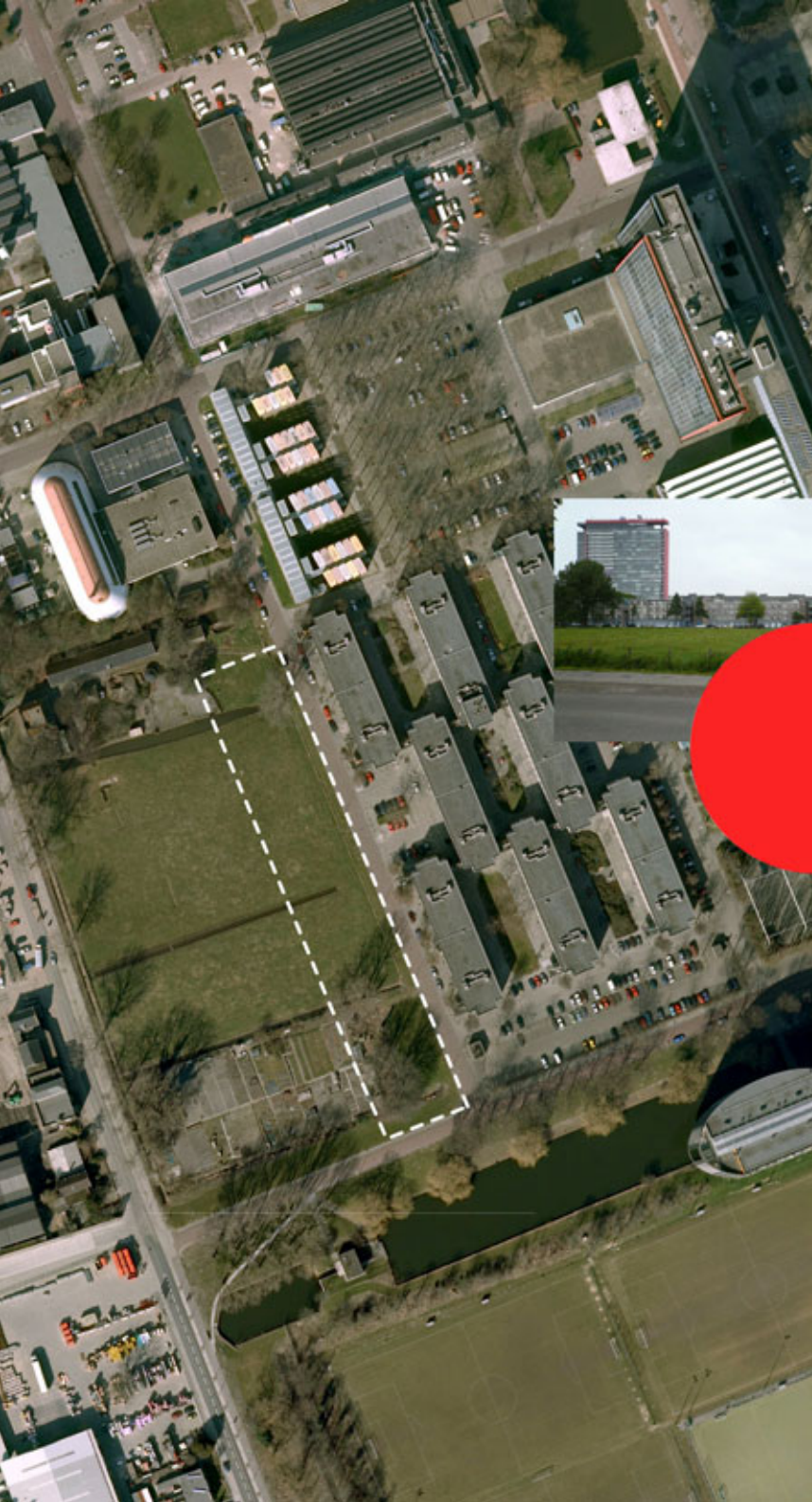
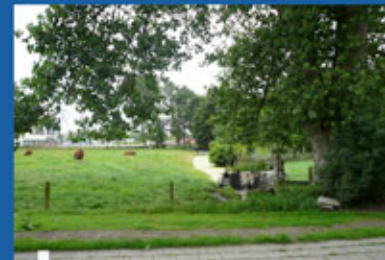




Ontwikkelingsplan

Studentenhuisvesting Leeghwaterstraat



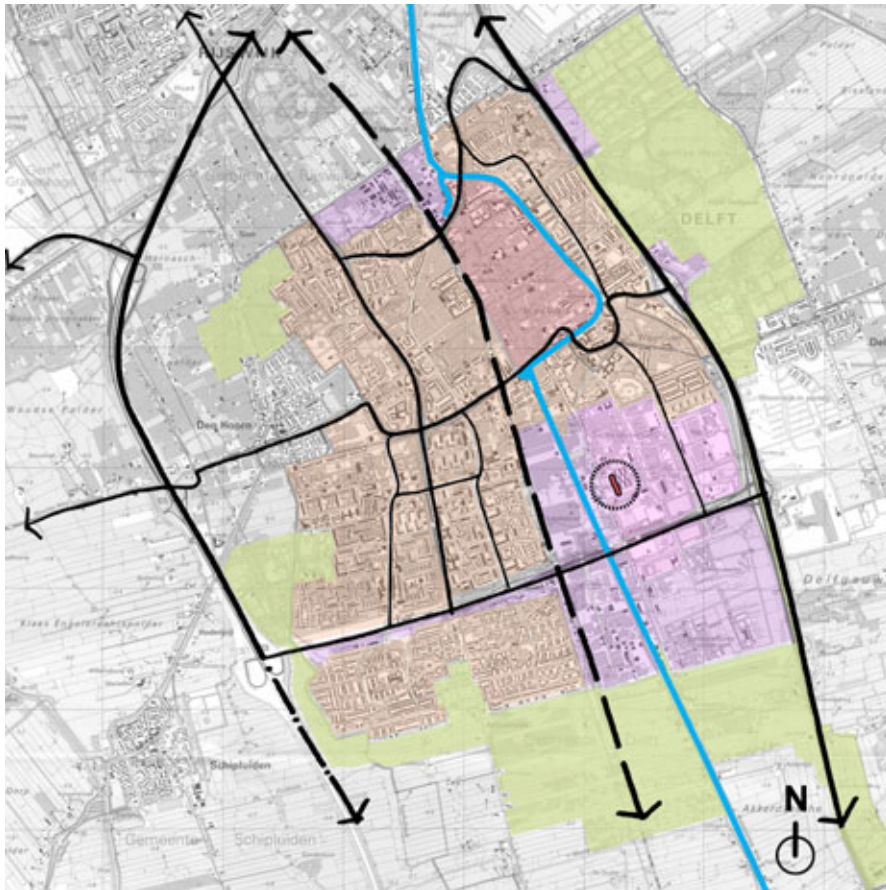
11 september 2007

ONTWIKKELINGSPLAN STUDENTENHUISVESTING LEEKGHWATERSTRAAT

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Samenvatting	3
1.3	Toets aan het vigerend bestemmingsplan.....	5
2	BESTAANDE SITUATIE	7
2.1	Ligging in de stad.....	7
2.2	Ruimtelijke opbouw.....	7
2.3	Functionele opbouw.....	8
2.4	Verkeer en vervoer	8
2.5	Milieu.....	8
3	STEDENBOUWKUNDIGE VISIE	11
3.1	Algemeen.....	11
3.2	Mobiliteit.....	12
3.3	Milieu.....	15
3.4	Ruimtelijke structuur	18
3.5	Functies	19
3.6	Cultuurhistorie	20
3.7	Archeologie	20

4	RIJKS-, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID.....	21
4.1	Rijksbeleid, Nota Ruimte	21
4.2	Regionaal beleid	21
5	UITVOERBAARHEID.....	22
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
5.2	Financiële uitvoerbaarheid	22
	COLOFON	23



Figuur 1: ligging in de stad



Figuur 2: begrenzing plangebied

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op korte termijn ontstaat een oplopend tekort aan wooneenheden voor internationale studenten en gasten van de TU Delft. De huidige bouwinitiatieven voor de bouw van studenteneenheden kunnen dit tekort niet (tijdig) oplossen. Daarom is door woningbouwcorporatie DUWO in samenspraak met de gemeente een plan gemaakt voor extra studentenhuisvesting, die medio 2008 opgeleverd kan worden.

