

Besluit hogere grenswaarden

Bouwplan met ruimtelijke onderbouwing studentenhuisvesting Spoorzone Delft

1. Gegevens

naam	:	College van burgemeester en wethouders van Delft
adres	:	postbus 78
postcode	:	2600 ME
plaats	:	Delft
contactpersoon	:	B.P.G. Coremans
telefoon	:	14015
kenmerk besluit	:	1297733
datum besluit	:	15-04-2013

2. Rechtsgrond(en)

artikel(en) Wgh	:	Wgh, art. 82 en 83, eerste lid en tweede lid
-----------------	---	--

3. Bouw- en bestemmingsplannen

geldend bestemmingsplan	:	Spoorzone
vastgesteld bestemmingsplan	:	Spoorzone
ontwerpbestemmingsplan	:	n.v.t.
Bouwplan	:	Studentenhuisvesting Spoorzone Delft met ruimtelijke onderbouwing

4. Korte omschrijving

aantal en soort objecten	:	521 woningen
ligging (bijv. straat of plangebied)	:	In de hoek van de Westlandseweg en de spoorweg. Aan de Röntgenweg.
industrieterrein(en)	:	Schieoevers Noord
weg(en) binnenstedelijk gebied	:	Westlandseweg, Röntgenweg
weg(en) buitenstedelijk gebied	:	n.v.t.
spoorweg(en)	:	Delft-Schiedam, in de toekomst ondertunneld.

5. Openbare voorbereidingsprocedure

Zienswijzen	:	Geen
Aanpassingen n.a.v. zienswijzen	:	n.v.t.

6. Overwegingen:

de redenen die aan het besluit ten grondslag liggen	:	Er bestaat een wens om op de genoemde locatie studentenhuisvesting te realiseren. Hiervoor is een bouwplan met ruimtelijk onderbouwing opgesteld
---	---	--

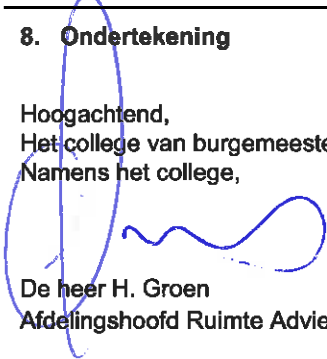
de maatregelen die worden getroffen om de verzochte waarde te waarborgen	Het spoor gaat ondergronds en komt ter hoogte van de locatie uit de tunnel. Daar wordt voorzien in een geluidsscherm.
de mogelijkheden om de geluidsbelasting te verminderen tot een lagere waarde dan verzocht	Aanvullende bron of overdrachtsmaatregelen zijn financieel niet doelmatig
gevel maatregelen	Er wordt voldaan aan het maximale geluidniveau in de woning van 33 dB.
de ontheffingsgronden	Er is een grote vraag naar studentenwoningen. De woningen krijgen voldoende gevelisolatie. Er wordt voldaan aan het beleid hogere waarden wet Geluidhinder van de gemeente Delft. Het betreft minder van 10 procent van de te realiseren woningen en uitsluitend vanwege spoorweglawaaai.

7. Bijlagen

de verzochte hogere grenswaarden	: zie bijlage 1
het akoestisch onderzoek	: Akoestisch onderzoek Studentenhuisvesting Spoorzone Delft dd. 15 november 2012 met kenmerk DT376-2/houi/004
overige, te weten	: geen

8. Ondertekening

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Delft,
Namens het college,


De heer H. Groen
Afdelingshoofd Ruimte Advies

9. Beroep

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) beroep instellen tegen dit besluit. Het beroep dient schriftelijk te worden ingediend binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit. Het beroep dient te worden gericht aan de afdeling Bestuursrechtspraak van raad van State.

Bijlage 1: Hogere Grenswaarden

nr.	omschrijving	aantal	Bron	hogere grenswaarde dB
1	Woningen	4	Spoorweg Delft-Schiedam	56
2	Woningen	12	Spoorweg Delft-Schiedam	57
3	Woningen	4	Spoorweg Delft-Schiedam	59
4	Woningen	8	Spoorweg Delft-Schiedam	60
5	Woningen	5	Spoorweg Delft-Schiedam	63
6	Woningen	3	Spoorweg Delft-Schiedam	64

