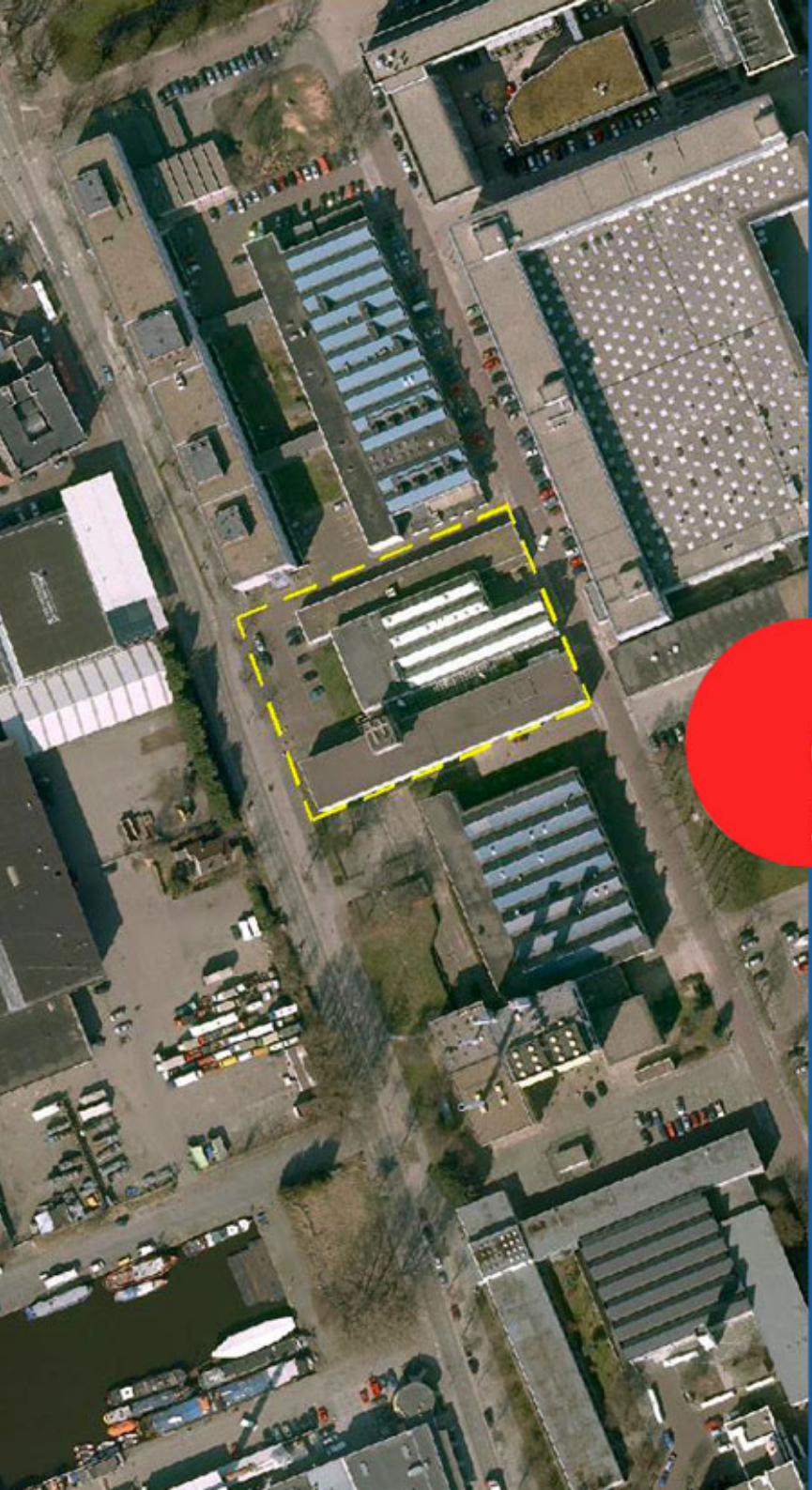




Ontwikkelingsplan

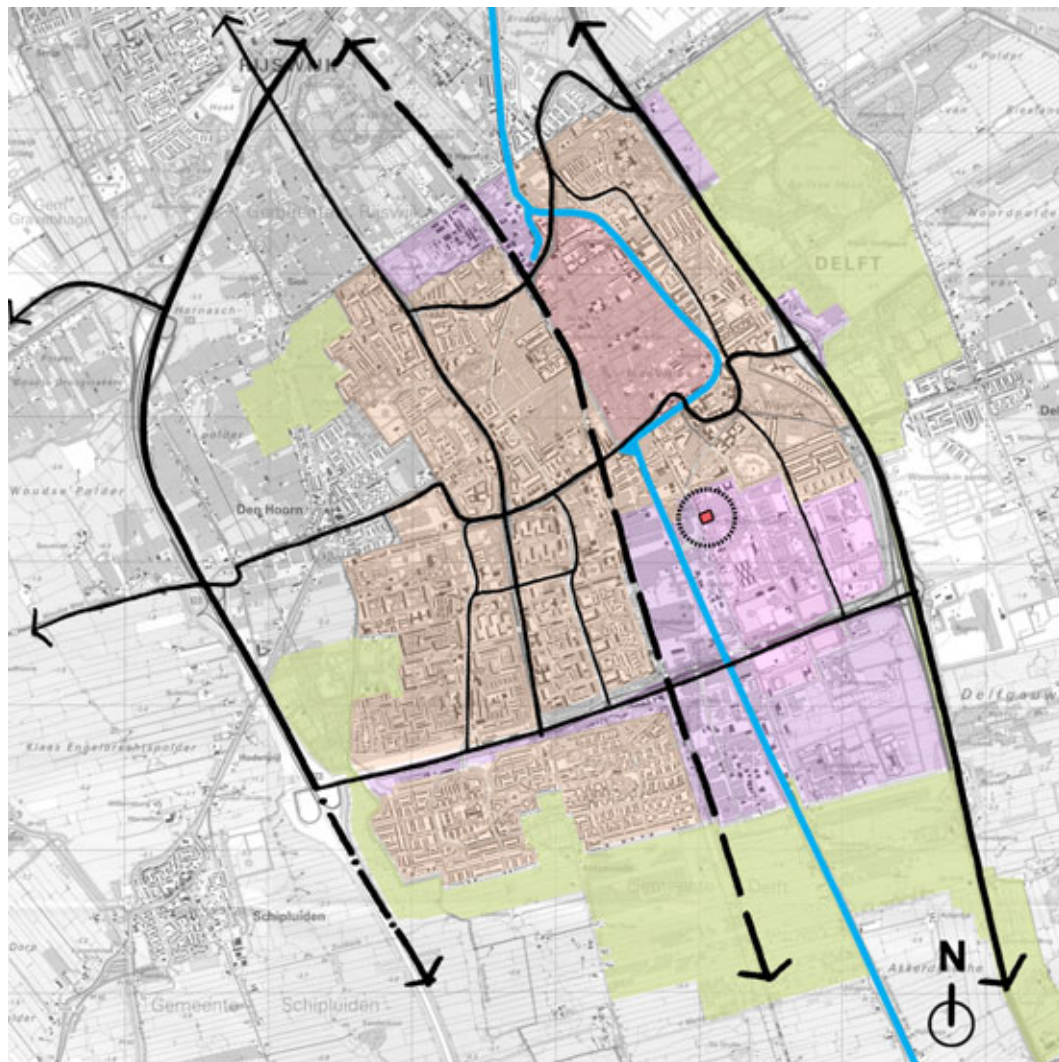
Studentenhuisvesting Rotterdamseweg 139

22 mei 2007

**ONTWIKKELINGSPLAN
STUDENTENHUISVESTING
ROTTERDAMSEWEG 139**

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING.....	3		
1.1 Aanleiding	3	3.5 Functies	18
1.2 Samenvatting	3	3.6 Cultuurhistorie	19
1.3 Toets aan het vigerend bestemmingsplan.....	4	3.7 Archeologie.....	19
2 BESTAANDE SITUATIE	5	4 RIJKS-, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID.....	21
2.1 Ligging in de stad.....	5	5 UITVOERBAARHEID.....	23
2.2 Ruimtelijke opbouw.....	5	5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
2.3 Functionele opbouw.....	5	5.2 Financiële uitvoerbaarheid	23
2.4 Verkeer en vervoer	5	COLOFON	25
2.5 Milieu.....	6		
3 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE	9		
3.1 Algemeen.....	9		
3.2 Mobiliteit.....	10		
3.3 Milieu.....	13		
3.4 Ruimtelijke structuur	16		



Figuur 1: ligging in de stad



Figuur 2: begrenzing ontwikkelingslocatie

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De TU Delft stoot een aantal gebouwen en terreinen af, welke beschikbaar komen voor ontwikkelingen die een relatie hebben met de TU Delft. Aan de Rotterdamseweg wordt tussen de Jaffalaan en de warmtekrachtkoppelingcentrale (WKK) een ontwikkeling voorbereid voor de huisvesting van respectievelijk de Haagse Hoge School, studenteneenheden en Hogeschool Inholland.

Voor het plangebied is dit voorjaar een voorbereidingsbesluit genomen, om ontwikkelingen, die niet passen binnen het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan te kunnen tegengaan. In het voorontwerpbestemmingsplan TU-Midden is het bouwplan voor Rotterdamseweg 139 opgenomen. Op enkele ondergeschikte punten wijkt het plan echter af van het voorontwerpbestemmingsplan.

Dit ontwikkelingsplan schetst het ruimtelijke en functionele kader waarbinnen de studenteneenheden kunnen worden gerealiseerd. Dit gewenste ruimtelijk en functionele kader past niet binnen het voor dit plangebied vigerende bestemmingsplan ("Wipmolensloot", goedgekeurd op 23 maart 1954). Het ontwikkelingsplan dient daarom als ruimtelijke onderbouwing voor het verlenen van vrijstelling ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening.

1.2 Samenvatting

Dit ontwikkelingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling door Duwo van maximaal 275 studenteneenheden aan de Rotterdamseweg 139.

Het complex bestaat uit twee losse volumes van respectievelijk 4 en 5 bouwlagen boven op een halfverdiepte parkeerkelder.

De twee ongelijke bouwvolumes vormen samen een denkbeeldige rechthoek, waarbij het grote volume een L vormt en het kleine volume op de tegenoverlig-

gende punt staat. De ruimte hiertussen vormt een L-vormige collectieve binnenruimte die verhoogd ligt ten opzichte van het omliggende maaiveld. Het parkeren vindt onder het complex plaats. De parkeergarage wordt ontsloten vanuit de parkeervoorziening van Hogeschool Inholland, welke op zijn beurt is ontsloten



vanaf de Leeghwaterstraat.

Figuur 3: situatie bouwplan

