het westelijke deel van de TU-wijk. De (beperkte) verkeersstroom die de herontwikkeling van de locatie genereert, is voorzien in het LVVP.



afbeelding 6: ontsluiting locatie voor autoverkeer

afbeelding 7: trace en haltes tram 19

Op basis van de in 2004 door de gemeenteraad vastgestelde nota Parkeren en Stallen zijn 118 parkeerplaatsen nodig. Deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd in een halfverdiepte parkeerbak deels onder het gebouw.

Openbaar vervoer

Binnen enkele jaren zal tram 19 rijden over de Mekelweg. Na aanleg van het Mekelpark en daarbij de voetgangersbrug over het water tussen Aula en IO-plein, zal de entree van Inholland binnen 400 meter loopafstand van de halte voor de Aula komen te liggen.

De locatie wordt dus goed ontsloten door openbaar vervoer.

Langzaam verkeer

Het bestaande vrijliggende tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van Rotterdamseweg blijft gehandhaafd. Bij de op handen zijnde reconstructie van de Jaffalaan zullen door het doortrekken van dit fietspad de aansluiting op het vrijliggende fietspad van de Jaffalaan en de aansluiting op de Rotterdamseweg-noord, Julianalaan en Abtwoudsepad worden verbeterd. De fietsenstalling is bereikbaar vanaf de Leeghwaterstraat. De Leeghwaterstraat is ter plaatse van de locatie een relatief rustige straat. Na invoering van de voorgenomen instelling van een parkeerregime in de TU-wijk zal de Leeghwaterstraat in geen geval drukker worden.