Dit plan echter niet binnen het voor dit gebied geldende bestemmingsplan (Bestemmingsplan Hammenpoort, goedgekeurd 4 april 1973). Voor het realiseren van dit alternatieve bouwplan moet daarom een vrijstelling ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd. Dit ontwikkelingsplan dient als ruimtelijke onderbouwing voor het verlenen van deze vrijstelling.

1.2 Samenvatting

Dit ontwikkelingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling door DUWO van studentenhuisvesting voor maximaal 240 studenten aan de westzijde van de Leeghwaterstraat, op de locatie Hammenpoort (zie Figuur 2).

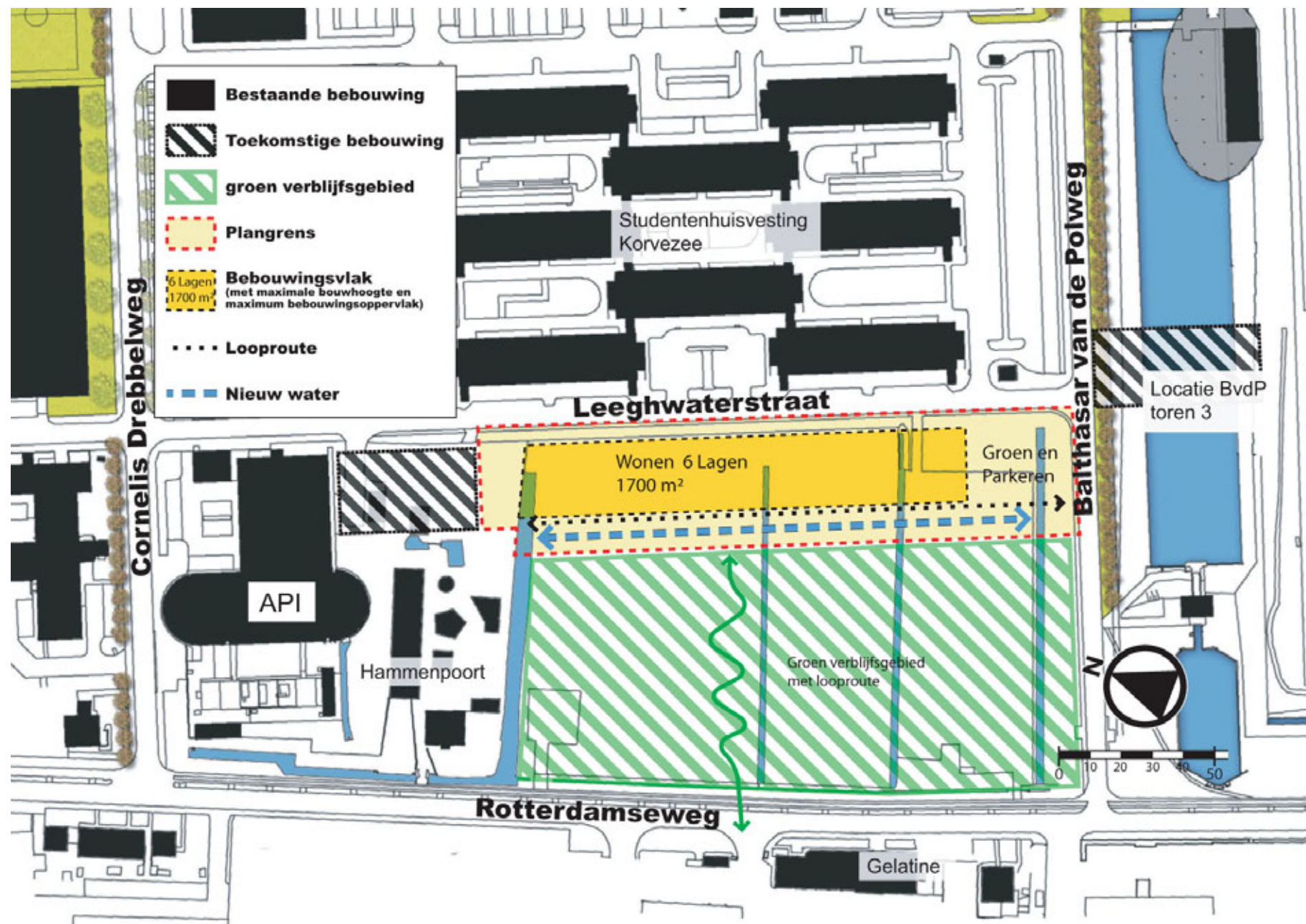
Het complex bestaat uit 3 of 4 vrijstaande gelijke volumes van 6 bouwlagen. Het op de plankaart (Figuur 3) aangegeven bebouwingsvlak is ca. 3300 m², waarvan maximaal 1700 m² bebouwd wordt.

De gebouwen zullen aan de zijde van de Rotterdamseweg worden voorzien van een begroeid scherm voor de gevel. Het dak zal dit groene beeld voortzetten in de vorm van een sedumdak.

De ruimte rondom de gebouwen wordt ingericht met groen en parkeren. De parkeerplaatsen worden ontsloten vanaf de Leeghwaterstraat. Voor

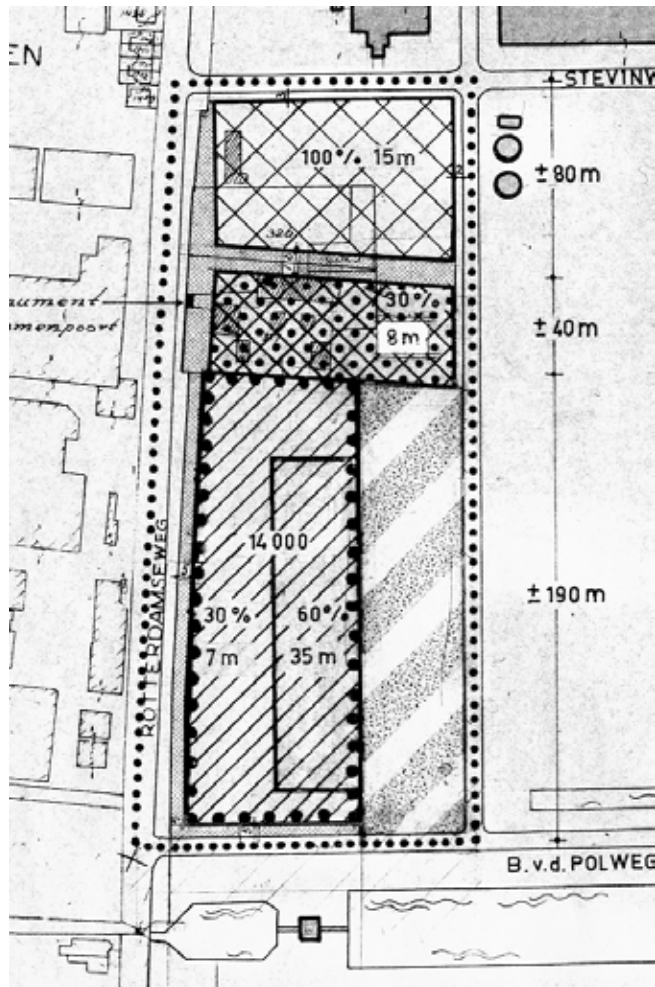
voetgangers zijn de gebouwen bereikbaar vanaf de Leeghwaterstraat en vanaf de looproute aan de westzijde, die langs de nog aan te leggen watergang loopt. Het weiland naast de ontwikkeling krijgt in het bestemmingsplan TU-midden de bestemming 'openbaar groen' met de aanwijzing 'ecologische zone', zodat deze ruimte een groene en openbaar toegankelijke functie krijgt.

Figuur 3: Plankaart



1.3 Toets aan het vigerend bestemmingsplan

Voor de locatie geldt het bestemmingsplan Hammenpoort, dat is goedgekeurd op 4 april 1973. Het bestemmingsplan kent aan de gronden de bestemming 'groenvoorziening, waarin parkeren kan worden toegestaan' toe.