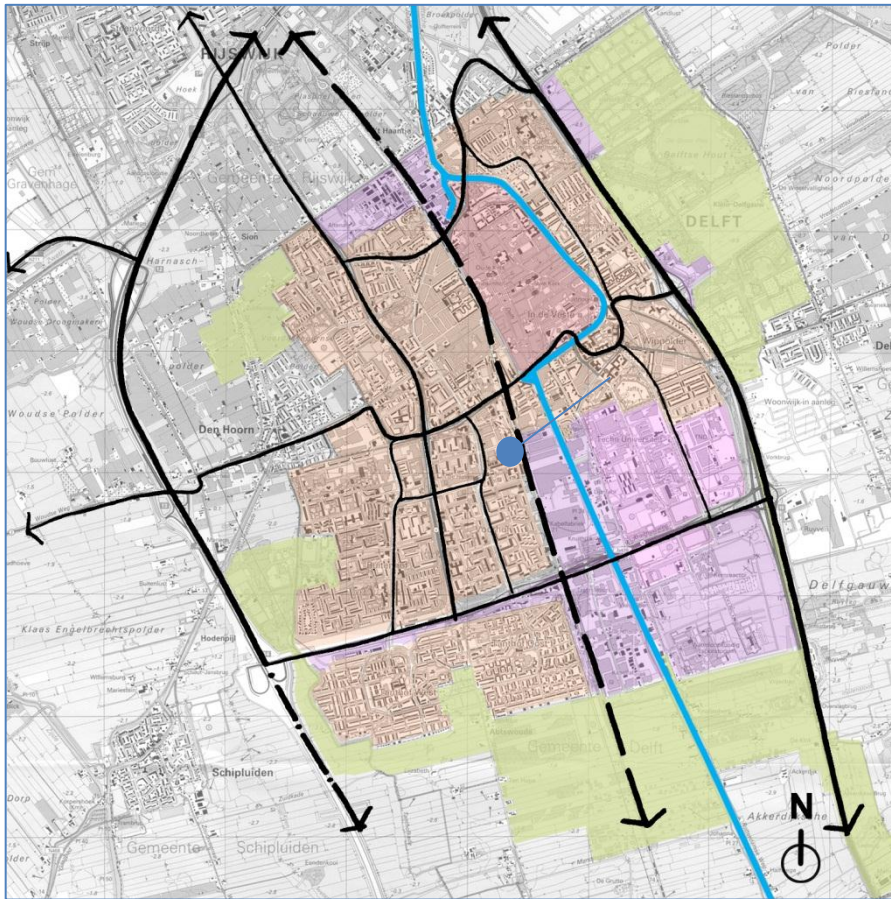
Ruimtelijke Onderbouwing

Studentenhuisvesting Röntgenweg

Ruimte Advies



17-12-2012



Figuur 1.1: Ligging in de stad



Figuur 1.2: Plangebied

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bouwplan van de stichting DUWO voor Studentenhuisvesting Röntgenweg omvat de nieuwbouw van ongeveer 520 studentenwoningen in 5 lagen op de braakliggende gronden ten oosten van de Röntgenweg, tussen de Abtswoudseweg/tunnel en Jupiterstraat. Deze studentenhuisvesting past niet binnen de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Spoorzone en is daarmee in strijd met het geldende bestemmingsplan ter plaatse. Voor de realisatie van dit complex met studentenwoningen is een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing (ORO) nodig.

In dit document wordt een ruimtelijke onderbouwing gegeven op basis waarvan een ORO kan worden gevoerd, ten einde medewerking aan het bouwinitiatief te kunnen verlenen.

De ruimtelijke onderbouwing geeft aan waarom de beoogde ontwikkeling past binnen de toekomstige bestemming van het gebied. Er wordt nader ingegaan op de wijze waarop het initiatief aansluit op de plaatselijke situatie en het beleid dat de gemeente voorstaat. Tevens worden de (stedenbouwkundige) richtlijnen en randvoorwaarden die aan de basis van de planontwikkeling hebben gestaan in de onderbouwing verwoord.

1.2 Doel

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing biedt een onderbouwing voor de voorgenomen omgevingsvergunning voor de realisatie van een complex van ongeveer 520 studentenwoningen met inbegrip van parkeergelegenheid en oppervlaktewater op het terrein aan de Röntgenweg te Delft, kadastraal bekend als Gemeente Delft, sectie O, nummer 01492 en sectie R, nummer 01872. Onderdeel van het project vormt ook de omgevingsvergunningsplichtige toegangsbrug annex duiker met kantschotten vanaf de Röntgenweg.

1.3 Projectgebied

Het projectgebied is gelegen aan de Röntgenweg, in het noordoosten van de wijk Voorhof. Het projectgebied betreft een groot deel van het terrein waar voorheen het bedrijf Delft Instruments was gevestigd. Afbeeldingen 1.1 en 1.2 tonen de ligging van het projectgebied in Delft en meer in detail.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Voor het projectgebied is het bestemmingsplan ‘Spoorzone na herziening’ van toepassing. De gronden waarop het bouwplan is voorzien, hebben de bestemming Uit te werken woondoeleinden.

Het bouwplan betreft het realiseren van een studentencomplex in een bijna carré-vormig bouwblok, met op het binnenterrein parkeergelegenheid en rondom een watergang. Mede omdat het bouwplan op verschillende onderdelen afwijkt van de uitwerkingsregels is besloten de procedure van een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing te volgen. Daarnaast beslaat dit bouwplan slechts een deel van de gronden met een uit te werken bestemming. Het oostelijke deel van de gronden, een voormalig rangeerterrein, is nog niet beschikbaar voor herontwikkeling gelet op de tunnelbouw. De watergang hiertussen blijft bij deze ontwikkeling behouden en vormt de grens tussen beide delen.

Er is strijdigheid met het bestemmingsplan qua bebouwing; de beoogde studentenhuisvesting woning past niet binnen de uitwerkingsregels. Functioneel is er geen sprake van strijdigheid. Ook wordt in het plan uitgegaan van de regels met betrekking tot de te realiseren waterberging.

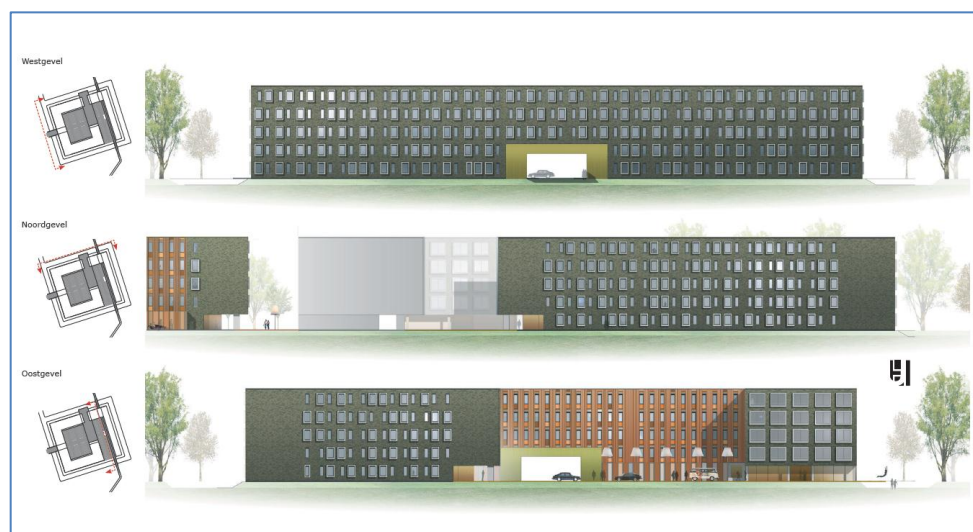
Het bouwen van de studentenwoningen is aldus in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Voor de realisatie van de woningen is een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing (ORO) nodig.



Figuur 2-1: bestaande situatie



Figuur 2-2: 3D-impresie vanuit noordoosten gezien



Figuur 2-3: gevelbeelden

2. Ruimtelijke en stedenbouwkundige context

2.1 Bestaande situatie

De gronden aan de Röntgenweg liggen thans braak (zie figuur 2-1). Op dit terrein was voorheen het bedrijf Delft Instruments gevestigd. Onlangs is op het noordelijke deel van deze gronden bodemsanering uitgevoerd, hetgeen te zien is aan de staat waarin het terrein verkeerd.

De bebouwing van het hier voorheen gevestigde bedrijf is al geruime tijd geleden gesloopt om daarmee plaats te maken voor herontwikkeling met woningbouw.