Het dek tussen beide delen van het complex is bereikbaar voor voetgangers via een hellingbaan vanaf de Rotterdamseweg en de Leeghwaterstraat en tevens via een aantal traptreden vanaf de Leeghwaterstraat, gelegen aan de zuidzijde van het complex.

1.3 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.

*Figuur 4: uitsnede plankaart*

De strijdigheid bestaat uit het gebruik als woongebouw en het overschrijden van de maximale bouwhoogte op een strook langs de Rotterdamseweg, waar een maximale bouwhoogte van 12 meter van toepassing is

Realisatie van het studentencomplex ter plaatse vergt aldus een vrijstellingsprocedure als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ligging in de stad

Het plangebied ligt in het zuidoostelijk deel van de stad op de TU-Campus (zie Figuur 1). De locatie wordt aan de noordzijde begrensd door het bouwplan voor de huisvesting van de Haagse Hogeschool aan de Rotterdamseweg 137, aan de westzijde door de Rotterdamseweg, aan de zuidzijde door het bouwplan voor de huisvesting van de Hogeschool Inholland aan de Rotterdamseweg 141 en aan de oostzijde de Leeghwaterstraat.

2.2 Ruimtelijke opbouw

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 huidige situatie bestaat uit een reeks autonome gebouwen variërend in hoogte overwegend tussen 7 en 12 meter. Noch aan de Rotterdamseweg, noch aan de Leeghwaterstraat is er een duidelijke rooijlijn. De gebouwen worden afgewisseld met parkeerplaatsen op maaiveld en enkele groene gazons.

2.3 Functionele opbouw

Het huidige gebouw op de bouwlocatie had tot voor kort een functie voor onderwijs en onderzoek van de TU Delft.

2.4 Verkeer en vervoer

In de huidige situatie is de locatie Rotterdamseweg 139 voor motorvoertuigen ontsloten vanaf zowel de Rotterdamseweg als de Leeghwaterstraat. De Rotter-

damseweg is in het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg, de Leeghwaterstraat als erftoegangsweg.



figuur 5: bestaande situatie

Het dichtstbijzijnde openbaar vervoer zijn de buslijnen 69 (Delft CS-TU/TNO v.v.), 121 (Delft-Zoetermeer), 129 (Delft CS-Rotterdam CS) en 201 (Delft-Schiedam). Deze buslijnen halteren langs de Mekelweg ter hoogte van de aula van de TU Delft. De bussen verbinden de TU-Campus, waaronder de locatie

Rotterdamseweg 139 met enerzijds station Delft CS en anderzijds Rotterdam CS, Schiedam en Zoetermeer.

De Rotterdamseweg maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk.

2.5 Milieu

2.5.1 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 maximaal toelaatbare peilstijging is 30 cm. Langs de Rotterdamseweg ligt een waterkering. De waterkering bestaat uit een kernzone van 25 m met aan weerszijde een beschermingszone van 15 m breed.

2.5.2 Ecologie

Er zijn aan de Rotterdamseweg 139 algemeen voorkomende beschermde soorten aangetroffen. Voor bouw- en aanlegwerkzaamheden op een locatie waarop dergelijke soorten voorkomen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

(bron: Fauna Delft 2006 verkennende inventarisaties ten behoeve van wijziging bestemmingsplannen uitgevoerd, BSR-rapport 76).