Figuur 4: uitsnede Bestemmingsplan Hammenpoort inclusief legenda

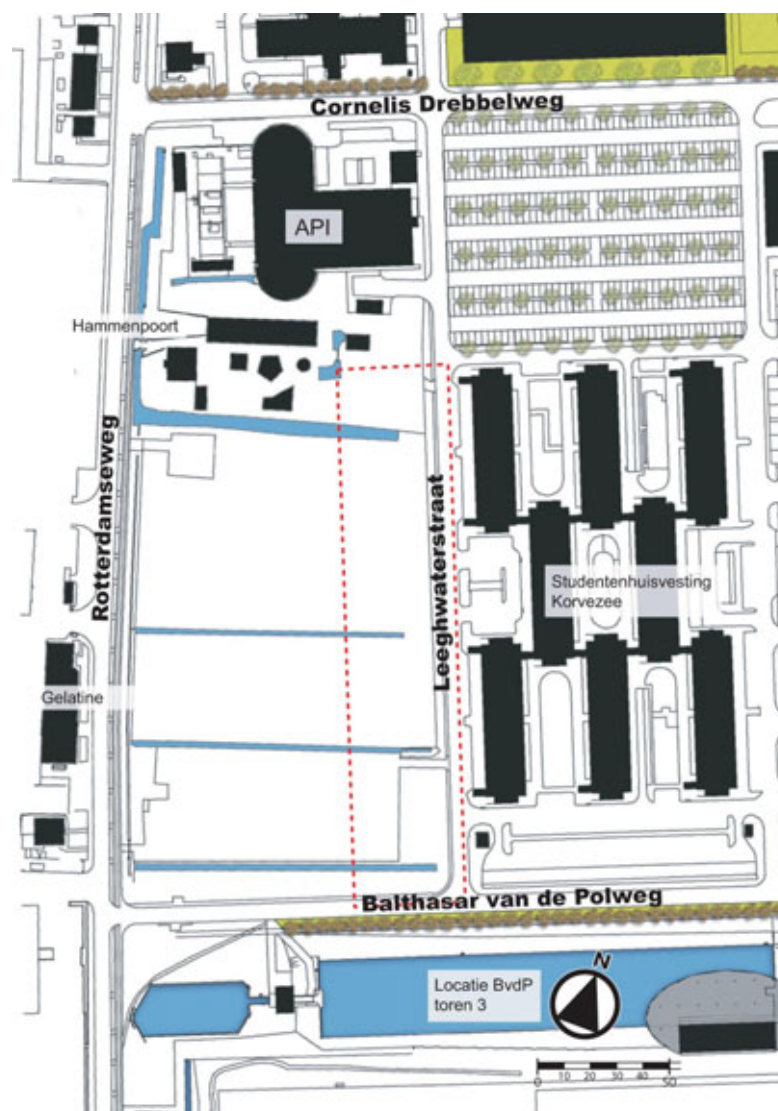
In artikel 6 van de bij het bestemmingsplan behorende voorschriften is bepaald dat:

- a. Op grond bestemd voor groenvoorzieningen zijn uitsluitend bijbehorende bouwwerken toegestaan als bruggen, dammen, terrassen en dergelijke.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de groenvoorziening.
- c. Voor zover zulks op de kaart van het plan is aangegeven, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen van het sub a bepaalde voor de aanleg van parkeerplaatsen.

De strijdigheid bestaat uit het gebruik van de gronden ten behoeve van een woongebouw en het oprichten van gebouwen, waar alleen bebouwing als bruggen, dammen, terrassen en dergelijke is toegestaan

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





Figuur 5: De ontwikkelingslocatie en omgeving

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ligging in de stad

De ontwikkelingslocatie ligt in het zuidoosten van Delft, aan de westzijde van de TU-Campus (zie ook Figuur 1). Het betreft een strook van ongeveer 50 meter breed en wordt aan de noordzijde begrensd door het laboratorium Apparatenbouw voor de ProcesIndustrie (API, Leeghwaterstraat 44) aan de zuidzijde door de Balthasar van der Polweg, aan de oostzijde door de Leeghwaterstraat en aan de westzijde door het weiland behorende bij de Hammenpoortboerderij (Rotterdamseweg 155).

2.2 Ruimtelijke opbouw

De locatie waarop gebouwd zal worden ligt aan de rand van een weiland tussen de Rotterdamseweg en de Leeghwaterstraat. Dit weiland bepaalt in belangrijke mate de beleving van de openbare ruimte langs de Rotterdamseweg. Verder heeft dit weiland een cultuurhistorische waarde vanwege de relatie met de ernaast gelegen monumentale Hammenpoortboerderij. De openheid van het gebied is van belang voor het zicht vanaf met name de Rotterdamseweg op de boerderij en de herkenbaarheid als oorspronkelijk boerderijcomplex.

Rondom de ontwikkelingslocatie ligt een verscheidenheid aan bebouwing, met een beperkte ruimtelijke samenhang. De fragmentarische invulling die het gebied kenmerkt, zorgt voor een gevarieerd beeld. Aan de noordzijde ligt de Hammenpoortboerderij en het API-complex.

De boerderij is georiënteerd op de Rotterdamseweg en is aangewezen als rijksmonument. Het API-complex wordt qua beeld bepaald door de grote hal, die met haar 20 meter hoogte boven de omliggende bebouwing en begroeiing uitsteekt. Ten oosten ligt de studentenhuisvesting aan de Korvezeestraat. Deze

gebouwen zijn 4 lagen hoog en hebben een sterk uniform en repetitief gevelbeeld.

Aan de zuidzijde wordt over de daar gelegen watergang de derde toren aan de Balthasar van der Polweg gebouwd. De toren wordt 17 lagen hoog en krijgt bijzondere gevelcomponenten naar aanleiding van geluidsmaatregelen die nodig zijn. Ten westen aan de overzijde van de Rotterdamseweg ligt de bebouwing van de voormalige lijm- en gelatinefabriek. De verschillende fabrieksgebouwen zijn thans in gebruik als cultureel centrum Lijm & Cultuur.



Figuur 6: huidige situatie met zicht op de boerderij en de hal van het API

2.3 Functionele opbouw

De bouwlocatie is thans in gebruik als weiland behorende bij de Hammenpoortboerderij. Het zuidelijke deel van het stuk grond is in gebruik als volkstuin.

2.4 Verkeer en vervoer

De locatie voor de studentenwoningen ligt aan de Leeghwaterstraat. Deze weg is in het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan (LVVP) gecategoriseerd als erftoegangsweg en heeft een beperkte verkeersfunctie.

Nabij de ontwikkelingslocatie bevinden zich verschillende belangrijke fietsverbindingen: de Rotterdamseweg maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk, de Balthasar van der Polweg en de Mekelweg behoren tot het stadsnetwerk.

Het dichtstbijzijnde openbaar vervoer is: buslijn 69 (station Delft - TU/TNO v.v.), buslijn 121 (station Delft - Zoetermeer), buslijn 129 (Kijkduin - Rotterdam CS) en buslijn 201 (station Delft - Schiedam).

De haltes bevinden zich op de Mekelweg. De lijnen verbinden de TU-Campus met enerzijds station Delft en anderzijds Rotterdam Centraal, Schiedam en Zoetermeer. Overigens zullen vanwege verschillende langdurige werkzaamheden (aanleg Mekelpark en tramlijn 19) de bussen voor langere tijd via de Rotterdamseweg en de Schoemakerstraat rijden.

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 deze polder (op Delfts grondgebied) is 154 m³/ha in totaal. De maximale toelaatbare peilstijging is 30 cm. 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.

2.5.2 Ecologie

Het weiland, waar de ontwikkelingslocatie deel van uitmaakt, is in het Ecologieplan Delft 2004-2015 aangemerkt als ecologisch kerngebied. In het

weiland zijn allerlei soorten dieren aangetroffen, waaronder de ooievaar. De aanwezigheid van de volkstuinen heeft een sterk aantrekkende werking op het vlinders en kleine zoogdieren. In het weiland nabij de sloot komen amfibieën voor.

In het kader van de Flora- en Faunawet is door “bSR ecologisch advies” gedurende 2006 onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten op ondermeer de ontwikkelingslocatie. Hierbij is de kleine watersalamander aangetroffen, die een beschermde soort is. Hiervoor is evenwel geen ontheffing nodig in het kader van de Flora- en Faunawet.

2.5.3 Luchtkwaliteit

In de huidige situatie voldoet de luchtkwaliteit ter plaatse van de locatie Hammenpoort aan alle luchtkwaliteitsnormen. In het Luchtkwaliteitonderzoek Hammenpoort van 24 juli 2007 is berekend dat in de bestaande situatie de waarde voor stikstofdioxide (NO₂) tussen de 30 en 32 µg/m³ ligt. De concentratie fijn stof ligt rond de 30 µg/m³.