Het terrein ligt ten oosten van het zuidelijk deel van de Röntgenweg, aan de noordzijde begrensd door de Abtswoudsetunnel en aan de zuidzijde door de Jupiterstraat en de aan de zuidkant gelegen hoge woonflat. De overzijde van de Röntgenweg is deels bebouwd en deels niet met (voormalige) bedrijfsbebouwing waarvan een deel voor maatschappelijke functies worden gebruikt.

Aan de oostzijde vormt de bestaande watergang de grens van de gronden die met studentenwoningen worden bebouwd. De gronden aan de oostzijde van deze watergang zullen na gereed komen van de spoortunnel ook voor herontwikkeling in aanmerking komen. De komende jaren is deze 2^e fase nog in gebruik bij CCL, de aannemingscombinatie die de spoortunnel realiseert. Het terrein van het voormalige bedrijf DI heeft nog een uitloper in de zuidoostelijke richting. Hier wordt op basis van het vigerende bestemmingsplan een nieuw onderstation voor de spoortunnel/-lijn gerealiseerd. De plannen hiervoor zijn inmiddels gereed en vergund.

2.2 Beschrijving bouwplan

Het plan omvat een groot bouwblok in vijf verdiepingen met in totaal 520 studentenstudio's. De vorm van het bouwblok is die van een carré, die net niet gesloten is. De opening ligt aan de noordoostzijde. Aan de uiteinden van het bouwblok kent het gebouw een overkraging van de onbebouwde begane grond. Hierdoor ontstaat ter plaatse een bijzondere beëindiging. Deze opbouw is gekozen rekening houdend met mogelijke bebouwing in de 2^e fase. De ontsluiting van het complex is centraal geregeld vanaf de Röntgenweg in de vorm van een ruime poort van 2 lagen hoog. Hier zitten ook de hoofdtoegangen van het studentencomplex. Het rechthoekige complex heeft een warme uitstraling door natuurlijke, duurzame materialen.

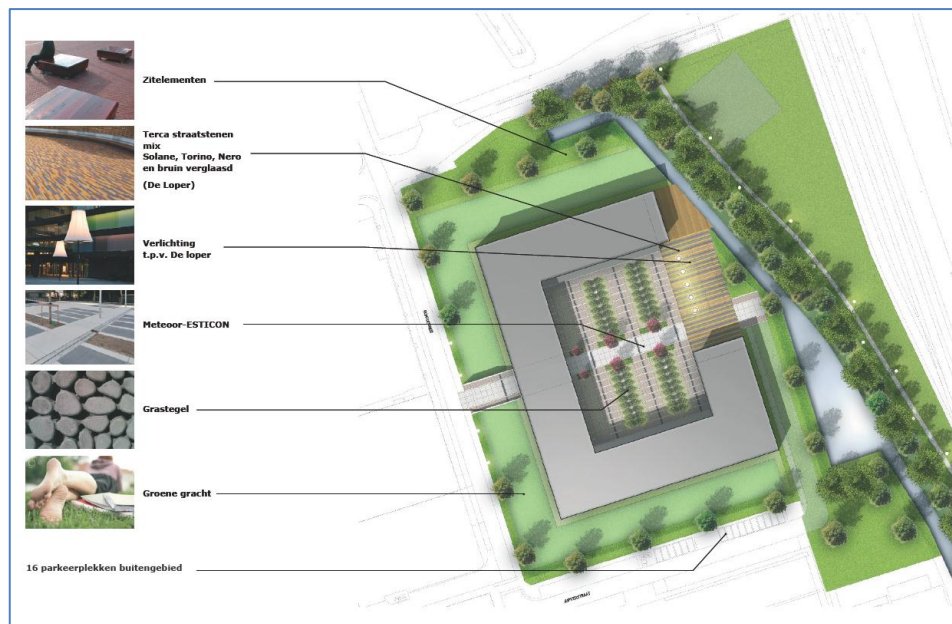
Het gebouw staat op ruime afstand van de Röntgenweg, waarbij de ruimte tussen openbare ruimte en gebouw wordt ingevuld met groen en water. Dit water loopt door rond het gebouw en sluit aan de oostzijde aan op de bestaande watergang. Het nieuwe water kan door de aanwezige bodemverontreiniging pas op termijn worden gerealiseerd (zie onder Bodem). Vooralsnog wordt rond het gebouw een groene "wadi" gerealiseerd, waardoor het gebouw ruimtelijk een eigen positie inneemt.

De nieuwbouw houdt ruime afstand van de bestaande woonflat aan de zuidzijde van de Jupiterstraat. Aan de kant van de Abtswoudseweg/tunnel houdt het gebouw ook ruim afstand. Hierdoor is het mogelijk in de tussenruimte de watergang rond het gebouw op te nemen alsmede de gewenste groene oostwestzone met daarin ook de belangrijke fietsroute van de Voorhof naar de TU-wijk en vice versa. Deze groen- en waterzone vormt een bijdrage aan een aantrekkelijke woonomgeving en de overgang tussen deze studentenwoningen en de toekomstige woningbouw in het zuidelijk deel van de Spoorzone. Daarnaast vormt deze zone ook een belangrijke schakel in de gemeentelijke ecologische structuur.

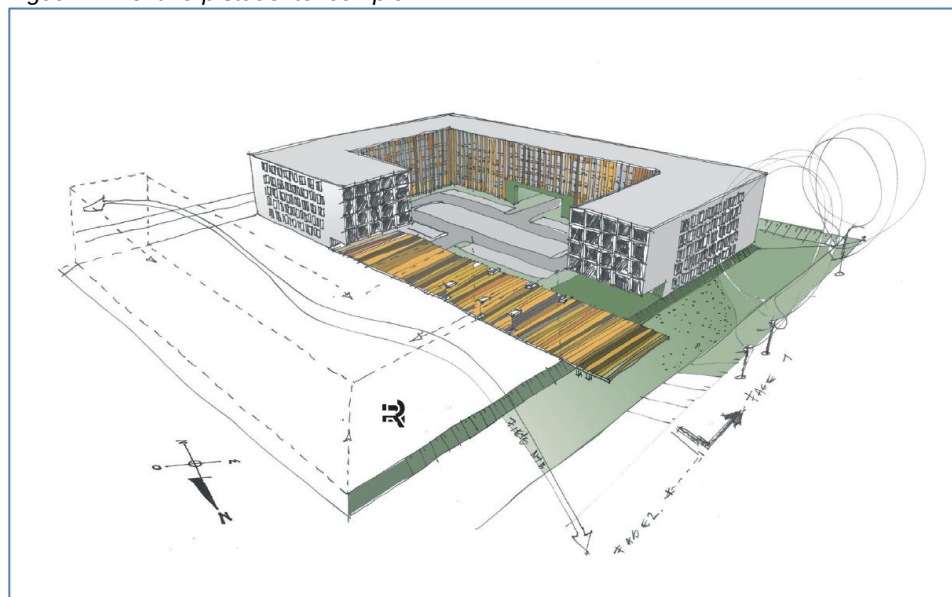
De toegang tot het complex vanaf de Röntgenweg krijgt het karakter van een brug. In de praktijk is dit echter een duiker met bijzonder vormgegeven en gebouwde zijkanten. Deze duiker houdt rekening met de toekomstige watergang ter plaatse van de wadi. De duiker maakt ook onderdeel uit van de bouwaanvraag die in deze ruimtelijke onderbouwing wordt behandeld.