2.5.3 Luchtkwaliteit

Overal in het plangebied wordt voldaan aan de plandrempel voor NO₂ en aan de grenswaarden voor fijn stof van het Besluit luchtkwaliteit. Langs alle wegen in het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit.

2.5.4 Geluid

De normen voor weg- en railverkeerslawaaï worden niet overschreden. De normen voor industrielawaai wel. Ten gevolge de warmtekraftkoppelingscentrale (WKK) is de geluidbelasting 55 dB(A).

2.5.5 Geur

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

2.5.6 Bodem

Volgens de bodemkwaliteitskaart (2005) ligt de locatie in de G1-zone. Dit wil zeggen dat er geen verontreinigingen met zware metalen en PAK worden verwacht. Op het niet bebouwde deel van de locatie zijn drie bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat in de bovengrond (0-1,0 m-mv) er plaatselijk een geval van niet ernstige bodemverontreiniging met koper is aangetroffen. In een tweetal grondmengmonsters zijn matig tot sterk verhoogde concentraties PAK aangetroffen. Uit aanvullend onderzoek, middels uitsplitsing zijn slechts licht verhoogde concentraties PAK aangetroffen. In zowel de boven als ondergrond zijn verder licht verhoogde concentraties zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond. Analytisch is er asbest in een grondmonster aangetoond, deze waarde zit echter onder de asbestnorm van 100 mg/kg ds (droge stof).

2.5.7 Externe veiligheid

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van een route voor het transport van gevaarlijke stoffen of risicovolle inrichtingen. Er vallen geen risicocontouren over deze locatie.

2.5.8 Milieuzonering

De locatie ligt vlakbij industrieterrein Schieoevers; een geluid gezoneerd industrieterrein. De nieuwbouwlocatie ligt grotendeels binnen de 50 dB(A) contour van Schieoevers. Ook de warmtekraftkoppelingscentrale (WKK) naast het plangebied is voor geluid gezoneerd. De contour van de WKK valt over het plangebied.

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 Universi-	Rotterdamseweg 145	803 (9271)	2	0

teit Delft		oud)		
De Porceleyne Fles	Rotterdamseweg 196	5552 (6732 oud)	2	0
Octatube Spacestruc- tures	Rotterdamseweg 200	281 (3449 oud)	3.2	50
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)	3.1	50
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 verpakkingsin- dustrie	Rotterdamseweg 248	2466-B	4	100
WKK-centrale	Leeghwaterstraat 36	40A5 (9271 oud)	2/5	Maatwerk
Technische Universi- teit Delft	Leeghwaterstraat 42		3.2	50
Doc Vision Support Centre	Leeghwaterstraat 42	2222.6 (2729 oud)	2	0
Technische Universi- teit Delft	Leeghwaterstraat 44	803	2	0

De in de tabel genoemde afstanden geven de minimale afstand tot milieugevoelige bestemmingen aan. De afstanden zijn richtlijnen zoals opgenomen in de nota Bedrijven en Bestemmingsplannen, waarvan zogewenst gemotiveerd kan worden afgeweken.

3 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

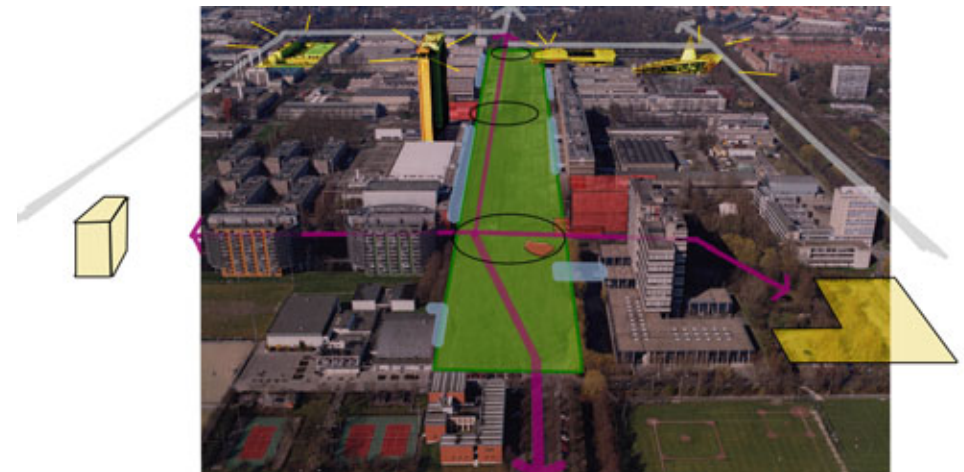
3.1 Algemeen

De TU-Campus 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 autoverkeersfunctie van de Mekelweg en het verplaatsen van de hier gesitueerde parkeerplaatsen. Bovendien komen er 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-Campus aanwezig.

Met name de zichtbaarheid en de vindbaarheid van de TU-Campus is een aspect waarop op dit moment onvoldoende wordt gescoord. Dit betekent dat daar waar het gebied grenst aan doorgaande wegen het gebied zichtbaar en representatief moet worden gemaakt.

De wens tot intensivering en representatie leidt er toe dat grotere bouwhoogtes op strategische plekken niet wordt uitgesloten.



Figuur 6: Stedenbouwkundige visie

3.2 Mobiliteit

3.2.1 Autoverkeer en parkeren

Autoverkeer

In het Lokaal Verkeer en Vervoersplan (LVVP) zijn voor de Leeghwaterstraat geen veranderingen voorzien: de weg is en blijft een erftoegangsweg. In het omliggende gebied verandert wel veel. Deze veranderingen hebben te maken met de leefbaarheid in het gebied, de realisatie van het Mekelpark (afsluiting Mekelweg voor gemotoriseerd vervoer) en de komst van tramlijn 19.

In de nieuwe situatie vindt de ontsluiting van het gebied rondom de Rotterdamseweg 139 plaats via de Rotterdamseweg naar het zuiden en via de Rotterdamseweg en de Jaffalaan/Zuidplantsoen naar het noorden en oosten. De genoemde wegen zijn dan ook gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen. In het fietsnetwerk is de Rotterdamseweg van belang als regionale fietsverbinding (noord-zuid). Verder is voor de fietsontsluiting in oost-westrichting de route via de Jaffalaan-Van Barenstraat/Abtwoudsepad van belang (onderdeel van het stadsnetwerk).

Het studentenwooncomplex is voor motorverkeer ontsloten vanaf de Leeghwaterstraat via het terrein van Hogeschool InHolland. Een aansluiting van dit bouwplan op een wijkontsluitingsweg (in dit geval de Rotterdamseweg) ten behoeve van gemotoriseerd verkeer, met doorsnijding van een fietspad uit het regionale netwerk is namelijk minder wenselijk.

De inschatting van de gevolgen van de nieuwbouw op het aantal verkeersbewegingen maakt onderdeel uit van de integrale prognoses die gemaakt zijn in het kader van het LVVP. Bovendien zijn vanwege de aard van de bestemming en het feit dat het gerealiseerd wordt als vervanging van een andere bestemming op de locatie, netto geen significante gevolgen te verwachten.