2.5.4 Geluid

Het geluidsniveau op de locatie Hammenpoort ligt als gevolg van wegverkeer tussen de 50 en 60 decibel, afhankelijk van de exacte plek op het terrein. Het geluidsniveau ten gevolge van spoorweglawaai ligt tussen de 50 en 55 decibel. Het geluidsniveau door industrielawaai ligt eveneens tussen de 50 en 55 decibel.

2.5.5 Geur

In de omgeving van de ontwikkelingslocatie zijn geen bedrijven aanwezig die zo veel geurhinder veroorzaken dat ze geurcontouren hebben.

2.5.6 Bodem

Op basis van de bodemkwaliteitskaart (2005) bevindt het plan zich in de zone G1. Dat wil zeggen dat er in principe geen verhoogde concentraties zware metalen of PAK worden verwacht. Dit dient echter nog wel door middel van een bodemonderzoek aangetoond te worden door de ontwikkelende partij.

2.5.7 Externe veiligheid

Het plangebied bevindt zich niet op een locatie nabij een hoofdtransportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op de ontwikkelingslocatie bevinden zich

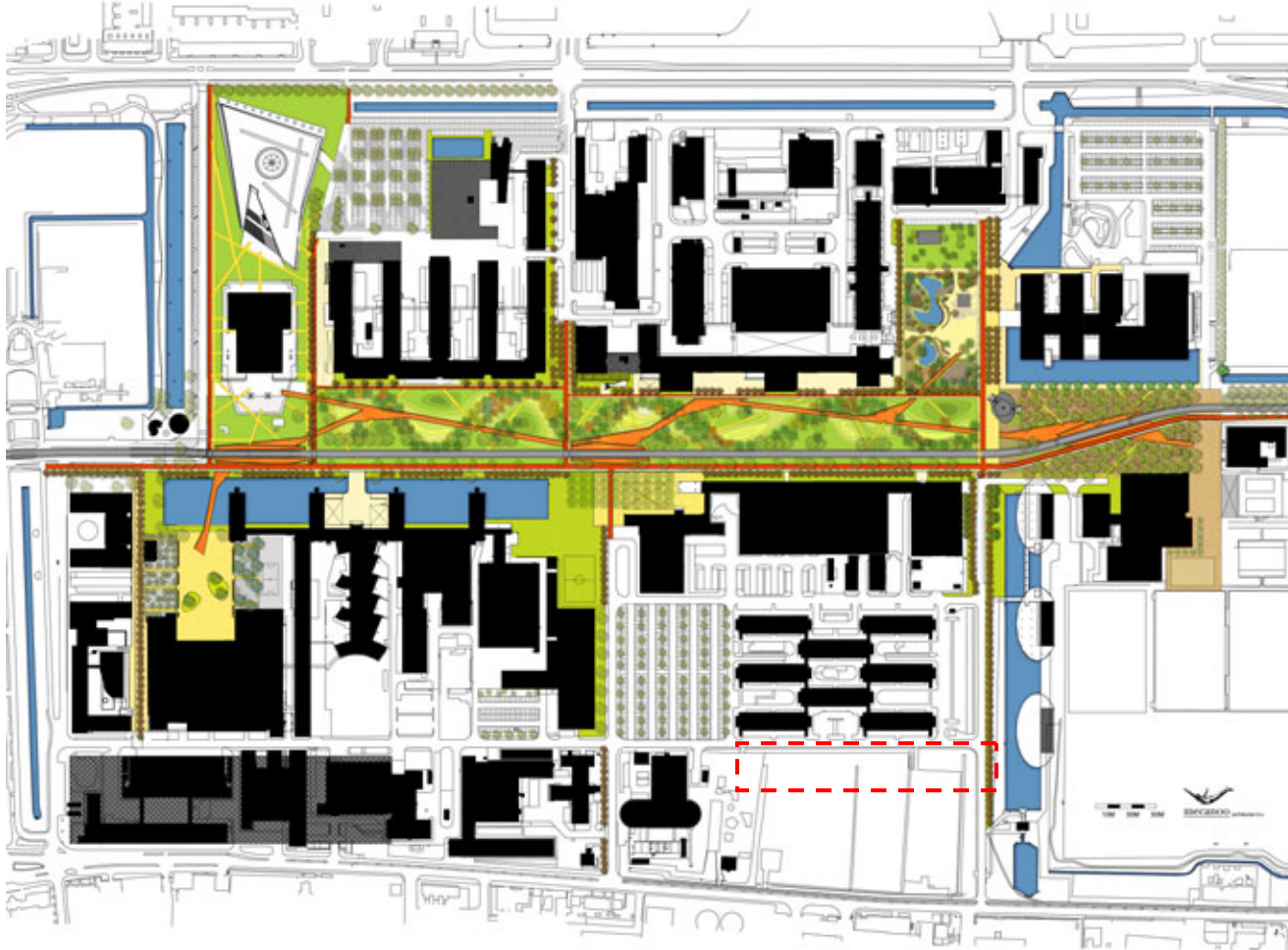
geen bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen.

2.5.8 Milieuzonering

In de directe omgeving van de ontwikkelingslocatie zijn onderstaande bedrijven gevestigd. Die bedrijven behoren tot de zogenoemde categorie 2 t/m 5. De meeste van deze bedrijven zijn vestigingen van de TU Delft.

Naam	Adres	SBI	Cat.	Afstand (m)
WKK-centrale	Leeghwaterstraat 36	40A5 (9271 oud)	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 50 dB(A) contour en de veiligheidscontour van de WKK-centrale liggen ruim buiten de ontwikkelingslocatie. Deze hebben daardoor geen effect op de voorgenomen ontwikkeling.



Figuur 7: Plankaart Mekelpark uit het masterplan van Mecanoo voor de TU-Campus 2006

3 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

3.1 Algemeen

In de komende jaren zal de TU-wijk ingrijpend veranderen tot een compacte en hoogwaardige campus. Met de aanleg van het Mekelpark en tramlijn 19 krijgt de openbare ruimte een sterke impuls en wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer sterk verbeterd. Deze ontwikkeling gaat gepaard met een intensivering van de wijk. Verder neemt de diversiteit van de functies toe. De toename in huisvesting voor onder andere studenten, promovendi en medewerkers in combinatie met een toename van voorzieningen zullen van de TU-wijk een aantrekkelijk woonmilieu maken.

Met name het gezicht van de TU-campus naar de doorgaande wegen rondom de wijk is een aspect dat verbeterd kan worden. Hier moet het gebied zichtbaar en representatiever gemaakt worden. De ontwikkelingslocatie ligt dichtbij de Rotterdamseweg, een doorgaande route aan de westzijde van de TU-campus. Met de realisatie van het plan wordt van de kans gebruik gemaakt om het gezicht van de wijk naar de rand te verbeteren. Samen met toren 3 aan de Balthasar van der Polweg krijgt de campus een nieuw gezicht aan de westzijde.

Ter hoogte van de ontwikkelingslocatie ligt tussen de Leeghwaterstraat en de Rotterdamseweg de Hammenpoortboerderij met ernaast een weiland. De boerderij en het weiland geven een beeld van het historische landschap van het gebied. Bij de transformatie van de TU-campus zijn open gebieden met een hoge belevingswaarde, zoals dit cultuurhistorisch waardevolle gebied belangrijk om te komen tot een aantrekkelijk woon- en vestigingsmilieu. Het plan voor de te realiseren studentenhuysvesting is gepositioneerd aan de oostzijde van het weiland. Hier sluit het aan op de bestaande woonbebouwing en maakt het zo min mogelijk inbreuk op het open karakter van het weiland.

Langs de Rotterdamseweg wordt het programma van de TU-campus reeds versterkt door de bouw van een nieuwe vestiging van de Haagse Hogeschool

en InHolland, alsmede door studentenhuysvesting aan de Rotterdamseweg ter hoogte van de Porceleynse Fles. Samen met het te realiseren woongebouw aan de Balthasar van der Polweg voorziet het plan in een flinke toename van studenteneenheden in de TU-Campus. Ook het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer in de wijk is hierbij gebaat. De bundeling van de woningbouw draagt bij aan de wens om te komen tot een compact bebouwingspatroon.