De 520 studentenwoningen zijn verdeeld over 5 verdiepingen en zijn gesitueerd rond een middencorridor (zie figuur 2-6). Hierdoor zijn er voorgevels aan zowel de buitenzijde als de binnenzijde van het bouwblok. Op de begane grond zijn ook gemeenschappelijke voorzieningen opgenomen, waaronder 2 grote fietsenstallingen voor 600 fietsen.

Op het binnenterrein is een parkeerterrein opgenomen. Door middel van groen en bijzondere verlichting wordt ook aan de binnenzijde een goede woonomgeving gerealiseerd.



Figuur 2-4: ontwerp studentencomplex



Figuur 2-5: schetsimpressie bouwplan



Figuur 2-6: plattegrondenstudio's aan weersijden van middencorridor en gevelfragment

2.3 Stedenbouwkundige onderbouwing

Het plangebied ligt direct ten zuiden van het plangebied van de Spoorzone. Door de toevoeging van dit project aan het project van de Spoorzone, vormt dit de eerste bouwlocatie waar daadwerkelijk woningen worden gebouwd. De bebouwing wordt opgericht voor een periode van 25 jaar, doch in ruimtelijk opzicht wordt het als een definitieve ontwikkeling beschouwd.

In ruimtelijk opzicht is de locatie door de belangrijke oostwestroute via de Abtswoudseweg gescheiden van het gebied ten noorden van deze route. Deze oostwestroute wordt daarnaast ontwikkeld als belangrijke groenstructuur met ook ecologische waarde, zodat er daadwerkelijk een forse afstand bestaat tussen de bebouwing aan weerszijden. Door de beoogde waterstructuur krijgt de nieuwbouw aan de Röntgenweg een zelfstandige positie. Dit is niet alleen naar de groenzone van de Abtswoudseweg, maar ook naar de andere richtingen.

Aan de zuidzijde staat een hoge woonflat, die aan de zijde van de nieuwbouw de galerijen heeft en parkeergelegenheid. Door de ruime afstand blijft het complex met studentenwoningen in belangrijke mate buiten de schaduw van deze bestaande flat (zie ook de bezonningsstudie). Door de studentenwoningen komt er aan deze ruimte ook een voorgevel te liggen waardoor deze “achterkant” minder anoniem wordt.

Aan de westzijde is de bebouwing op ruime afstand van de Röntgenweg en de daarlangs gelegen bebouwing gesitueerd. De ruimte tussen de straat en bebouwing wordt met groen en water ingericht, waardoor een aantrekkelijk en open karakter ontstaat. Door deze opbouw blijft de mogelijk toekomstige herontwikkeling van het gebied tussen de Papsouwselaan en Röntgenweg mogelijk. Daarnaast gaat deze opzet goed samen met de bestaande gebouwen en percelen.

Ten oosten van de studentenhuisvesting ligt een bestaande watergang, die een belangrijke verbinding in de waterstructuur vormt. Deze watergang zal, als de gronden tussen deze watergang en de tunnel beschikbaar komen voor herontwikkeling, naar verwachting worden verplaatst naar een positie langs de tunnel/spoorlijn. Hierdoor ontstaat een groen- en waterstructuur als overgang/scheiding tussen de woningen en de spoortunnel. In deze 2^e fase is ook nog ruimte voor nieuwbouw van woningen of een andere functie, tussen deze 1^e fase en de tunnel/spoorlijn.

De komende jaren zullen de gronden van deze 2^e fase nog niet beschikbaar zijn door de bouw van de tunnel. Daardoor kan het water in dit deel ook pas op langere termijn worden gerealiseerd. Tot die tijd blijft de bestaande watergang in stand en vormt de fysieke grens van de ontwikkeling met studentenwoningen en het werkterrein van de tunnel.

De nieuwbouw heeft naar de omgeving toe een hoogwaardige kwaliteit met voorgevels. Rondom de nieuwbouw komt een ruime groen- en waterzone als overgang met de omgeving. Het parkeren van auto's is voornamelijk aan de binnenzijde van het bouwblok opgelost. Het fietsparkeren is in 2 grote stallingen inpandig op de begane grond opgelost.

Bezonningsstudie

Om de gevolgen van de bebouwing voor de omgeving in beeld te brengen is een bezonningsstudie verricht (Bezonningsstudie Studentenhuisvesting Spoorzone Delft, Leeuwenkamp architecten, 3-10-2012).

Uit deze studie blijkt dat de studentenhuisvesting zodanig is gesitueerd ten opzichte van de hoge flat aan de Jupiterstraat dat er sprake is van een goede bezonning. Daarnaast heeft het complex zelf geen noemenswaardige invloed op de bezonningssituatie van in de omgeving aanwezige bebouwing en bijbehorende buitenruimte.

Conclusie

Het bouwplan is ruimtelijk aanvaardbaar, aangezien er op goede wijze rekening wordt gehouden met omliggende terrein en gebouwen, zowel in de huidige als toekomstige situatie. Rekening wordt gehouden met bestaande gebouwen, zoals de woonflat aan de zuidzijde. Ook wordt rekening gehouden met mogelijk toekomstige ontwikkelingen, zoals aan de overzijde van de Röntgenweg en rond de Abtswoudseweg (zowel met de rest van de Spoorzone als de te ontwikkelen oostwest groenstructuur met belangrijke fietsroute). Daarnaast wordt rekening gehouden met een mogelijke 2^e fase op de gronden die pas over enkele jaren vrijkomen als de tunnel klaar is.