Parkeren

Bij nieuwbouw dient voldaan te worden aan de parkeernormen zoals die in 2006 door de gemeenteraad (opnieuw) zijn vastgesteld in de nota Parkeren en Stallen. Voor de locatie Rotterdamseweg 139 zijn de normen voor 'overig gebied' van toepassing.

Voor de functie studentenhuysvesting betekent dit een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning. Vanwege de komst van tramlijn 19 (HOV – Hoogwaardig Openbaar Vervoer) vindt hierop nog een reductie van 10% plaats. Dit resulteert in een norm van 0,27 pp/woning.



Figuur 7: ontsluiting van het gebied voor autoverkeer

Voor het studentencomplex zijn maximaal 275 studenteneenheden voorzien. Uitgaande van het maximum van 275 eenheden en op basis van de hierboven weergegeven norm zijn 74 parkeerplaatsen vereist. Het aantal parkeerplaatsen voor het studentenwooncomplex wordt echter beoordeeld in samenhang met het parkeren in de naastgelegen (zuidelijk) Hogeschool InHolland. De parkeervoorzieningen van deze twee gebouwen zijn met elkaar verbonden. Voor InHolland alleen resulteert op basis van de van toepassing zijnde parkeernormen een vereist aantal van 137 parkeerplaatsen.

De parkeerterreinen van het studentenwooncomplex en de Hogeschool InHolland wordt om de volgende redenen gecombineerd:

- voor de hogeschool dient overdag het volgens de norm berekende aantal parkeerplaatsen beschikbaar te zijn, in de avond zal daarentegen sprake zijn van een zeer lage bezetting;
- voor het studentencomplex moet in de avond het vereiste aantal parkeerplaatsen volledig beschikbaar zijn, terwijl overdag een kleiner aantal parkeerplaatsen afdoende is. Als afdoende wordt hierbij beschouwd het beschikbaar zijn van 60% van alle parkeerplaatsen die volgens de parkeernorm vereist zijn, ofwel, 45 parkeerplaatsen;
- een deel van de bewoners van het studentencomplex zal ook student zijn bij InHolland. Er van uitgaande dat 40% van de studenteneenheden bezet zijn door InHolland-studenten en 37,5% van de studenten aanwezig is bij InHolland, worden 41 studenten 'dubbel geteld'. Op deze wijze volgt, met de norm van 0,13 pp/aanwezige student bij InHolland, dat een reductie van 5 parkeerplaatsen mogelijk is vanwege het 'dubbelgebruik'.

Hieruit volgt dat in de middag voor het geheel het maatgevende aantal parkeerplaatsen geldt: 137 voor InHolland, 45 voor de studentenwoningen, minus 5 vanwege de dubbeltelling, ofwel, totaal 177 parkeerplaatsen.

Samenvattend, uitgaande van het maximum van 275 studentenwoningen zijn 74 parkeerplaatsen vereist. Wanneer gekeken wordt naar de combinatie met de realisatie van de Hogeschool InHolland is echter voor het totaal aantal parkeerplaatsen van DUWO en de Hogeschool samen een kleiner aantal (45 plaatsen) noodzakelijk dan de afzonderlijk vereiste aantallen bij elkaar opgeteld.

Onder het studentenwooncomplex worden in een halfverdiepte parkeergarage voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

Fietsparkeren

Voor het stallen van de (brom)fiets bij de toekomstige woningen geldt op basis van de "Nota Parkeren en Stallen":

1. per woning is tenminste één, van buiten de woning toegankelijke, afsluitbare bergruimte aanwezig, waarvan de vloeroppervlakten ten minste 3,5 m² is en waarvan de breedte tenminste 1,5 meter en de hoogte boven die oppervlakte tenminste 2,1 meter is

of

2. per woning is tenminste een overdekte stallingsmogelijkheid voor 2 fietsen aanwezig in een gemeenschappelijk overdekte stallingsvoorziening maximaal 50 meter van de woning.

De ontwikkelaar is vrij om te kiezen voor één van de twee mogelijkheden. Het studentenwooncomplex heeft in de halfverdiepte kelder voor de studentenwoningen afsluitbare bergingen, waar fietsen kunnen worden gestald. Deze kelder is bereikbaar vanaf de Rotterdamseweg en de Leeghwaterstraat.

De "Nota Parkeren en stallen" gaat uit van woningen bewoond door meerdere personen. Bij studentenhuysvesting kan ervan uitgegaan worden dat een kamer slechts door 1 persoon bewoond wordt. Per kamer is daarom 1 fietsparkeerplaats voldoende. Voor de Rotterdamseweg 139 komt dit, uitgaande van het maximum van 275 wooneenheden neer op 275 fietsparkeerplaatsen.

Naast de stalling voor bewoners, adviseert de gemeente in de openbare ruimte, op maaiveldniveau ook fietsrekken te realiseren. Dit vanwege enerzijds bezoekers die op de fiets komen, anderzijds omdat niet aangenomen mag worden dat alle studenten hun rijwiel in de kelderboxen zullen stallen. Een aantal van 0,3 à 0,5 plekken per woning is hierbij geschikt. Dit aantal geadviseerde fietsrekken is niet ontleend aan een norm, maar gebaseerd op tellingen rondom studentenflats.

3.2.2 Openbaar vervoer

Binnen enkele jaren zal tram 19 rijden over de Mekelweg. Met de komst van tramlijn 19 zal een aantal buslijnen worden opgeheven, welke een zelfde lijnvoering hebben als de tramlijn. Zoals nu voorzien zullen de buslijnen 129 en 201 volledig over de verharde trambaan gaan rijden in de richting van TU-Zuid.

Na aanleg van het Mekelpark en daarbij de voetgangersbrug over het water tussen de Aula en het IO-plein, zullen de entrees van het studentenwooncomplex binnen 400 meter loopafstand van de verwachte halte voor de Aula komen te liggen.

De locatie wordt dus goed ontsloten door openbaar vervoer.

3.2.3 Langzaam verkeer

Het bestaande vrijliggende tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van Rotterdamseweg blijft gehandhaafd. Bij de op handen zijnde herinrichting 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.

3.2.4 Toegankelijkheid openbare ruimte

De openbare ruimte dient zodanig aangelegd te worden dat mensen zich zelfstandig kunnen voortbewegen en hun bestemming kunnen bereiken. Integrale toegankelijkheid betekent dat de functionaliteit van een gebouw of de inrichting van de openbare ruimte getoetst wordt aan een algemeen kader. Een belangrijk instrument hiervoor is het Handboek Toegankelijkheid, dat uitgegeven wordt door de Chronisch zieken en Gehandicaptenraad Nederland (CG-raad). Dit handboek geeft concrete richtlijnen en normen met betrekking tot toegankelijkheid van binnen- en buitenruimte. Vanaf 2004 maakt het Handboek Toegankelijkheid integraal deel uit van het Delftse Handboek Openbare Ruimte.