Figuur 8: Huidige beeld vanaf Rotterdamseweg

3.2 Mobiliteit

3.2.1 Autoverkeer en parkeren

Beleidskader: het LVVP en de nota Parkeren en Stallen

In het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) is het Delftse mobiliteitsbeleid vastgelegd. Het parkeerbeleid is vastgelegd in de nota Parkeren en Stallen. Onderstaand wordt uitgewerkt wat deze beleidsdocumenten betekenen voor de ontwikkeling aan de Leeghwaterstraat.

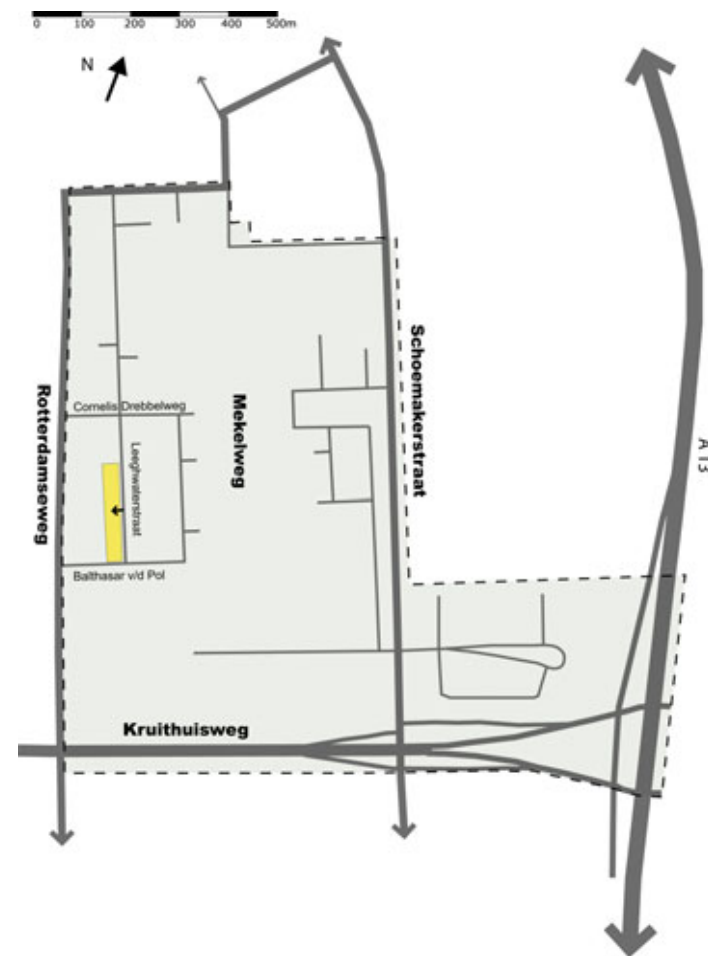
Ontsluiting autoverkeer

De ontsluitingsstructuur komt naar voren uit de categorisering van de wegen zoals deze in het LVVP heeft plaatsgevonden:

- de Leeghwaterstraat zelf is een erftoegangsweg, evenals de hierop aansluitende Balthasar van der Polweg en de Cornelis Drebbelweg. Deze wegen hebben een beperkte verkeersfunctie, met bijbehorende inrichting,
- de erftoegangswegen sluiten aan op wijk- en gebiedsontsluitingswegen, die ingericht zijn op een (meer) ontsluitende functie. Verwacht mag worden dat verkeer in zuid(oostelijke) richting via de Balthasar van der Polweg naar de Rotterdamseweg gaat en vervolgens in belangrijke mate naar de aansluiting Kruithuisweg-Schoemakerstraat. Verkeer in noordoostelijke en -westelijke richting kan ook voor de Rotterdamseweg kiezen en van daar uit haar weg vervolgen via de Jaffalaan. Tevens is het mogelijk om via de Leeghwaterstraat direct naar de Jaffalaan te rijden.

De realisatie van de studentenwoningen zal geen problemen opleveren op de omliggende infrastructuur (zie Figuur 9). Een telling op het zuidelijker gelegen kruispunt Rotterdamseweg - Kluiverweg geeft namelijk een maatgevende ochtendspitsintensiteit aan van 100 à 150 vtg/h per richting. Hierin is het effect van de onttrokken Mekelweg nog niet verwerkt. Voor de maatgevende avondspitsintensiteit is wel een inschatting van het effect van de onttrokken Mekelweg opgenomen, met als resultaat ca. 200 vtg/h in noordelijke richting en ca. 250 vtg/h in zuidelijke richting. Deze intensiteiten liggen binnen de capaciteit van de huidige infrastructuur.

Voor de vervolgens aansluitende infrastructuur worden ook geen problemen verwacht. Bovendien zal in de nabije toekomst een uitgebreide reconstructie van een belangrijk deel van het netwerk plaatsvinden, onder andere aansluitend op de realisatie van tramlijn 19.



Figuur 9: Ontsluiting autoverkeer

Parkeren

autoparkeren

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 aan de Leeghwaterstraat 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.

Er worden maximaal 240 studenteneenheden voorzien. Met de norm van 0,27 pp/woning leidt dit tot een vereist aantal parkeerplaatsen van 65. Op de ontwikkelingslocatie kunnen deze parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De parkeerplaatsen worden rondom de studentenwoongebouwen op maaiveld gerealiseerd.

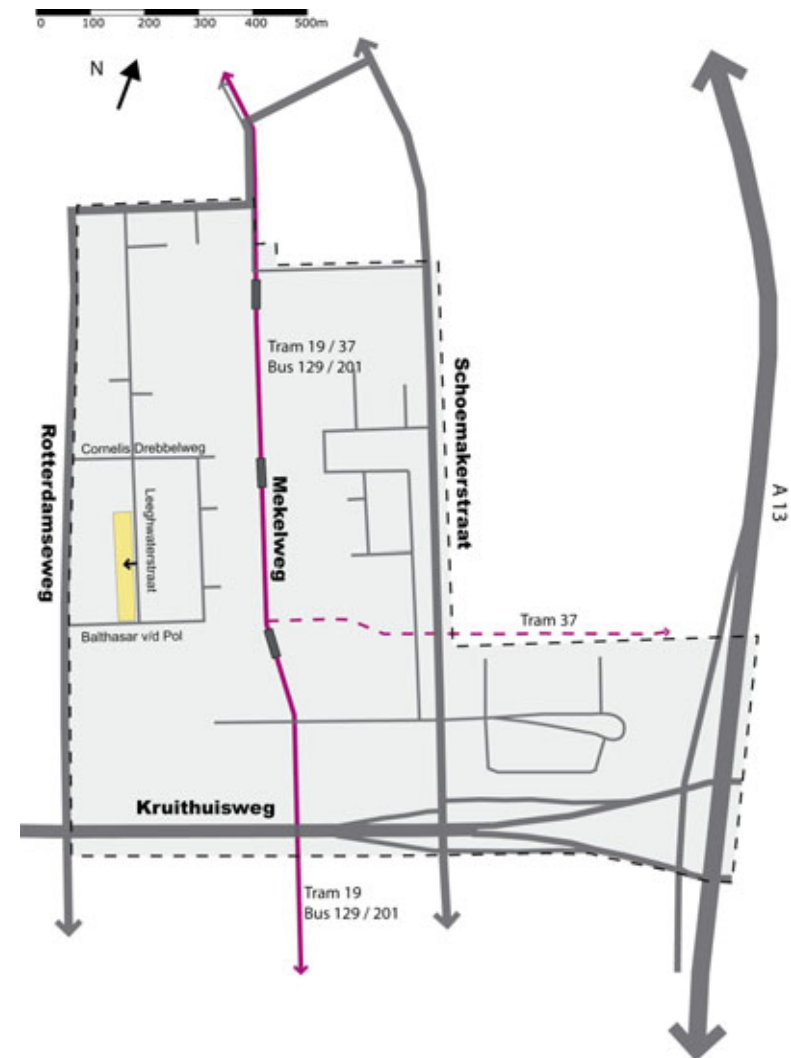
fietsparkeren

Voor het stallen van (brom)fietsen 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 vloeroppervlakte ten minste 3,5 m² is en waarvan de breedte ten minste 1,5 meter en de hoogte boven die oppervlakte ten minste 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 nota Parkeren en Stallen gaat uit van woningen bewoond door meerdere personen. Bij studentenhuysvesting kan er van uitgegaan worden dat een kamer slechts door 1 persoon bewoond wordt. Per kamer is daarom 1 fietsparkeerplaats voldoende. Voor de hier beschouwde ontwikkeling komt dit, uitgaande van het maximum aantal van 240 wooneenheden, neer op 240 fietsparkeerplaatsen.