3. Beleidskader

3.1 Ruimtelijk beleid

Bovenlokaal ruimtelijk beleid

Op dit moment gelden de volgende bovenlokale ruimtelijke beleidsstukken:

Nationaal: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011),
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2011).

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het toevoegen van 520 studentenwoningen is een ondergeschikte ontwikkeling die niet strijdig is met het Rijksbeleid.

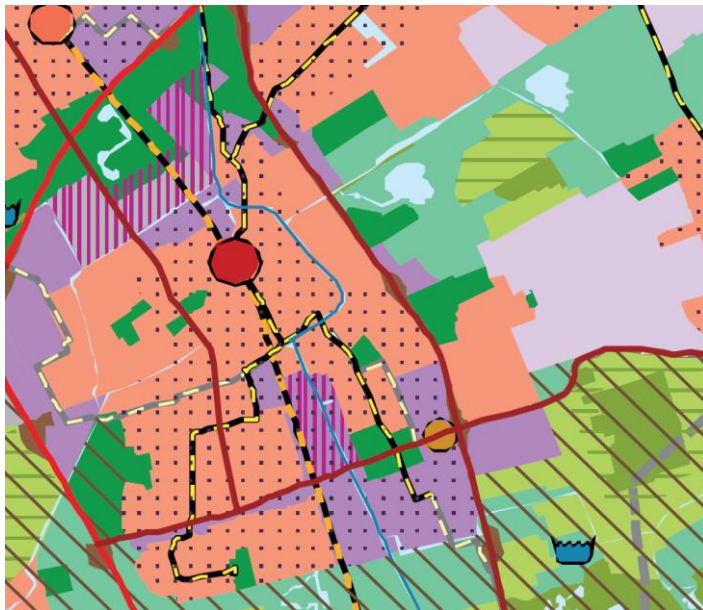
Provinciaal: Structuurvisie Visie op Zuid-Holland (2010, geactualiseerd 2011),
Verordening Ruimte (2010, geactualiseerd 2011).

De Visie op Zuid-Holland is vastgesteld op 2 juli 2010, hiermee zijn de streekplannen vervangen. De Visie op Zuid-Holland bestaat uit:

1. Structuurvisie;
2. Verordening Ruimte;
3. Uitvoeringsagenda Structuurvisie 2010-2020.

In de structuurvisie presenteert de provincie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland. Vijf integrale hoofdpogaven zijn ruimtelijk relevant:

1. Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel.
2. Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie.
3. Divers en samenhangend stedelijk netwerk.
4. Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap.
5. Stad en land verbonden.



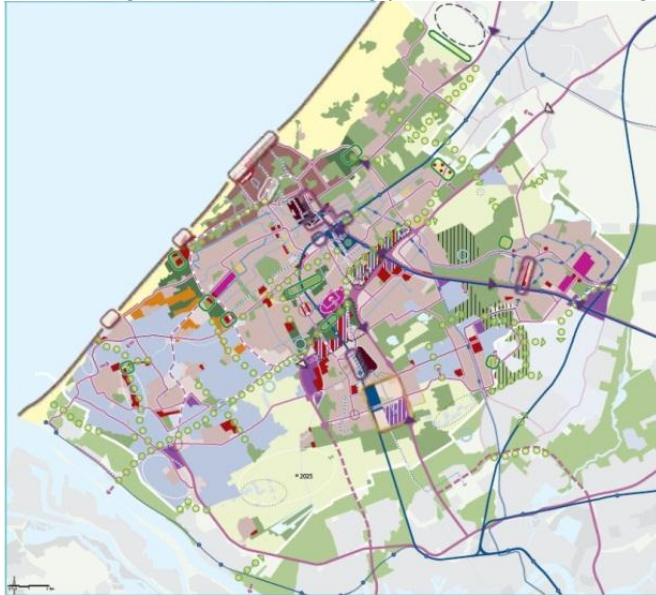
Afbeelding 3-1: Kaartuitsnede Functiekaart 2020 (locatie is met ster gemarkeerd)

Het plangebied is op de functiekaart aangeduid als Stads- en dorpsgebied.

In de Verordening Ruimte zijn de beleidskaders vastgelegd waarbinnen de provincie regels stelt aan de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Veelal betreffen deze regels het buitengebied. Binnen stedelijk gebied worden eisen gesteld aan het mogelijk maken van

nieuwe kantoorlocaties en detailhandel. De provincie stelt ook eisen in de verordening aan het beschikbaar blijven van bedrijfsterreinen.
Het toevoegen van 520 studentenwoningen is een binnenstedelijke ontwikkeling die past in het provinciaal beleid.

Regionaal: Regionaal Structuurplan Haaglanden (2008).
Het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) is op 16 april 2008 vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden. Het plan geeft de regionale visie weer op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Haaglanden tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Haaglanden kiest in het RSP voor een beperkte uitbreiding van het stedelijk gebied.
Het plangebied is aangeduid met 'Verdichten binnen bestaand stedelijk gebied' op de projectenkaart.
Door het bouwen van 520 studentenwoningen op deze locatie, wordt aan deze regionale doelstelling voldaan. De woning passen binnen het regionaal beleid.



Afbeelding 3-2: Regionaal Structuurplan Haaglanden

Gemeentelijk beleid

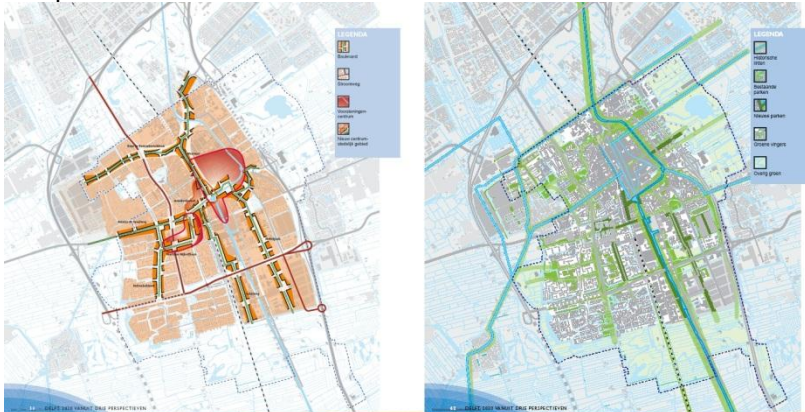
Ruimtelijke structuurvisie 'Ontmoetingen met Delft 2030'

Ontmoetingen met Delft 2030 is de gemeentelijke visie op de gewenste (ruimtelijke) ontwikkeling van Delft. Met deze structuurvisie zet de gemeente de koers uit voor het ruimtelijk orderingsbeleid in de komende decennia.