Figuur 8: tracé tram 19

3.3 Milieu

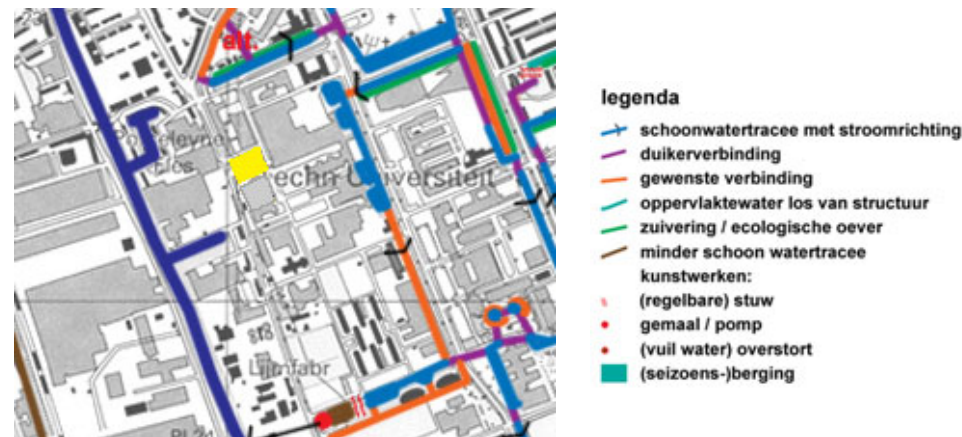
3.3.1 Water

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 huidige geplande maatregelen in een hoeveelheid van 22 m³/ha.

Over de resterende wateropgave wordt nog overleg gevoerd tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland. Voor de Zuidpolder van Delfgauw, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, is als visie gepresenteerd dat het bergingstekort uit met name TU-Noord opgelost wordt bij de ontwikkeling in TU-Zuid (Technopolis). In het kader van die ontwikkeling wordt onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om dit mogelijk te maken. Omdat deze studie nog niet afgerond is, kan niet aangegeven worden hoe in deze polder volledig aan de waterbergingsnorm zal worden voldaan.

Indien er op korte of (midden)lange termijn onvoldoende maatregelen genomen kunnen worden, bestaat er een verhoogde kans op inundatie vanuit het oppervlaktewater (overstroming). In de praktijk - uitgaande van maatgevende regenwatersituaties uit 1998, 1999, 2000 en 2001 - is in dit gebied nog niet voorgekomen dat dit tot schade heeft geleid. Omdat in deze polder meerdere verbetermaatregelen worden uitgevoerd, zoals deze verankerd zijn in de waterstructuurvisie en er naar verwachting met de ontwikkeling van Technopolis extra waterberging wordt gerealiseerd zal de situatie wel verbeteren.

Ter plaatse van de betreffende locatie is in de waterstructuurvisie niet voorzien in realisatie van oppervlaktewater. De aard van het bouwplan leent zich bovendien niet voor het maken van extra waterberging. De gemeente is geen voorstander van ondergrondse waterbergingsvoorzieningen die niet alleen kostbaar zijn, maar ook onderhoudsgevoelig en minder robuust dan open water. Daarnaast wordt geen kwaliteitsverbetering bewerkstelligd. De noodzakelijke waterberging voor deze wijk zal in groter verband moeten worden gezien en opgelost.



figuur 9: uitsnede waterstructuurkaart

Langs de Rotterdamseweg ligt een waterkering. De waterkering bestaat uit een kernzone van 25 m met aan weerszijden een beschermingszone van 15 m breed. In deze zones moeten de keurbepalingen van het Hoogheemraadschap van Delfland in acht genomen worden. Het bouwen in of in de nabijheid van deze waterkering is aan restricties gebonden. Voor het bouwplan is daarom een keurvergunning aangevraagd en ook verleend.

De riolering van het pand zal gescheiden uitgevoerd worden.

3.3.2 Ecologie

In het kader van de Flora- en Faunawet is door bSR ecologisch advies gedurende 2006 onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten in het plangebied. Er zijn aan de Rotterdamseweg 139 algemeen voorkomende beschermde soorten aangetroffen. Voor bouw- en aanlegwerkzaamheden op een locatie waarop dergelijke soorten voorkomen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

In Delft staat het voorkomen van gierzwaluwen onder druk. Omdat deze ontwikkeling aan de secundaire ecologische hoofdstructuur langs de Rotterdamseweg ligt en om het tekort aan nestvoorzieningen te compenseren, is het zeer wenselijk dat in de nieuwbouw voorzieningen worden aangebracht voor gierzwaluwen door het groepsgevoel in metselen van neststenen of het plaatsen

van nestkasten. De ecologische hoofdstructuur draagt bij aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid voor mens, plant en dier.

3.3.3 *Luchtkwaliteit*

In het onderzoek 'Luchtkwaliteit onderzoek ontwerp bestemmingsplan TU midden' (gemeente Delft 23 juni 2006) is o.a. de locatie 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 hieraan voldaan. Bovenstaande resultaten worden bevestigd door de resultaten van het onderzoek dat in opdracht van de hogeschool InHolland is verricht voor de Rotterdamseweg 141.

De gemeente Delft heeft op 21 februari 2006 het "Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 - 2020" vastgesteld. De beleidsvoornemens hierin zoals 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.

3.3.4 *Geluid*

Op 30 oktober 2006 is onderzoek gedaan naar geluid voor de betreffende locatie. De normen voor weg- en railverkeerslawaaï worden niet overschreden. De normen voor industrielawaai wel. Ten gevolge de warmtekrachtkoppelingcentrale van de TU (WKK) is de geluidbelasting eveneens 55 dB(A). Dit betekent dat voor realisatie van de geplande ontwikkeling een besluit hogere grenswaarden is vereist. Deze procedure wordt momenteel doorlopen.

3.3.5 *Geur*

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

3.3.6 *Bodem*

Volgens de bodemkwaliteitskaart(2005) ligt de locatie in de G1-zone. Dit wil zeggen dat er geen verontreinigingen met zware metalen en PAK worden verwacht. Op het niet bebouwde deel van de locatie zijn drie bodemonderzoeken

uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat in de bovengrond (0-1,0 m-mv) er plaatselijk een geval van niet ernstige bodemverontreiniging met koper is aangetroffen. In een tweetal grondmengmonsters zijn matig tot sterk verhoogde concentraties PAK aangetroffen. Uit aanvullend onderzoek, middels uitsplitsing zijn slechts licht verhoogde concentraties PAK aangetroffen. In zowel de boven als ondergrond zijn verder licht verhoogde concentraties zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond. Analytisch is er asbest in een grondmonster aangetoond, deze waarde zit echter onder de asbestnorm van 100 mg/kg ds. Onder de bebouwing is geen bodemonderzoek uitgevoerd. Dit dient nog te worden onderzocht in het kader van de bouwaanvraag. Afhankelijk van het bouwplan dient aanvullend de bodemkwaliteit tot 0,5 m-mv onder het diepste punt van de nieuwbouw te worden bepaald.

3.3.7 *Externe veiligheid*

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van een route voor het transport van gevaarlijke stoffen of risicovolle inrichtingen. Er vallen geen risicocontouren over deze locatie.