Naast de stalling voor bewoners, adviseert de gemeente 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 stalling zullen zetten. Op basis van tellingen rondom studentenflats is een aantal van 0,3 à 0,5 plekken per woning voldoende.



Figuur 10: Ontsluiting Openbaar Vervoer

3.2.2 Openbaar vervoer

Binnen enkele jaren zal tramlijn 19 rijden over de Mekelweg (zie Figuur 10). Met de komst van deze tramlijn 19 zal een aantal buslijnen worden opgeheven, welke eenzelfde lijnvoering hebben als de tramlijn. Nog onzeker is de komst van tramlijn 37. Deze zal mogelijk via de TU-campus en de wijk Emerald naar Pijnacker gaan rijden. Zoals nu voorzien, zullen de buslijnen 129 en 201 gehandhaafd blijven en over de verharde trambaan gaan rijden in de richting van TU-Zuid.

De loopafstanden vanaf de te ontwikkelen locatie tot aan de dichtstbijzijnde halte liggen tussen de 300 en 400 m. De locatie wordt dus goed ontsloten door openbaar vervoer.



Figuur 11: Uitsnede FAP II

3.2.3 Langzaam verkeer

Het fietsbeleid is vastgelegd in het Fietsactieplan-II (FAP-II) en in het LVVP. Voor de te ontwikkelen locatie zijn van belang (zie Figuur 11):

- voor noord-zuidverplaatsingen bevinden zich op korte afstand: de Rotterdamseweg (onderdeel van het regionale fietsnetwerk) en het fietspad in het Mekelpark (stadsnetwerk),
- ten behoeve van verplaatsingen van en naar het oosten wordt een tunnel onder de A13 gerealiseerd in de richting van Delfgauw,

in westelijke richting moet de Schie gepasseerd worden. In noordelijke richting bevindt zich hiertoe de Abtwoudsebrug, bereikbaar via de Rotterdamseweg en het Abtwoudsepad, en in het zuiden de Kruithuisbrug, bereikbaar via het fietspad door het Mekelpark. Voor de verdere toekomst wordt in een nieuwe brug voorzien ('Gelatinebrug'), praktisch in het verlengde van de Balthasar van der Polweg.

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 het gebouw en/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.

3.3 Milieu

3.3.1 Water

De ontwikkelingslocatie is gelegen in de Zuidpolder van Delfgauw. De wateropgave in de Zuidpolder van Delfgauw bedraagt 123 m³/ha. In de waterstructuurvisie is aangegeven waar nieuw wateroppervlak het beste kan worden gerealiseerd. Met de waterstructuurvisie is nagenoeg voor alle polders van Delft de wateropgave ingevuld. De waterstructuurvisie kent voor de Zuidpolder echter nog een restopgave. Het is de intentie om in overleg met het hoogheemraadschap Delfland deze restopgave voor 2015 verder in te vullen. Mogelijkheden hiervoor zijn er bij de ontwikkeling van TU-Zuid (Technopolis).

De ontwikkelingslocatie omvat ca. 0,7 ha zodat de wateropgave 86 m³ bedraagt. Uitgaande van een acceptabele peilstijging van 30 cm is het te realiseren oppervlak nieuw water 287 m². In de waterstructuurvisie zijn voor dit gebied geen expliciete verbeteringsvoorstellen gedaan. Het is daarmee aan de ontwikkelende partij hoe de waterbergingsopgave gerealiseerd wordt. Naast de genoemde opgave dient ook het water dat ten behoeve van de ontwikkeling gedempt moet worden, te worden gecompenseerd.

Langs de Rotterdamseweg ligt een waterkering. De waterkering bestaat uit een kernzone van 25 m met 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. De ontwikkelingslocatie ligt evenwel niet in een van deze zones.

De riolering van de gebouwen moet gescheiden uitgevoerd worden.

In Delft komen plaatselijk hoge grondwaterstanden voor. Verwacht wordt dat de grondwaterstanden - als gevolg van klimaatverandering, verdergaande bodemdaling en vermindering van de onttrekking van grondwater door DSM Gist - alleen maar hoger wordt. Bij de bouw zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

Het concept van het ontwikkelingsplan is met het hoogheemraadschap besproken op 7 juli 2007. Het hoogheemraadschap heeft een aantal opmerkingen gemaakt over ondermeer de wateropgave, het onderhoud van het water en de zonering langs de waterkering die langs de Rotterdamseweg ligt. Deze opmerkingen zijn verwerkt en/of besproken met het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven in te stemmen met de waterparagraaf.

3.3.2 Ecologie

De realisatie van studentenwoningen in een ecologisch kerngebied is in beginsel een ongewenste ontwikkeling en dient zo veel mogelijk te worden voorkomen/beperkt. In dit geval is er sprake van een uitzondering, omdat het belang om op zo kort mogelijke termijn huisvesting te realiseren voor een grote instroom van buitenlandse TU-studenten en andere gasten uit het buitenland zwaarder weegt. Bovendien is onder het vigerende bestemmingsplan Hammenpoort een bebouwingsstrook opgenomen voor woonbebouwing midden in dit ecologische kerngebied.

In uitzonderingsgevallen wordt echter bebouwing toegestaan onder voorwaarde dat het compensatiebeginsel wordt toegepast. Het compensatiebeginsel bestaat uit de realisatie van voorzieningen ter compensatie van ecologische functies en waarden die door de ingreep verloren gaan. De compensatie vindt bij voorkeur plaats in de directe omgeving en kan bestaan uit zowel investeringsmaatregelen als beheersmaatregelen.

Voor dit specifieke gebied is ter compensatie het volgende nodig:

- natuurlijke veekering in de vorm van houtwallen van wilgentakken of afscheiding d.m.v. knotwilgen.
- uitrasteren van een deel van de sloot om begrazing door koeien te beperken.
- lokaal de sloot verbreden.
- aanbrengen van natuurvriendelijke oevers, faunaloopstroken en ecoduikers.
- ecologisch beheer van het gebied o.a. door aangepast maaibeheer waardoor er een verandering optreedt van de plantenopbouw en er stroken kunnen ontstaan met ruigtekruiden, vlinders, bodemdieren en kleine zoogdieren.
- compenserende maatregelen aan het gebouw zoals sedumdaken, nestvoorzieningen voor gierzwaluwen en vleermuizen e.d.
- parkeerplaatsen in de vorm van grasstenen.

De bestaande bomen dienen zoveel mogelijk te blijven staan.

3.3.3 *Luchtkwaliteit*

Op 24 juli 2007 heeft de gemeente Delft een luchtkwaliteitonderzoek gedaan voor het gebied. Uit dat onderzoek blijkt dat overal in het plangebied wordt voldaan aan de plandremmel en grenswaarden 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.

In het 'Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 - 2020', vastgesteld op 21 februari 2006, staan verschillende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De aanleg van tramlijn 19, 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 op de ontwikkelingslocatie en in Delft in het algemeen.

3.3.4 *Geluid*

Uit akoestisch onderzoek van de firma Peutz (d.d. 02-08-2007) blijkt dat aan de voorkeursgrenswaarden voor weg- en railverkeerslawaaai wordt voldaan. Voor industrielawaai is er een ontheffing nodig omdat de geluidbelastingen hoger kunnen zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Het benodigde besluit Hogere Grenswaarden is verleend door gemeente.

3.3.5 *Geur*

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

3.3.6 *Bodem*

Voor de te ontwikkelen locatie geldt dat er voorafgaande aan de bouwaanvraag een historisch vooronderzoek (conform NVN 5725) dient te worden uitgevoerd, inclusief een vooronderzoek naar de aanwezigheid van asbest (conform NEN 5707). Indien uit dit onderzoek blijkt dat de locatie verdacht is voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging dient een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 4750 of NEN 5707 te worden uitgevoerd.

De gemeente Delft streeft naar het werken met een gesloten grondbalans, uitgezonderd ernstig verontreinigde saneringslocaties. Dit houdt in dat alle vrijkomende schone grond binnen het plangebied moet worden hergebruikt. Hierdoor wordt het gebruik van grondstoffen en vervoersbewegingen tot een

minimum beperkt. Indien voor de ontwikkeling de aanvoer van grond nodig is, dan dient dit zoveel mogelijk van binnen de regio te komen.