Gelaagde stad

Delft is een gelaagde stad. De structuurvisie biedt voor Delft drie perspectieven. Deze perspectieven geven de gewenste toekomstrichting per schaalniveau:

1. Op het schaal niveau van de stad: Delft 2030: verbonden stad met eigen identiteit.



Afbeelding 3-3: Delft verbonden stad met een eigen identiteit en groene vingers

[illegible]

Conclusie
Nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal ruimtelijk beleid leveren geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Vanuit dit beleid is het bouwen van de studentenwoningen een goede uitwerking van het beleid.

Nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal ruimtelijk beleid leveren geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Vanuit dit beleid is het bouwen van de studentenwoningen een goede uitwerking van het beleid.

3.2 Woonbeleid

Het gemeentelijk woonbeleid is vastgelegd in de Woonvisie Delft 2008 – 2020. Doel van het woonbeleid is een bijdrage te leveren aan een drietal ontwikkelrichtingen voor de stad. Dit betreffen de ontwikkeling van Delft als kwaliteitsstad, van Delft als kansenstad en van Delft als kennisstad. In de stad dient een voldoende kwalitatief op de vraag afgestemd woon-aanbod te worden gerealiseerd. Binnen dit aanbod moet ook voldoende perspectief geboden kunnen worden aan zogenaamde kwetsbare groepen. Tot slot ontwikkelt Delft zich meer en meer als kennisstad met een creatieve kenniseconomie. In de stad wordt het Delfts Technologisch Innovatief Complex (TIC) gerealiseerd. Technopolis Delft en de TU campus zijn hiervan belangrijke onderdelen. Met deze ontwikkeling wil Delft zowel nationaal als internationaal een betekenisvolle rol kunnen spelen. Een voldoende aanbod van woningen voor zowel nationale als internationale kenniswerkers en studenten is hier onlosmakelijk mee verbonden.

Naast de TU zijn in Delft twee HBO-instituten gevestigd. Om de studenten van deze opleidingen voldoende te kunnen faciliteren op het gebied van wonen dienen in de periode 2008 – 2023 5.000 eenheden voor studenten te kunnen worden toegevoegd (onderzoek RIGO 'Studentenwoningen in Delft', augustus 2010). Het huidige college van B&W nam in het collegeprogramma 2010 – 2014 op dat van de opgaaf van 5.000 wooneenheden, er in deze periode 2.200 eenheden dienen te worden gebouwd.

Van de 2.200 in deze collegeperiode te realiseren woningen zijn er inmiddels ruim 1.100 opgeleverd (Mijnbouwplein 11, Rotterdamseweg 139, Michiel de Ruyterweg, 3e toren Balthasar van der Polweg). Daarnaast zijn door DUWO op grond van een afspraak met de gemeente om reguliere woningen om te bouwen naar onzelfstandige eenheden voor studenten ruim 300 woonplekken gerealiseerd. Om de doelstelling van het college te halen en om voortgang te houden in de bouw van studentenwoningen is de ontwikkeling van studentenwoningen op het braakliggende voormalige Delft Instruments terrein aan de Röntgenweg zeer gewenst.

Op veel langere termijn zal de bouw van nog ruim 1.500 studenteneenheden op de TU campus (TU midden en noord) mogelijk worden, kunnen nog reguliere woningen worden omgebouwd en zijn nog een aantal locaties in beeld om de opgaaf van 5.000 woningen te kunnen volbrengen.

3.3 Milieubeleid

Uitgangspunt voor het milieubeleid is wet- en regelgeving en beleidskaders van de verschillende overheden.

bodem

Van belang ten aanzien van bodem zijn:

- De nota Bodemsaneringsbeleid Zuid Holland;
- Bodembeheernota (2009);
- Handboek bodem 2006.

Voor te ontwikkelen gebieden geldt dat er voor de bouwaanvraag een verkennend en/of aanvullend bodemonderzoek, conform NEN 5740 en NEN 5707, noodzakelijk is. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van een verontreiniging die humane, ecologische of verspreidingsrisico's oplevert, dient er te worden gesaneerd. Bodemonderzoeken hebben in principe een beperkte geldigheidsduur van vijf jaar.

duurzaamheid en energie

In de Actualisatie Klimaatplan 2008-2012 heeft de gemeente hoge ambities en doelen gesteld op het gebied van energiebesparing en toepassen van duurzame energie.

Uitgangspunt is dat voor een nieuwe woon- of bedrijfsbestemming de ambitie voorligt om een scherpere energieprestatie te realiseren dan de landelijke normen. Hiervoor hanteert Delft de Trias energetica:

1. het verminderen van de vraag door energiebesparing bij eindgebruikers;
2. het toepassen van duurzame bronnen;
3. het (verder) optimaliseren van de toepassing van fossiele bronnen naar energie-efficiency en betrouwbaarheid.

geluid

In 2010 is het 'Beleid hogere waarden Wet geluidhinder' vastgesteld. Dit beleid volgt enerzijds de wettelijke vereisten met betrekking tot maatregelafweging, maar erkent anderzijds dat niet op alle locaties aan alle voorkeursgrenswaarden kan worden voldaan. In die gevallen wordt een akoestisch aanvaardbaar klimaat nagestreefd. Het beleid maakt een indeling in geluidsbelastingsklassen van het gecumuleerde geluid. Elke klasse heeft een waardeoordeel zoals weergegeven in tabel 3.1. Bij de cumulatie worden ook niet-gezoneerde bronnen betrokken.

Tabel 3.1. Geluidsklassen op basis van geluidsbelasting

Gecumuleerde geluidsbelasting in dB	Geluidsklasse
kleiner dan 50	zeer rustig
50 tot 54	rustig
55 tot 59	onrustig
60 tot 64	zeer onrustig
65 tot 69	lawaaig
70 tot 74	erg lawaaig
75 en meer	extreem lawaaig

3.4 Waterbeleid

Water is een belangrijk aspect in ruimtelijke plannen. Dit is terug te vinden in regelingen op Europees, landelijk en provinciaal niveau, zoals:

- de Europese Kaderrichtlijn Water (2000),
- de Vierde Nota Waterhuishouding (1998),
- Nota Ruimte (2006),
- het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw (2000),
- de beleidsnota Groen, Water en Milieu 2006-2010 en
- de Zwemwaterrichtlijn 2006.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft haar beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 2010-2015, formeel is dit vastgelegd in de 'Keur en de legger'. Het verbeteren van de waterkwaliteit en het vergroten van de bergingscapaciteit zijn belangrijke pijlers binnen dit beleid. Voor het vergroten van de bergingscapaciteit is in het kader van het project ABC-Delfland (Afvoeren en BergingsCapaciteit) de waterbergingsseis voor stedelijk gebied vastgesteld op 325 m³/ha.