3.3.8 *Milieuzonering bedrijven*

De locatie ligt vlakbij industrieterrein Schieoevers. Dit is een voor geluid gezoneerd industrieterrein. De warmtekrachtkoppelingcentrale (WKK) naast het plangebied is ook voor geluid gezoneerd. De contour van de WKK valt over het plangebied. Hiervoor is een Besluit hogere grenswaarden aangevraagd. (zie onder geluid)

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)	3.2	50
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)	3.1	50
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

In de directe omgeving van het plangebied zijn de hiernaast weergegeven bedrijven gevestigd

De in de tabel genoemde afstanden geven de minimale afstand tot milieugevoelige bestemmingen aan. De afstanden zijn richtlijnen zoals opgenomen in de nota Bedrijven en Bestemmingsplannen (vastgesteld op 2 oktober 2003), waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. De voorgestane ontwikkeling valt buiten de afstanden in de tabel. Voor de WKK-centrale geldt op basis van voornoemde nota dat er dient te worden uitgegaan van maatwerk. Voor de WKK-centrale geldt derhalve een geluidcontour; 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.

3.3.9 Energie, duurzaam bouwen

Het 3E klimaatplan Delft (2003) heeft als doelstelling om per jaar 33.500 ton CO₂ minder uit te stoten dan in 1999. Daarom kent Delft hoge doelstellingen voor zowel nieuwbouw als renovatieprojecten. In november 2005 heeft de gemeenteraad van Delft de nota Warmte voor delft aangenomen. Daarom is warmte uitgangspunt voor nieuwbouw- en renovatieprojecten. In vervolg op een energievisie voor het TU-Noordgebied heeft Duwo de intentie om de nieuw te ontwikkelen studentenhuysvesting in TU-Midden ook aan te sluiten op het warmtenet Delft.

In het 3E klimaatbeleid (gemeente Delft) is opgenomen dat voor ontwikkelingen waarbij meer dan 250 woningen worden gerealiseerd een energievisie moet worden opgesteld. De ontwikkeling aan de Rotterdamseweg 139 is onderdeel van de intentie- overeenkomst energievoorziening TU Noord (partijen oa Gemeente Delft en DUWO). Daarin is opgenomen deze ontwikkeling uit te voeren conform plannen in TU-Noord. Dit zijn gebouwgebonden energiebesparende maatregelen, gecombineerd met aansluiting op een collectief warmtesysteem (warmtenet). Hiermee wordt een scherpere EPC nagestreefd dan conform het Bouwbesluit geldt. Dit is in overeenstemming met het gemeentelijk Klimaatbeleid. EPC nagestreefd dan conform het Bouwbesluit geldt. Dit is in overeenstemming met het gemeentelijk klimaatbeleid.

3.4 Ruimtelijke structuur

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

Het geheel wordt ontwikkeld als drie losstaande autonome gebouwen, waartussen doorzichten bestaan tussen de Rotterdamseweg en Leeghwaterstraat. De rooilijn aan de Leeghwaterstraat is een rechte lijn. Hoewel de Rotterdamseweg wijkt van het orthogonale patroon van de TU-Campus, houdt de rooilijn hier de richting van de TU-Campus 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.

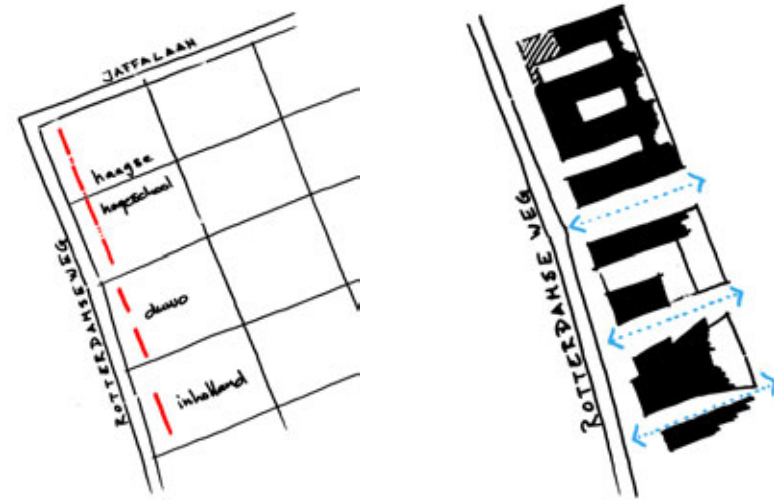
De Rotterdamseweg kenmerkt zich als oude route waarlangs de lintbebouwing zich in de loop van de tijd heeft verdicht tot min of meer aaneengesloten bebouwing. De afwisseling en diversiteit in functie, bouwhoogte en architectuur, die zo is ontstaan, is getracht tot uitdrukking te brengen door voor drie losstaande gebouwen te kiezen, die allen verschillen in hoogte en vorm en die zijn opgebouwd uit volumes die nagenoeg haaks staan op de Rotterdamseweg.

Dit ontwikkelingsplan ziet op de ontwikkeling van een studentenwooncomplex aan de Rotterdamseweg 139.

Het complex bestaat uit twee losse volumes van respectievelijk 4 en 5 bouwlagen boven op een halfverdiepte parkeerkelder. De totale hoogte van het complex is circa 17,5 meter + NAP en heeft inclusief de parkeerkelder een oppervlakte van ongeveer 5050 m². Een afwijkingsmarge van 10% van de in het ontwikkelingsplan genoemde maten en oppervlakten met een maximale overschrijding van de bouwhoogten met 1 meter is mogelijk.

De twee ongelijke bouwvolumes vormen samen een denkbeeldige rechthoek, waarbij het grote volume een L vormt en het kleine volume op de tegenoverliggende punt staat. De ruimte hiertussen vormt een L-vormige collectieve binnenruimte die verhoogt ligt ten opzichte van het omliggende maaiveld. De entrees liggen aan deze binnenruimte. Het parkeren vindt halfverdiept onder het complex plaats. De parkeergarage wordt ontsloten vanuit de parkeervoorziening van Hogeschool Inholland, welke op zijn beurt is ontsloten vanaf de Leeghwaterstraat.

Het dek tussen beide delen van het complex zijn bereikbaar voor voetgangers via een aantal traptreden omhoog, vanaf de Rotterdamseweg en met hellingbanen aan de zuidzijde van het complex vanaf de Rotterdamseweg en Leeghwaterstraat.