3.3.7 *Externe veiligheid*

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van een route voor het transport van gevaarlijke stoffen. De ontwikkeling van het woongebouw ligt op ruim 350 m afstand van de Kruithuisweg. Gezien deze afstand hoeft de invloed van de ontwikkeling van de studentenhuisvesting op het groepsrisico niet te worden berekend.

Nabij het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

3.3.8 *Milieuzonering bedrijven*

De studentenhuisvesting is een milieugevoelige bestemming. De bestaande bedrijven in de omgeving kunnen beperkingen opleveren voor de ontwikkeling van woningbouw op de ontwikkelingslocatie.

In paragraaf 2.5.8 is de tabel opgenomen van bedrijven en instellingen in de directe omgeving met een milieucategorie van 2 t/m 5. Bij elke bedrijf is een afstand gegeven waarbinnen geen woningbouw is toegestaan. De ontwikkelingslocatie ligt niet binnen de genoemde afstanden en de aanwezigheid van de bedrijven levert dus geen beperkingen voor deze ontwikkeling

3.3.9 *Energie, duurzaam bouwen*

In het 3E Klimaatplan Delft 2003-2012 (gemeente Delft) is opgenomen dat voor woningbouw wordt gestreefd naar een EPC-verscherping van 15% t.o.v. het vigerend Bouwbesluit. Verder dienen alle vaste en kostenneutrale maatregelen, plus 50% van de variabele maatregelen uit het nationaal pakket Duurzaam bouwen te worden doorgevoerd. Bij de keuze voor de maatregelen dient zo veel mogelijk gekozen te worden voor maatregelen die compenserend zijn voor het verlies aan ecologische kwaliteit.

Op basis van het 'Warmte tenzij'-principe, zoals door de gemeenteraad is vastgesteld, dienen de woongebouwen aangesloten te worden op het Warmtenet Delft. Het warmtedistributienet ligt in de nabije omgeving van de ontwikkelingslocatie. Aansluiting hierop draagt bij aan het behalen van de EPC-doelstellingen.

3.3.10 *Politiekeurmerk*

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 ontwikkelaar ten aanzien van het stedenbouwkundig plan en de woningen.

3.4 Ruimtelijke structuur

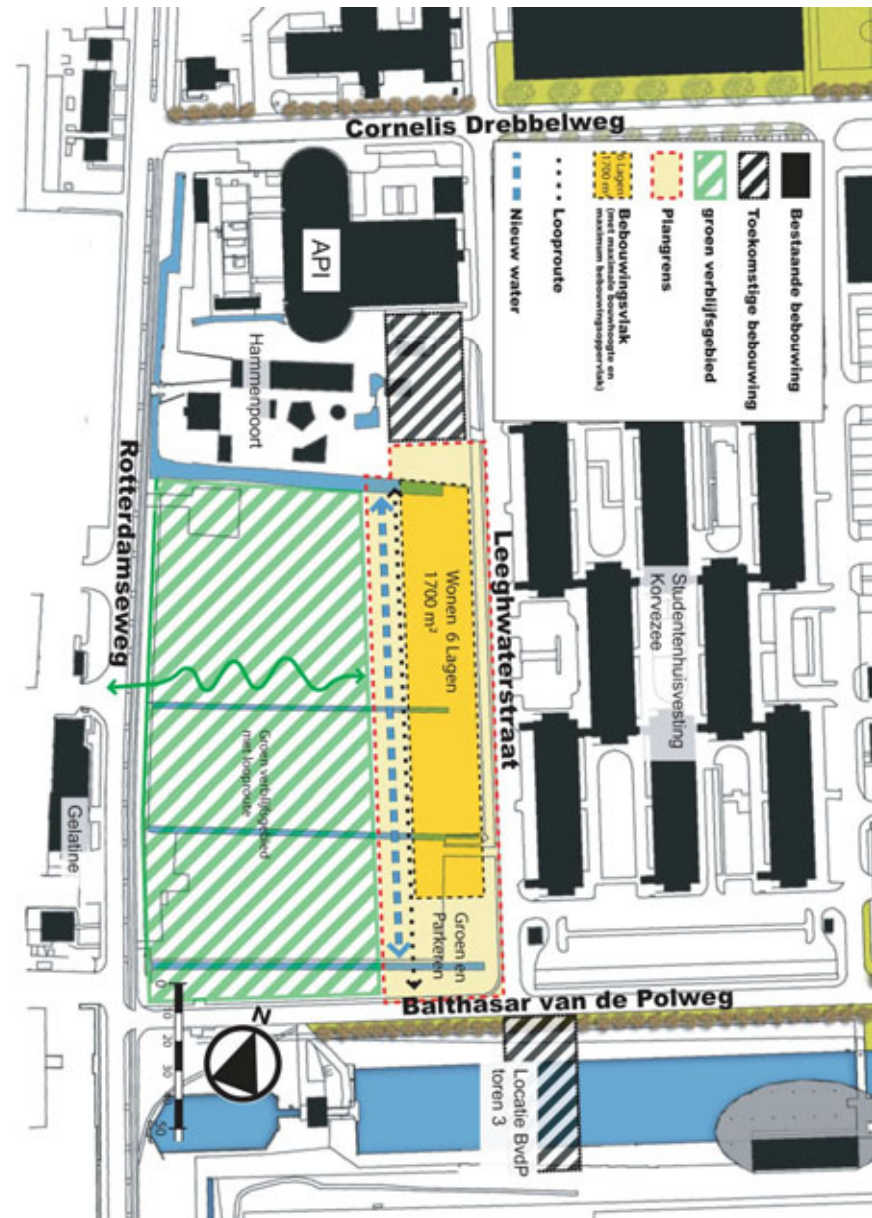
In de directe omgeving van het plan zijn twee andere ontwikkelingen gaande. Aan de Balthasar van der Polweg wordt een toren met studentenhuisvesting gebouwd van 17 lagen in het verlengde van de Leeghwaterstraat. Dit wordt de derde toren langs de Balthasar van der Polweg, waar al eerder 2 complexen zijn gebouwd boven en langs de brede watergang die hier ligt.

Naast het API wordt ten behoeve van onder meer TNO een nieuw laboratorium gebouwd van 8 meter hoog. Dit gebouw zet de trend van intensivering langs de Leeghwaterstraat voort en vormt ook onderdeel van het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van de studentenhuisvesting. De grenzen van het bebouwingsvlak worden bepaald door de zuidelijke rooilijn van de bestaande studentenhuisvesting aan de Leeghwaterstraat, de bestaande rooilijn langs de Leeghwaterstraat van het API en de watergang aan de noordzijde. De grens aan de westzijde beperkt zoveel mogelijk de aantasting van het weiland. Aan de westzijde ligt tussen de bebouwing en weiland een heldere grens met een informele wandelroute langs het water.

De studentenhuisvesting zal worden gebouwd in de vorm van 3 of 4 gelijke volumes van maximaal 6 bouwlagen. Elk volume zal op de begane grond de benodigde collectieve voorzieningen bevatten. Samen vormen ze een ensemble dat de bebouwingsstrook aan de westzijde van de Leeghwaterstraat gelijkmatig verdeelt.

De ruimte tussen de gebouwen wordt ingericht om aan te sluiten op het groene beeld van het aansluitende weiland. Ook voorziet deze ruimte in een wandelroute naar de Rotterdamseweg ter hoogte van de entree van Lijm & Cultuur. Door de open ruimten tussen de gebouwen blijven zichtlijnen aanwezig, zodat de bestaande woningbouw aan de Leeghwaterstraat een visuele relatie houdt met de Rotterdamseweg.

Het gevelbeeld is een vertaling van de achterliggende functionele en constructieve structuur. Daaroverheen wordt door middel van materiaalgebruik, kleur en groene verbijzonderingen een levendig beeld gecreëerd. De gebouwen zijn zorgvuldig ingepast in de overgang tussen het 'open en groen' van het weiland en de strakke organisatie van de studentenhuisvesting Korvezeestraat. Gezamenlijk vormen de nieuwe gebouwen het gezicht van de TU-campus naar dit deel van de Rotterdamseweg. Het profiel van een groen, modern en technisch hoogwaardig verblijfsgebied wordt zichtbaar en herkenbaar gemaakt.



Figuur 12: Plankaart

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.

Het plangebied valt binnen het gebiedstype 'Buitengebied'. Voor dit gebied geldt geen referentie-architectuurtype.