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben samen het 'Waterplan Delft, een blauw netwerk' (2000) opgesteld. Het plan richt zich op het realiseren van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Daarmee worden systemen bedoeld waarvan de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit past bij de (natuurlijke) situatie ter plaatse en dat verstoringen in het systeem relatief makkelijk kunnen worden opgevangen.

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben tevens gezamenlijk de 'Waterstructuurvisie' (2005) opgesteld. Het doel van de Waterstructuurvisie is om het watersysteem van Delft over 25 jaar optimaal te laten functioneren.

3.5 Natuur- en ecologisch beleid

Beleid op het gebied van ecologie en bomen is terug te vinden in nationale wet- en regelgeving zoals de Flora- en faunawet, en gemeentelijk beleid als het Ecologieplan Delft 2004-2015, het Duurzaamheidsplan Delft 2008-2012 en het Bomenbeleid als opgenomen in de Bomenverordening 2008.

Ecologieplan Delft

In 2004 is de beleidsnota 'Ecologieplan Delft 2004-2015' vastgesteld. Het doel van het ecologieplan is om een goede ecologische structuur te realiseren met een kwaliteit die een terugkeer van uit Delft verdwenen planten en dieren mogelijk maakt en om de biodiversiteit in de stad te waarborgen. In het ecologieplan zijn drie ambitieniveaus voor de kwaliteit van de natuur opgenomen; natuur als cultuurgoed, natuur als belevingsgoed en natuur als natuurgoed. Bij ontwikkelingen waarbij het netwerk wel is gegarandeerd, maar waarbij wel een kwalitatieve achteruitgang optreedt, dienen er naast mitigerende maatregelen tevens compenserende maatregelen getroffen te worden. Hierbij kan financiële compensatie tot de mogelijkheden behoren door een bijdrage te storten in de ecologiereserve. Deze reserve wordt gebruikt om de ecologische structuren in Delft te versterken.

3.6 Verkeersbeleid

In juni 2005 is het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) vastgesteld door de gemeenteraad. In 2011 heeft een actualisatie plaatsgevonden. In het LVVP is het verkeersbeleid voor de middellange termijn vastgelegd, waarbij het accent is gelegd op:

1. maatregelen ter stimulering van fietsgebruik en openbaar vervoer;
2. maatregelen voor de doorgaande noord/zuid- en oost/west-routes voor autoverkeer, zodat deze vooral worden gebruikt door in- en uitgaand verkeer, en zodat het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd hier gebruik van te maken;
3. het opvangen van de mobiliteitseffecten van nieuwe stedelijke ontwikkelingen op de interne en externe bereikbaarheid van de stad.

Parkeren en Stallen

De gemeente Delft hanteert parkeernormen waar bij nieuwbouw of verbouw aan dient te worden voldaan. Deze normen zijn vastgelegd in de Nota Parkeren en Stallen die in 2003 en 2006 zijn vastgesteld door de gemeenteraad en in 2009 en 2010 gewijzigd zijn vastgesteld door het college. Voor het plangebied zijn verder ten aanzien van parkeren de volgende beleidsdocumenten en regelgeving relevant:

- Voorschriften en toelichting van het bestemmingsplan;
- Bouwverordening (artikel 2.5.30);
- CROW publicatie "ASVV2004: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom";
- NEN-norm 2443: "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages";

3.7 Cultuurhistorisch beleid (archeologie en monumenten)

Archeologie

Als gevolg van het Verdrag van Valetta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2007 zijn beslag heeft gekregen in de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg, stellen rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. De provincie Zuid-Holland hanteert in de Nota Regels voor Ruimte 2005 het uitgangspunt dat op terreinen die voorkomen op de Archeologische Monumentenkaart Zuid-Holland en in gebieden die op de archeologische waardenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) tenminste een redelijke tot grote kans op archeologische sporen hebben, in principe archeologisch vooronderzoek in het kader van de planvoorbereiding dient plaats te vinden. Dit onderzoek heeft tot doel vast te stellen of bij de uitvoering van de ruimtelijke ingrepen behoudenswaardige archeologische resten in het geding zijn. Voor de gemeente Delft is een meer gedetailleerde archeologisch-geologische kaart ontwikkeld.

Het uitgangspunt van zowel het nationaal, provinciaal als gemeentelijk beleid is om waardevol archeologisch erfgoed zoveel mogelijk te beschermen en in situ te behouden. Ook in de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg is vastgelegd dat zorgvuldig met archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan voor archeologische waarden ter plaatse, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch vooronderzoek te worden uitgevoerd. Eén van de uitgangspunten van de nieuwe wet is het veroorzakersprincipe. Dit houdt in dat de initiatiefnemer of vergunningaanvrager zelf verantwoordelijk is voor de bekostiging van het archeologisch onderzoek.

Cultuurhistorie

Het algemene kader wordt gevormd door de begin 2007 vastgestelde nota 'Gezicht op gebouwd erfgoed Delft – monumentenbeleid 2007-2017' en de Monumentenverordening 1997.

Omdat op deze locatie geen bebouwing (meer) aanwezig is, wordt niet verder ingegaan op dit beleidsveld.