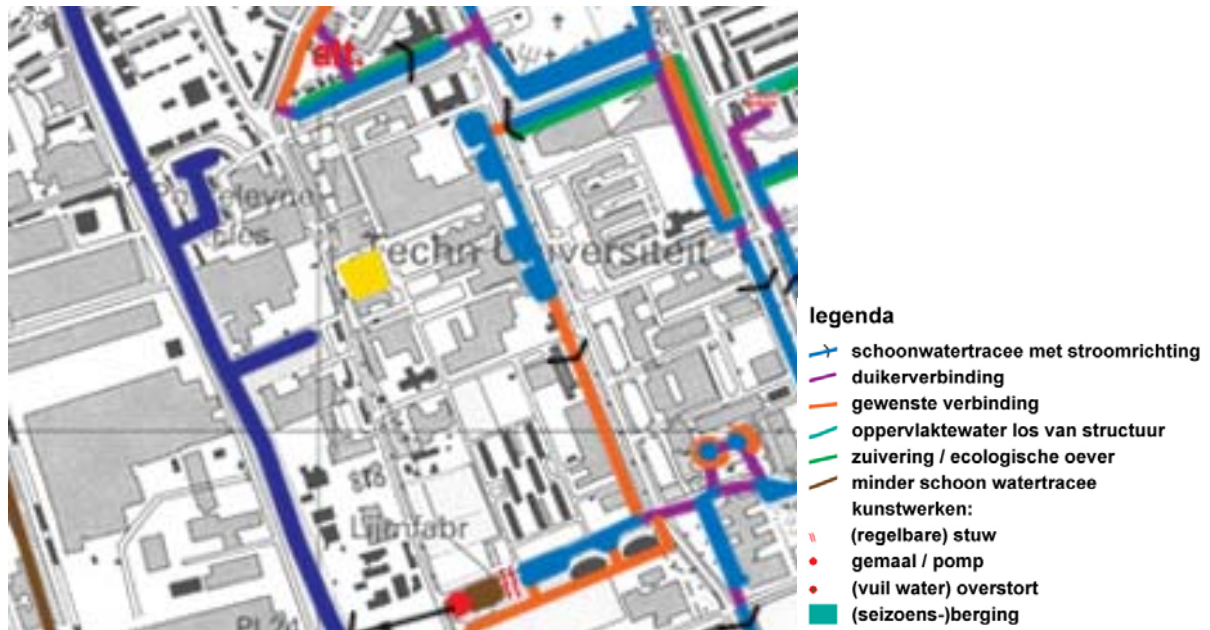
6. Milieuaspecten

Water

Het plangebied is gelegen in de Zuidpolder van Delfgauw. De waterbergingscapaciteit voor het noordelijke en zuidelijke deel van de polder (op Delfts grondgebied) samen is 154 m³/ha. De maximale toelaatbare peilstijging is 30 cm. Met de maatregelen uit de watersysteemanalyse wordt 48 m³/ha waterberging gerealiseerd zodat de resterende wateropgave - op te lossen met de waterstructuurvisie - 123 m³/ha bedraagt. De Waterstructuurvisie (gemeente Delft en Hoogheemraadschap van Delfland, 2005) voorziet voor deze polder met de huidig geplande maatregelen in een hoeveelheid van 22 m³/ha. De resterende opgave moet worden gezocht door watermaximalisatie en door overloop naar het nog te ontwikkelen gebied TU-Zuid (Technopolis).

Ter plaatse van de betreffende locatie is in de waterstructuurvisie niet voorzien in realisatie van oppervlaktewater. Langs de Rotterdamseweg ligt een waterkering. Naast de waterkeringen ligt een beschermingszone van 15 m breed. In deze zones moeten de keurbepalingen in acht worden genomen. Onderzocht wordt nog of de waterkering verplaatst zal worden in de richting van de Schie. Voor deze ontwikkeling zal dat geen consequenties hebben.

De riolering van het pand zal gescheiden uitgevoerd worden.



afbeelding 8: uitsnede waterstructuurkaart

Ecologie

In het kader van de Flora- en Faunawet is onderzoek uitgevoerd. De conceptresultaten zijn bekend in week 46. De conceptrapportage wordt met dit plan ter inzage gelegd. Indien uit het

rapport blijkt dat er beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied dienen er maatregelen te worden getroffen en moet een ontheffing worden aangevraagd bij LNV.

Luchtkwaliteit

In het onderzoek 'Luchtkwaliteit onderzoek ontwerp bestemmingsplan TU midden' (gemeente Delft 23 juni 2006) is o.a. de locaties van de Hogeschool In Holland aan de Rotterdamseweg onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan overal in het plangebied wordt voldaan aan de plandrempel voor NO₂ en aan de grenswaarden voor fijn stof van het Besluit luchtkwaliteit. In 2010 wordt langs alle onderzochte wegen voldaan aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Ook in 2015 en 2020 wordt hier aan voldaan. Bovenstaand blijkt ook uit het onderzoek dat in opdracht van de hogeschool is verricht op 27 juli 2006.

De gemeente Delft heeft op 21 februari 2006 het "Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 - 2020" vastgesteld. De aanleg van tramlijn 19 en de verbetering van het openbaar vervoer in het algemeen, de verbeteringen in het fietsnetwerk en het verschonen van het gemeentelijk wagenpark dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in het plangebied en in Delft in het algemeen.

Geluid

Op 30 oktober 2006 is onderzoek gedaan naar geluid voor de locatie Hogeschool In Holland. De normen voor weg- en railverkeerslawaai worden niet overschreden. De normen voor industrielawaai wel. De geluidbelasting ten gevolge het industrieterrein Schieoevers is 55 dB(A). Ten gevolge de WKK is de geluidbelasting eveneens 55 dB(A). Dit betekent dat voor realisatie van de geplande ontwikkeling een besluit hogere grenswaarden van gedeputeerde Staten is vereist. Deze procedure wordt momenteel doorlopen.

Geur

Er zijn geen bedrijven in de omgeving die zoveel geurhinder veroorzaken dat ze geurcontouren hebben.

Bodem

Volgens de bodemkwaliteitskaart (2005) ligt de locatie in de G1-zone. Dit wil zeggen dat er licht verhoogde concentraties met zware metalen en PAK worden verwacht. Er zijn vier bodemonderzoeken uitgevoerd op de locatie. Uit de onderzoeken blijkt dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie in grond en grondwater. Deze verontreiniging is ontstaan door lekkage van een ontluichtingsleiding. Het geval van ernstige bodemverontreiniging is nog niet volledig in beeld gebracht. In het kader van een bouwaanvraag is nog aanvullend onderzoek (conform NEN 5740/NEN 5707) noodzakelijk. Deze verontreiniging dient te worden gesaneerd voorafgaand aan de nieuwbouw. Op het overige terrein zijn in grond en grondwater diverse parameters aangetoond die de streefwaarden overschrijden. Asbest is zintuiglijk en analytisch niet aangetroffen.