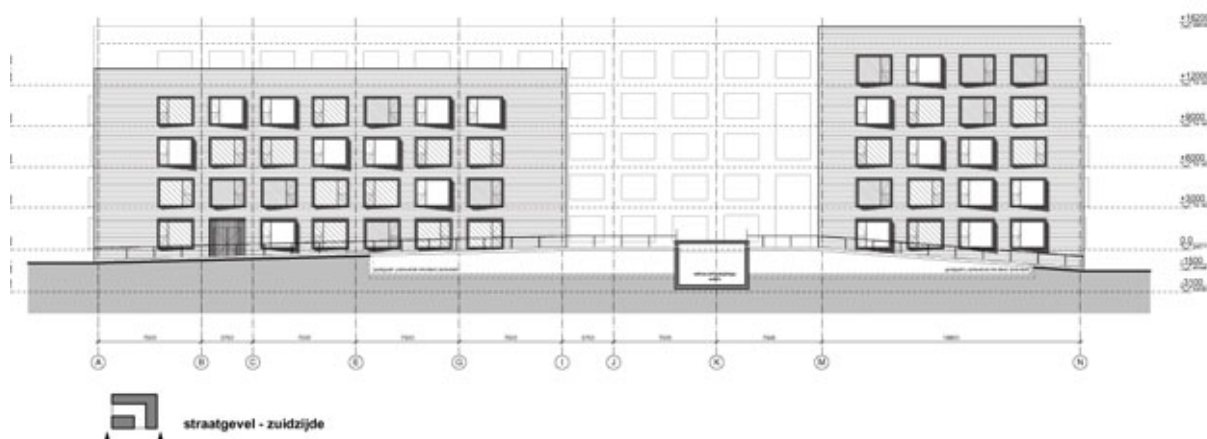
figuur 10: verspringende rooilijn per complex als gevolg van knik in Rotterdamseweg en volumes passend in het bebouwingslint Rotterdamseweg



Figuur 11: Begane grond



Figuur 12: Oostgevel



Figuur 13: Zuidgevel

3.4.1 Welstand

In april 2004 is de Welstandsnota Delft vastgesteld door de gemeenteraad als toetsingskader voor de Welstandscommissie bij de beoordeling van bouwplannen. In de welstandsnota wordt onderscheid gemaakt in gebiedstypen en architectuurtypen. Deze typen zijn leidend bij de beoordeling van verbouwingsplannen en nieuwbouwinitiatieven in een bepaald gebied.

De ontwikkelingslocatie valt binnen gebiedstype 'instituten/kantoren', waarbij de ruimtelijke ontwikkeling heeft plaatsgevonden volgens ruimtelijke onderleggers voor meerdere gebouwen in elkaars samenhang. Als architectuurtype wordt het Nieuwe Bouwen genoemd.

Over het concept ontwikkelingsplan is overleg met de welstandscommissie gevoerd.

3.5 Functies

Delft is een studentenstad. De komende jaren zal het aantal studenten in Delft verder toenemen. Dit is mede een gevolg van de vestiging van Inholland en de populariteit van bepaalde studierichtingen aan deze instelling.

In de nota Jong in Delft (2005) is de behoefte aan studentenhuysvesting voor de komende jaren becijferd. Tussen 2005 en 2010 is een netto toename van 1100 studenteneenheden om in de groeiende behoefte te kunnen voorzien. Omdat in deze periode ook woonruimten gesloopt worden, dan wel slechts tijdelijk zijn, moeten voor de periode tot 2010 minimaal 1400 eenheden bijgebouwd worden.

In maart 2006 hebben de gemeente Delft, VSSD en woningcorporatie Duwo een convenant studentenhuysvesting afgesloten. In dit convenant is de te realiseren productie van studenteneenheden voor de TU-Campus vastgelegd. Per saldo worden op de campus naar verwachting ongeveer 655 woonruimten voor studenten gerealiseerd. Het betreft circa 400 eenheden aan de Balthasar van der Polweg en circa 255 eenheden aan de Rotterdamseweg 139.

De realisatie van het studentenwooncomplex op de locatie Rotterdamseweg 139 draagt in belangrijke mate bij aan het inlopen van het tekort aan studentenhuysvesting in Delft.

In een raadsbesluit van 21 februari 2002 is vastgesteld dat zowel het stedenbouwkundig plan als de woningen moeten voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Dit houdt voor de gemeente een inspanningsverplichting in ten aanzien van de inrichting van het openbaar gebied, maar ook voor de ontwikkeling ten aanzien van het stedenbouwkundig plan en woningen.

3.6 Cultuurhistorie

Het huidige gebouw op de locatie Rotterdamseweg 139 is bekend onder de naam TNO Metaalinstituut. Het gebouw is ontworpen door Van de Broek & Bakema en is gebouwd in de periode 1954 – 1958.

In het onderzoek naar Naoorlogse architectuur en stedenbouw 1940-1970 van november 2006 is het gebouw gewaardeerd als 'standaard architectonische kwaliteit'.

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

3.7 Archeologie

3.7.1 algemeen

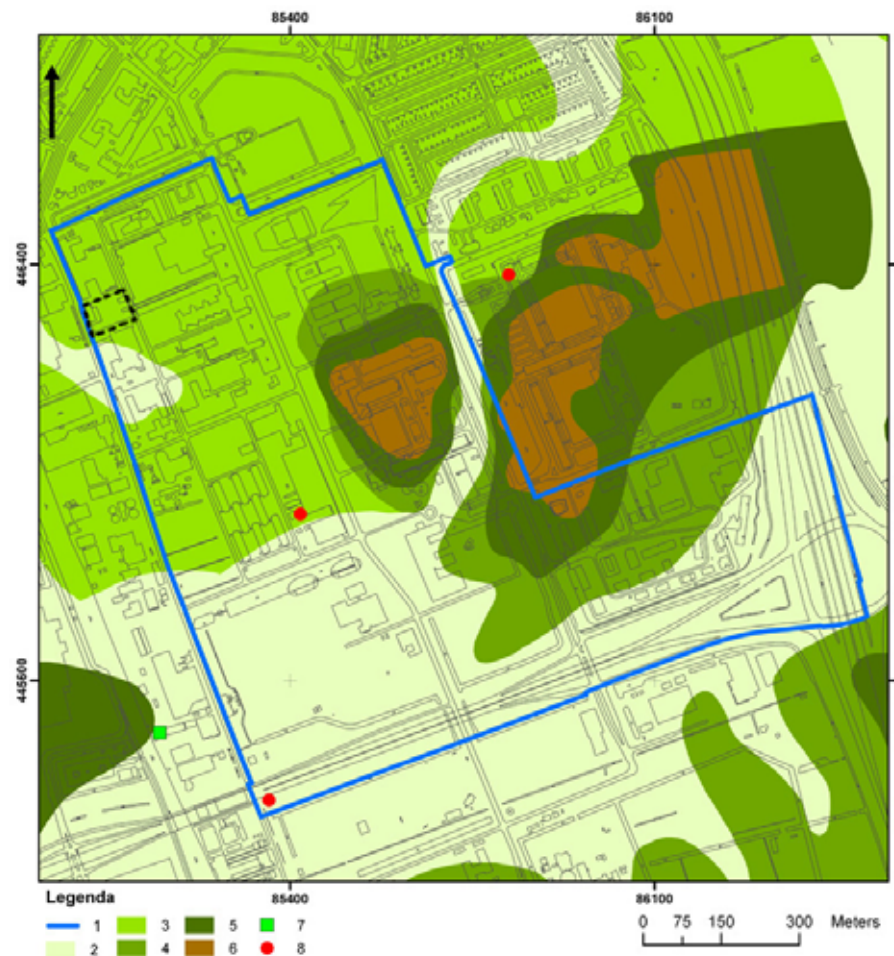
In verband met de planrealisatie zullen bodemingrepen plaatsvinden, die van nadelige invloed zijn op eventueel aanwezige archeologische waarden. In het kader van de Archeologische Monumentenzorg dient, voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkelingen op deze locatie, te worden onderzocht of dergelijke archeologische waarden aanwezig zijn of kunnen worden verwacht, om op basis hiervan tijdig tot een weloverwogen besluit over eventuele vervolgmaatregelen te komen. Uitgangspunt is eventueel aanwezige (behoudenswaardige) archeologische waarden zoveel mogelijk voor het nageslacht te bewaren en dus behoud hiervan *in situ* na te streven. Indien dit niet mogelijk is zou dit kunnen betekenen dat dergelijke archeologische waarden voor opgraven (behoud *ex situ*) in aanmerking komen.