Over het concept Ontwikkelingsplan is overleg met de welstandscommissie gevoerd. De commissie is positief over het in dit ontwikkelingsplan gestelde ruimtelijk kader. De commissie heeft dan ook geen bezwaren tegen dit ontwikkelingsplan.

3.5 Functies

Delft is een studentenstad. De komende jaren zal het aantal studenten in Delft verder toenemen. Dit is mede het gevolg van de groeiende instroom van studenten en andere gasten uit het buitenland.

Op grond van recente prognoses van TU Delft, gebaseerd op de aanmeldingen voor het komende studiejaar ontstaat er per 1 februari 2008 een tekort aan wooneenheden voor internationale studenten van circa 240 eenheden.

In de nota Jong in Delft (2005) is de behoefte aan studentenhuisvesting voor de komende jaren becijferd. Bij het opstellen van deze prognoses was echter niet het hoge tempo voorzien, waarin studenten en andere gasten uit het buitenland zich thans bij de TU Delft aanmelden.

De realisatie van het studentenwooncomplex op de locatie Leeghwaterstraat voorziet in het op relatief korte termijn oplossen van voornoemd tekort aan wooneenheden.

3.6 Cultuurhistorie

Op de ontwikkelingslocatie zijn geen beschermde monumenten aanwezig. De omgeving heeft wel cultuurhistorische waarde vanwege de relatie met de begin 17de eeuw gestichte Hamwoning, het nog steeds bestaande cultuurhistorisch belangrijke boerderijcomplex aan de Rotterdamseweg 155. Dit boerderijencomplex is als rijksmonument beschermd.

Het plangebied bevindt zich aan de oostzijde van het laatste stuk van het bij die boerderij behorende weidegebied dat zich oorspronkelijk veel verder uitstrekte. De beoogde bebouwing in het plangebied ligt zo ver mogelijk oostelijk op dit nog open gebied. Daardoor is er vanaf de Rotterdamseweg nog steeds een goed zicht op het boerderijcomplex en blijft het karakter van de boerderij in een open landschap, zoals dat nu nog aanwezig is herkenbaar.

3.7 Archeologie

Binnen het ontwikkelingsgebied Leeghwaterstraat zijn geen archeologische vindplaatsen bekend. Het is derhalve in dit stadium niet mogelijk om randvoorwaarden voor plaanpassing m.b.t. archeologie te geven. Er geldt echter wel een redelijke tot zeer hoge verwachting voor de aanwezigheid van archeologische sporen binnen het plangebied.

Het plangebied bevindt zich op de flank van geulafzettingen welke rond 300 v. Chr. zijn ontstaan. Door de hoge ligging van deze afzettingen in het landschap vormde dit in de Romeinse tijd een aantrekkelijke vestigingsplek. Archeologisch onderzoek in de omgeving van Delft heeft dit herhaaldelijk aangetoond. Er bestaat tevens een verwachting voor resten van Middeleeuwse bewoning. De verwachte sporen zullen, indien aanwezig, zich vrij dicht onder het oppervlak bevinden: vrijwel direct onder de bouwvoor.

Vóór aanvang van verstorende bodemingrepen dient deze verwachting te worden getoetst conform de nationale wet- en regelgeving (verdrag van Valetta). Dit kan geschieden door middel van een archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (IVO) met proefsleuven. Hiervoor geldt de landelijke norm dat 5 tot 10% van het areaal met proefsleuven dient te worden onderzocht. Gezien de diepte van de verwachte sporen levert een IVO middels booronderzoek niet voldoende informatie om de verwachting te kunnen toetsen. Indien er na het vooronderzoek sprake is van behoudenswaardige archeologische resten zal er naar worden gestreefd deze waarden te behouden door inpassing in de bouwplannen. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren, dan kunnen eventuele behoudenswaardige resten worden 'geruimd'

middels een opgraving. De kosten hiervan zijn voor rekening van de verstoorder.



Figuur 13: 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.

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) en het structuurplan Haaglanden (februari 2002).

4.1 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.

4.2 Regionaal beleid

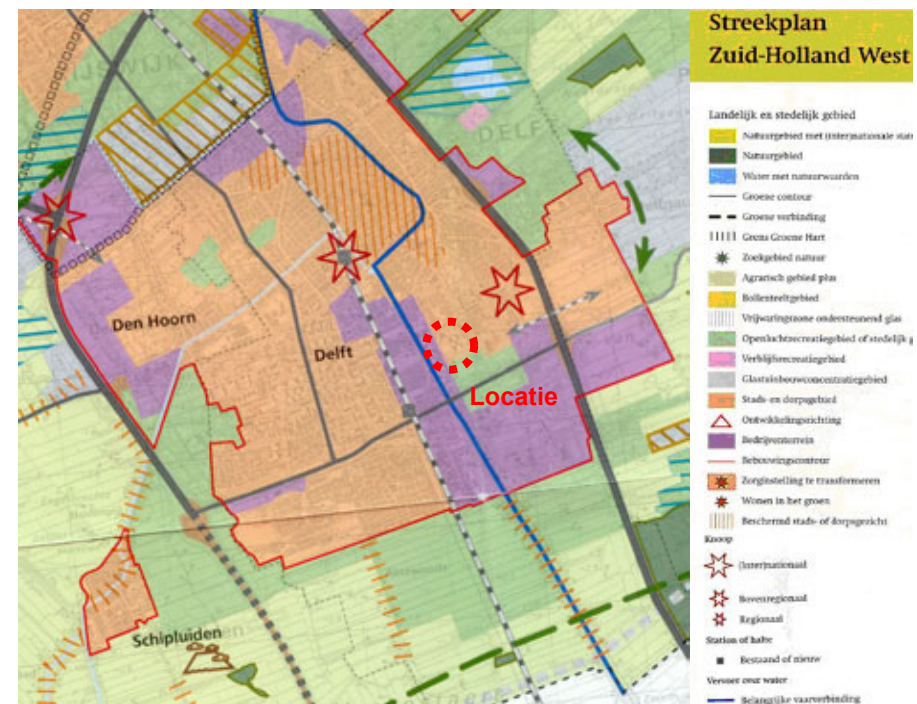
Ten aanzien van het regionaal beleid is de volgende beleidsnota richtinggevend geweest bij het opstellen van het ontwikkelingsplan:

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

contouren. 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 14: uitsnede Streekplan Zuid-Holland West 2003

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op basis van het beleid ontwikkelingsplannen, zoals vastgesteld door de raad op 22 december 2005, is een ontwikkeling op de locatie Hammenpoort van 240 wooneenheden een plan met een grotere ruimtelijke impact. Voor een dergelijk bouwplan dient op basis van dit beleid een ontwikkelingsplan te worden opgesteld. De procedure voor het vaststellen van een ontwikkelingsplan door de raad heeft tot gevolg dat de studenteneenheden niet per 1 juli 2008 in gebruik kunnen worden genomen.

Door de gemeenteraad is op 12 juli 2007 besloten om in afwijking van het beleid ontwikkelingsplannen voor het bouwplan Hammenpoort een ontwikkelingsplan op te stellen, waarvoor de procedure wordt gevolgd voor ruimtelijke onderbouwingen als opgenomen in het beleid ontwikkelingsplannen. Dit betekent dat op het ontwikkelingsplan geen inspraak wordt verleend en dat het wordt vastgesteld door het college van B&W. Tegen dit vaststellingsbesluit staat geen mogelijkheid open van bezwaar en beroep. Het plan wordt wel ter kennisname naar de commissie Ruimtelijke Ordening verzonden.

Het plan zal in het kader van de vrijstellingsverlening op grond van artikel 19 WRO vervolgens zes weken ter inzage worden gelegd met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke en mondelinge zienswijzen. De belangen van omwonenden worden gewaarborgd in deze vrijstellingsprocedure.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

De herstructurering van het plangebied is een private ontwikkeling. De bouw en exploitatie van de studentenhuisvesting zal worden uitgevoerd door DUWO en de TU Delft. Beide partijen worden geacht voldoende draagkracht en de nodige ervaring te hebben om een dergelijk project uit te voeren.

Mocht de gemeente bovenwijkse voorzieningen (als aanpassingen van de openbare ruimte) moeten treffen als gevolg van deze ontwikkeling, dan is het uitgangspunt dat deze verhaald worden op de TU Delft, middels een grondexploitatieovereenkomst.

Derhalve heeft deze ontwikkeling geen financiële consequenties voor de gemeente.

COLOFON

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

versie 11 september 2007