Externe veiligheid

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van een route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Naast de locatie ligt een wkk-centrale. Volgens opgave van de provincie is deze niet EV-relevant. Ten zuiden van de centrale ligt een gaskast type C. Deze valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. De plaatsgebonden risicocontour ligt op 3 m afstand van de gaskast. Er vallen geen contouren over de locatie.

Milieuzonering bedrijven

De locatie ligt vlakbij industrieterrein Schieoevers. Dit is een voor geluid gezondeer industrieterrein. De nieuwbouwlocatie ligt grotendeels binnen de 50 dB(A) contour van Schieoevers. Ook de warmtekrachtcentrale naast het plangebied is voor geluid gezondeer. De contour van de wkk-centrale valt over het plangebied. Hiervoor dient een hogere grenswaarden te worden aangevraagd. (zie onder geluid)

In de directe omgeving van het plangebied zijn de onderstaande bedrijven gevestigd.

naam	adres	SBI	Cat.	Afstand (m)
Haagse Hogeschool	Rotterdamseweg 137	803	2	0
Technische Universiteit Delft	Rotterdamseweg 145	803 (9271 oud)	2	0
De Porceleyne Fles	Rotterdamseweg 196	5552 (6732 oud)	2	0
Octatube Spacestructures	Rotterdamseweg 200	281 (3449 oud)		
Deltax	Rotterdamseweg 222	6022 (7221 oud)	2	0
Cleanseat Holland	Rotterdamseweg 202	1534 (6245 oud)	2	0
F.A.C. Post	Rotterdamseweg 202	71 (8500 oud)	?	?
Vacu-vin	Rotterdamseweg 202	517 (6191 oud)	2	0
Tref Substrates	Rotterdamseweg 202	5122 (6117 oud)	2	0
Schadeherstel van Leeuwen	Rotterdamseweg 222	502 (6821 oud)	2/3.2	0/50
Hordijk verpakkingindustrie	Rotterdamseweg 248	2466-B	4	100
WKK-centrale	Leeghwaterstraat 36	40A5 (9271 oud)	2/5	maatwerk
Technische Universiteit Delft	Leeghwaterstraat 42		3.2	50
Doc Vision Support Centre	Leeghwaterstraat 42	2222.6 (2729 oud)	2	0
Technische Universiteit Delft	Leeghwaterstraat 44	803	2	0

De voorgestane ontwikkeling is in overeenstemming met de afstanden als opgenomen in de nota bedrijven en bestemmingsplannen, vastgesteld op 2 oktober 2003. Voor de WKK-centrale geldt dat er dient te worden uitgegaan van maatwerk. Belangrijkste aspect hierbij is geluid. De centrale is gelegen op een voor geluid gezoneerd industrieterrein. Hiervoor zijn berekeningen gemaakt waaruit blijkt dat er een hogere grenswaarde kan worden verleend (zie verder onder geluid). De centrale is volgens opgave van de provincie niet EV-relevant. De gaskast van de centrale ligt op zodanige afstand van de centrale, dat deze geen invloed heeft op de ontwikkeling.

Energie, duurzaam bouwen

In het 3E Klimaatplan Delft 2003-2012 is opgenomen dat er een inspanningsverplichting geldt om bij nieuwbouw een verscherping van de EPC met 8%-12% te bereiken. Daarnaast dient 30% van de variabele (niet-kostenneutrale) energiemaatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzame Utiliteitsbouw te worden uitgevoerd.