3.7.2 Geologisch- en archeologisch kader

Geologisch gezien maakt het plangebied deel uit van een zogenoemd. komgebied, waarin de bodem hoofdzakelijk kleiige afzettingen voorkomen. Deze worden gerekend tot de Afzettingen van Duinkerke I, die zijn gelegen boven een pakket veen, het zogenoemde. Hollandveen, dat in dit gebied beneden circa 2,0 m –Mv te verwachten is. Volgens de Archeologisch-Geologische kaart van de gemeente Delft bevinden zich direct ten zuiden van de locatie in de ondergrond Duinkerke-I geulafzettingen.

Volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland ligt het ontwikkelingsgebied in een zone waarvoor een zeer grote kans op het aantreffen van archeologische sporen geldt.

Figuur 14: Geologische kaart van de TU-Campus met de bekende archeologische vindplaatsen



Legenda: 1. Begrenzing TU-Campus; 2. Geulafzettingen van Duinkerke I; 3. Dekafzettingen van Duinkerke I (kleidek > 200 cm dik op zanddek op Hollandveen); 4. Dekafzettingen van Duinkerke I (kleidek van 80-200 cm dik op Hollandveen); 5. Dekafzettingen van Duinkerke I (kleidek van 40-80 cm dik op Hollandveen); 6. Dekafzettingen van Duinkerke I/Hollandveen onder kleidek < 40 cm; 7. vindplaats Middeleeuwen; 8. Vindplaats Romeinse tijd.

Het plangebied ligt ten zuiden van de historische kern van Delft, een terrein dat op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van Zuid-Holland staat aange-

merkt als stads- of dorpskern met hoge verwachting voor archeologische resten uit de ontstaansperiode van Delft. De ontwikkelingslocatie zelf staat op de AMK niet als een archeologisch waardevol terrein aangegeven. Uit het archeologisch informatiesysteem ARCHIS van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschappen en Monumenten (RACM) staan geen archeologische vindplaatsen uit (de directe omgeving van) het plangebied bekend.

Op de Archeologisch-Geologische kaart van de gemeente Delft staan evenmin archeologische waarden op de ontwikkelingslocatie aangegeven, maar op circa 0,6 km ten zuidwesten van de ontwikkelingslocatie bevinden zich enkele vindplaatsen uit de Romeinse tijd.

Uit het bovenstaande valt op te maken dat over het archeologisch aspect met betrekking tot het plangebied zeer weinig bekend is, maar dat de kans op aanwezigheid van archeologische waarden (mogelijk uit de Romeinse tijd of Middeleeuwen) niet is uit te sluiten. Indien archeologische waarden in de ondergrond aanwezig zijn, dan zullen deze zich zeer waarschijnlijk binnen 1,5 m –Mv, bevinden.

3.7.3 *Implicaties Archeologische Monumentenzorg*

Hoewel uit het plangebied geen archeologische vindplaatsen of andere cultuurhistorische elementen van betekenis bekend zijn, is de archeologische verwachting voor de ontwikkelingslocatie groot.

Tegen de achtergrond van de aard en omvang van de bodemingrepen, zal in het plangebied een verkennend archeologisch veldonderzoek in de vorm van boringen moeten worden uitgevoerd, waarmee inzicht wordt verschaft over (de kans op) de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek kan worden bepaald of het plangebied op archeologische gronden kan worden vrijgegeven of dat archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. Om onnodige vertragingen in de planuitvoering te voorkomen is het raadzaam dit archeologisch vooronderzoek zo tijdig mogelijk te laten uitvoeren.

4 RIJKS-, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

Voor de toekomstige ruimtelijke structuur met inbegrip van de functies van het gebied zijn verschillende beleidsdocumenten richtinggevend. Te noemen zijn de Nota Ruimte, het streekplan Zuid-Holland West (februari 2003), het structuurplan Haaglanden (februari 2002) en de Ontwikkelingsvisie Delft 2025 (december '98). Deze laatste geeft het gewenste ruimtelijk beleid voor Delft op hoofdlijnen weer.

Rijksbeleid, Nota Ruimte

De Nota Ruimte gaat uit van een bundelingbeleid: nieuwe woongebieden en bedrijvigheid moeten zoveel mogelijk worden aangesloten op bestaande bebouwing en infrastructuur. En daarbij moet bovendien rekening worden gehouden met (bestaande) recreatieve voorzieningen, groen en water (watertoets). Dit ontwikkelingsplan past in deze visie, aangezien de woningen worden gerealiseerd binnen de stedelijke contour en aansluiten op bestaande bebouwing.

Regionaal beleid

Ten aanzien van het regionaal beleid zijn de volgende beleidsnota's richtinggevend geweest bij het opstellen van het bestemmingsplan.

Streekplan Zuid-Holland West 2003

Op 19 februari 2003 is het Streekplan Zuid-Holland West vastgesteld. De hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie zijn beschreven in dit streekplan. Hier wordt de nadruk gelegd op het belang van de compacte stad en het behoud van de veelzijdigheid van het stedelijk functioneren.

Het streekplan gaat uit van het bijbouwen van een substantieel aantal woningen in het streekplangebied. In het streekplan is gekozen voor het sturen op stedelijk ruimtebeslag met behulp van bebouwingscontouren, de rode contou-

ren. De gedachte achter deze beleidskeuze is zuinig omgaan met ruimte. Buiten deze contouren is het in principe niet toegestaan bebouwing te realiseren. De ontwikkelingslocatie valt binnen de rode of bebouwingscontour.



figuur 15: Structuurplan

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het concept ontwikkelingsplan is onderwerp van inspraak. Het concept ontwikkelingsplan ligt in het kader van inspraak ter inzage voor een periode van 2 weken (van 25 april 2007 tot en met 8 mei 2007). Op dinsdag 8 mei wordt een inspraakbijeenkomst gehouden. Op deze bijeenkomst wordt er - naast toelichting door deskundigen – ook gelegenheid geboden voor mondelinge inspraak. Hiervan wordt een verslag gemaakt.

Het plan en het verslag van de inspraakreacties worden vervolgens ter vaststelling aangeboden aan gemeenteraad. Tegen dit vaststellingsbesluit staat geen mogelijkheid open van bezwaar en beroep.

Vervolgens zal het verzoek om vrijstelling en bijbehorende onderzoeken voor de duur van 6 weken ter inzage worden gelegd met de mogelijkheid schriftelijk en mondeling zienswijzen naar voren te brengen.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling is op particuliere grond welke door Duwo is aangekocht van de TU Delft. 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.

COLOFON

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

22 mei 2007