7. Stedenbouw

De TU-wijk is sterk in beweging. De kwaliteit van de bereikbaarheid per openbaar vervoer gaat sterk omhoog als gevolg van de aanleg van tram 19. De openbare ruimte krijgt een sterke impuls door de aanleg van het Mekelpark en het opheffen van de parkeerplaatsen aan de Mekelweg en de Mekelweg zelf. Bovendien komen er steeds meer (studenten)woningen in het gebied en neemt de diversiteit aan functies toe. Allemaal stappen om te komen tot een compacte en hoogwaardige campus.

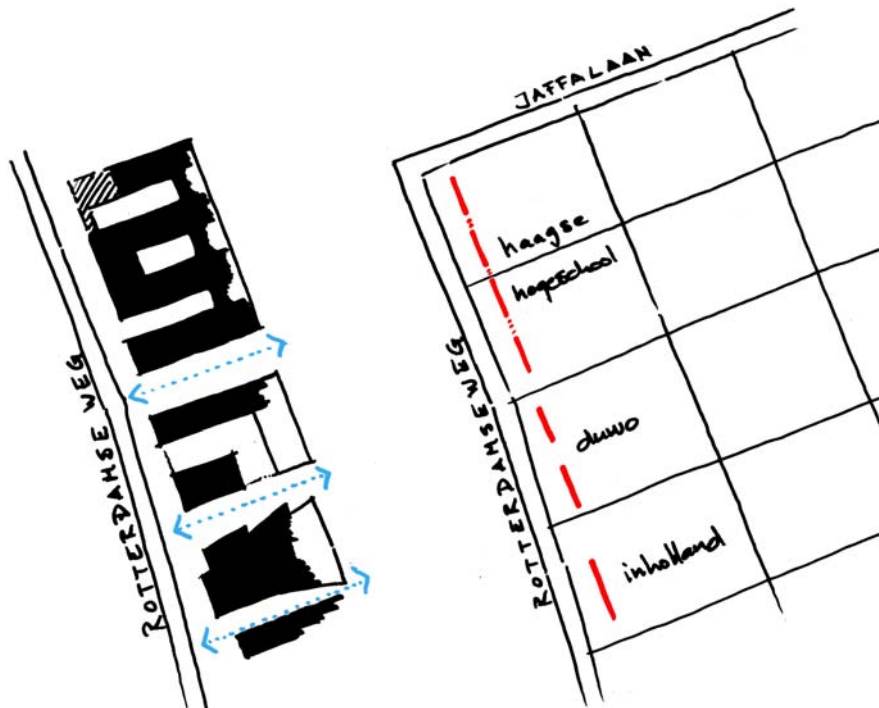
Hiermee zijn de randvoorwaarden voor een verdere intensivering van de TU-wijk aanwezig. Met name de zichtbaarheid en de vindbaarheid van de TU-wijk is een aspect dat op dit moment onvoldoende scoort. Dit betekent dat daar waar het gebied grenst aan doorgaande wegen het gebied zichtbaar en representatief zou moeten worden gemaakt.

De wens tot intensivering en representatie leidt er toe dat ook grotere bouwhoogtes op strategische plekken niet wordt uitgesloten. Het hoogte-accent binnen het bouwplan Inholland past hierin.

De ontwikkeling van Inholland maakt onderdeel uit van een samenhangende ontwikkeling met Duwo studentenhuisvesting en de Haagse Hogeschool. De drie gebouwen vormen het gezicht van de TU-wijk aan de noordwestzijde hiervan.

Het geheel is ontwikkeld als drie losstaande autonome gebouwen, waartussen doorzichten bestaan tussen Rotterdamseweg en Leeghwaterstraat. De rooilijn aan de Leeghwaterstraat is een rechte lijn. Hoewel de Rotterdamseweg wijkt van het orthogonale patroon van de TU-wijk, houdt de rooilijn hier de richting van de TU-wijk aan. De rooilijn verspringt evenwel, waardoor de afstand tot aan de Rotterdamseweg gelijk blijft.

Bij een eventuele verdere herontwikkeling ten zuiden van Inholland kan dit principe worden voortgezet.



afbeelding 9: volumes passend in het bebouwingslint Rotterdamseweg

afbeelding 10: verspringende rooilijn per complex als gevolg van knik in Rotterdamseweg

De Rotterdamseweg kenmerkt zich als oude route waarlangs de lintbebouwing zich in de loop van de tijd heeft verdicht tot min of meer aaneengesloten bebouwing. De afwisseling en diversiteit in functie, bouwhoogte en architectuur, die zo is ontstaan, is getracht tot

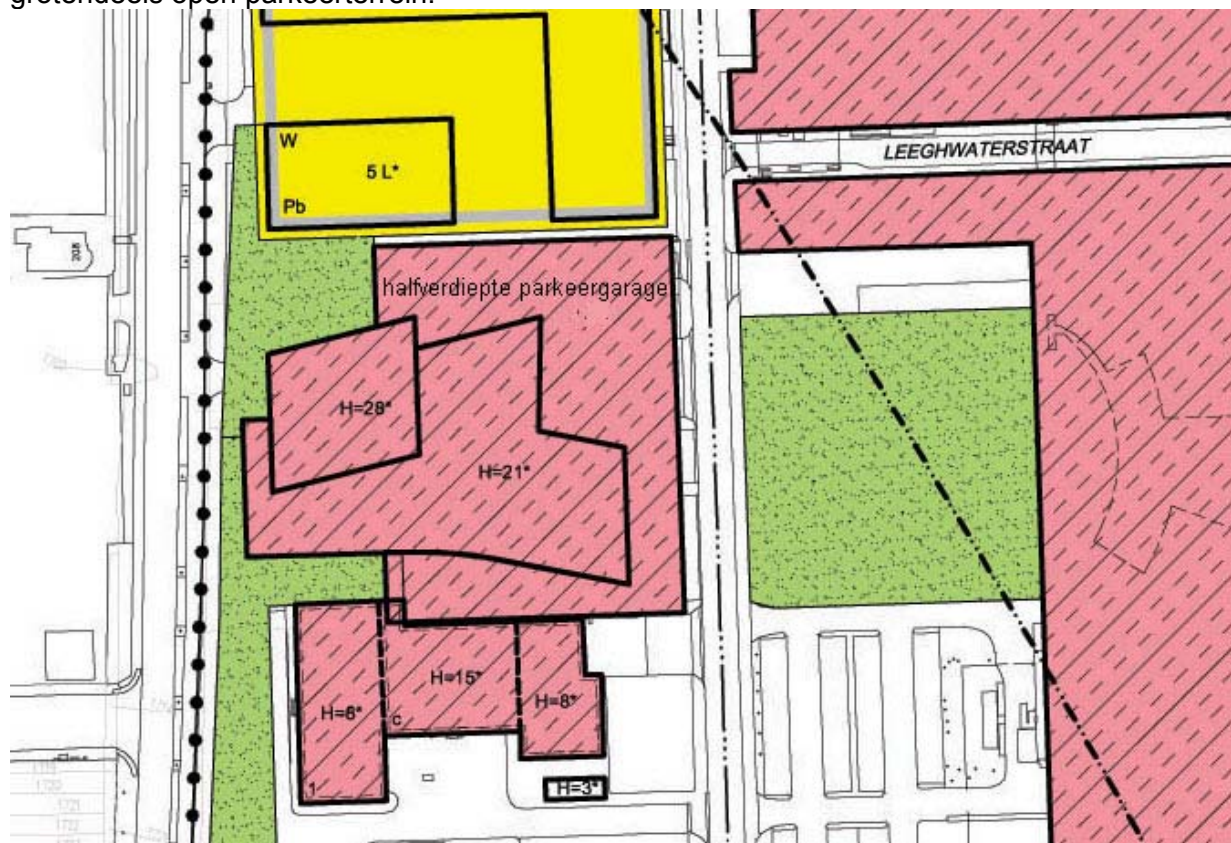
uitdrukking te brengen door voor drie losstaande gebouwen te kiezen, die alle verschillen in hoogte en vorm en die zijn opgebouwd uit volumes die nagenoeg haaks staan op de Rotterdamseweg.

De herontwikkeling van de strook is een belangrijke mogelijkheid om aan de Rotterdamseweg en in het bijzonder op de hoek van de Jaffalaan de representatie van het TU-gebied verder te versterken. De gekozen middelen hiertoe zijn: gebouwde parkeeroplossingen, een voldoende ruime en goed ingerichte overgang van de openbare ruimte naar de gebouwen, en één of meerdere hoogte-accenten. Het plan voorziet in de vestiging van de Haagse Hogeschool op de hoek van de Jaffalaan en de Rotterdamseweg. Het gebouw oriënteert zich sterk op de genoemde hoek. Het dak wordt gebruikt voor het parkeren. Wat betreft bestemming en bouwvolume past het plan binnen de vigerende planologische regeling.

Direct ten zuiden hiervan wordt woningbouw voor studenten mogelijk gemaakt. Het complex bestaat uit twee losse volumes. De twee ongelijke bouwvolumes vormen samen een denkbeeldige rechthoek, waarbij het grote volume een L vormt en het kleine volume op de overliggende punt van de L staat. De ruimte hiertussen vormt een L-vormige collectieve binnenruimte. De entrees liggen aan deze binnenruimte. Het parkeren vindt plaats halfverdiept onder het complex.

Hogeschool Inholland biedt hoger onderwijs aan. Het plan past hiermee uitstekend in de TU-wijk. De halfverdiepte parkeeroplossing maakt dubbel grondgebruik mogelijk, waarmee sprake is van intensief ruimtegebruik. Hiermee sluit het wat betreft bestemming aan bij het vigerende bestemmingsplan.

De halfverdiepte parkeerbak wordt aangegeven als bouwmassa van maximaal 2 meter hoog. Hiermee valt de parkeerbak met eventuele geïntegreerde afzomende groenvoorzieningen en de loopbrug erboven binnen dit bouwvlak. In feite is dit geen volume, maar een verdiept en grotendeels open parkeerterrein.



afbeelding 11: bouwplan vertaald in bouwvolumes

8. Cultuurhistorie

Het gebouw dat voor dit bouwplan wordt afgebroken is niet aangewezen als cultuurhistorisch waardevol gebouw.

Om de zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden overeenkomstig het doel van het Verdrag van Valleta te waarborgen, worden eisen gesteld aan de uitvoering van de werkzaamheden om het belang van archeologisch erfgoed zoveel mogelijk recht te doen.

9. Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid

De verschillende beleidsnota's van rijk en provincie richten zich op een hoger schaalniveau. Deze doen geen uitspraak over ruimtelijke ingrepen van beperkte omvang zoals dit plan. Aangezien de bestemming van de locatie niet werkelijk verandert, ontstaat hier geen strijdigheid met het gemeentelijk beleid.

10. Procedure

Het bouwplan wijkt slechts in geringe mate af van het vigerende bestemmingsplan. In het raadsbesluit van 22 december 2005 inzake de nieuwe opzet ontwikkelingsplannen is bepaald dat voor dergelijke afwijkingen ruimtelijke onderbouwingen worden vastgesteld door B&W zonder separate inspraak.

De bouwaanvraag en de ruimtelijke onderbouwing worden samen ter inzage gelegd voor een periode van zes weken met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

11. Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwikkeling is op particuliere grond welke door Inholland is aangekocht van de TU. De aanpassing van het fietspad aan de Rotterdamseweg wordt meegenomen in de reconstructie van de Jaffalaan. Deze reconstructie komt voort uit het LVVP en zal uit de middelen daarvoor worden bekostigd.

12. Samenvatting en conclusies

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld naar aanleiding van de bouwaanvraag voor Hogeschool Inholland. Het voorgestane gebruik past binnen de huidige bestemming, de bouwhoogtes van de nieuwbouw gaan het maximaal toegestane echter gedeeltelijk te boven. De aanvraag impliceert daarom een verzoek om vrijstelling als bedoeld in artikel 19 lid 2 WRO.

Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet in een motivering voor een vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan. Er bestaan geen stedenbouwkundige, milieutechnische of verkeerskundige bezwaren tegen dit bouwplan.

Vakteam Ruimtelijke Ordening, Delft, 31 oktober 2006

Bestand: RO Inholland 31 oktober 2006.doc