4. Milieuaspecten

4.1 Water

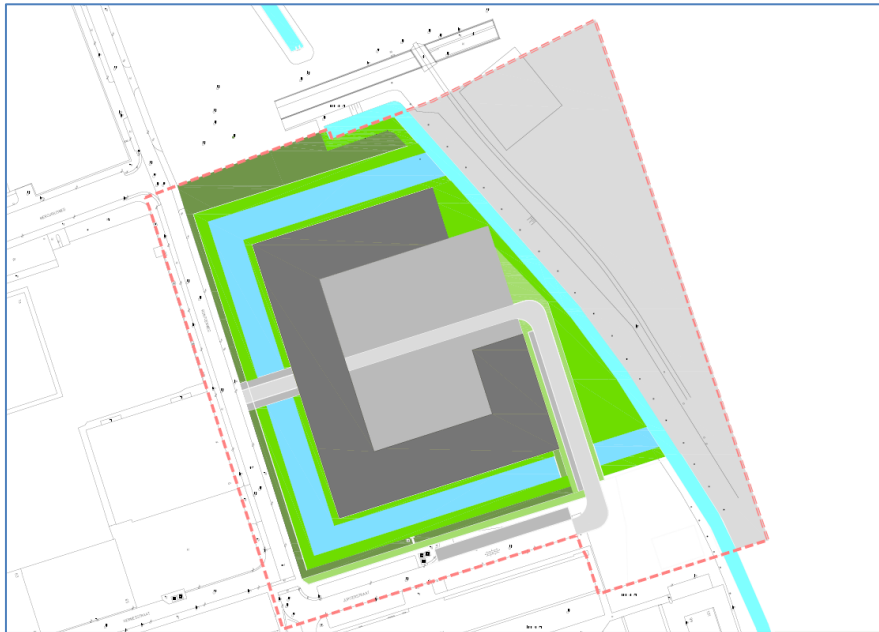
Veiligheid en Waterkeringen

In de nabijheid van het plangebied liggen geen waterkeringen die relevant zijn voor de voorgestane ontwikkeling

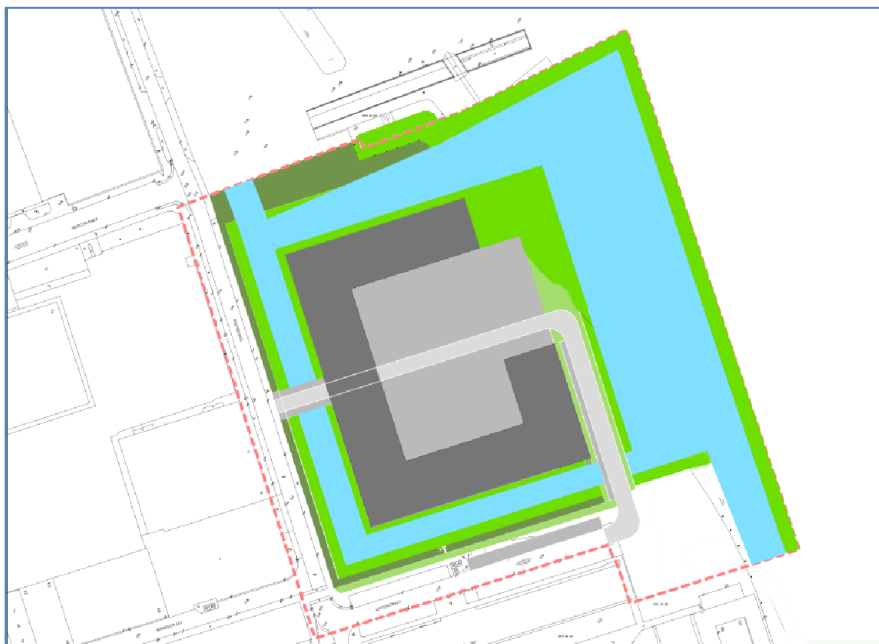
Waterkwantiteit

Het plangebied ligt in de Hoge Abtswoudse Polder. In het betreffende peilvak wordt een waterpeil van NAP -1,50 m gehandhaafd.

Voor de ontwikkeling geldt vanuit de waterbergingsreis een wateropgave. Uitbreiding van het oppervlaktewater is nodig om voldoende waterberging in de polder te hebben om waterschade bij hevige neerslag te voorkomen. In de voormalige situatie was het terrein in sterke mate bebouwd en verhard. In de nieuwe situatie zal het oppervlak bebouwing en verhard afnemen.



Figuur 4-1: 1^e deelfase DI met circa 520 studentenwoningen



Figuur 4-2: mogelijke eindsituatie met waterberging conform BP

In het vigerende bestemmingsplan is de totale locatie aan de Röntgenweg (zowel deze eerste fase als de toekomstige 2^e fase) als “uit te werken woonbestemming” opgenomen. Op basis van de uitwerkingsregels moet 33% van het oppervlak van deze gronden als water worden bestemd (9.707 m²). Deze wateropgave uit het bestemmingsplan is hoger dan de reguliere wateropgave voor ontwikkelingen en is te herleiden op de totale wateropgave voor de ontwikkeling van de Spoorzone.

In verband met de gefaseerde ontwikkeling van de locatie Röntgenweg kan de totale wateropgave niet gelijktijdig met de nieuwbouw van de studentenwoningen worden gerealiseerd, maar blijft wel door deze 1^e fase mogelijk (zie figuur 4-1 en 4-2).

In de plannen voor de 1^e fase wordt uitgegaan van een nieuwe watergangen aan de noord-, west- en zuidzijde in aansluiting op de bestaande watergang. Deze nieuwe watergang heeft een oppervlak van ruim 2700 m². In deze fase wordt dus reeds een deel van de wateropgave ingevuld. In het oostelijke deel dat pas na 2017 beschikbaar komt, resteert voldoende ruimte om het overige deel van de wateropgave te zijner tijd te realiseren.

De nieuwe watergang bij de studentenwoningen kan niet gelijktijdig met de studentenhuisvesting worden gerealiseerd. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat er in het noord-oostelijk deel van de 1^e fase nog enige tijd de bodemverontreiniging met bacteriën wordt bestreden (zie ook 4.3 Bodem). De verontreinigingshaard is inmiddels verwijderd, maar in de directe omgeving is nog verontreiniging aanwezig. Uit monitoring de komende jaren moet blijken wanneer de verontreiniging in voldoende mate is afgebroken. Tot die tijd is het realiseren van nieuw water in verband met uitspoeling bij de verontreiniging zeer ongewenst. De verwachting is dat de verontreiniging in enkele jaren voldoende is afgebroken. In het bouwplan is rekening gehouden met deze verontreiniging. Ter plaatse van de toekomstige watergang wordt een wadi aangelegd, hierdoor is de ruimte voor de watergang gereserveerd en krijgt het gebouw toch al een eigen positie ten opzichte van de omgeving. Zodra de bodemverontreiniging voldoende is afgebroken, zal de nieuwe watergang worden aangelegd.

Vooralsnog wordt de bestaande watergang aan de oostzijde behouden. Deze vormt een belangrijke noord-zuidverbinding in het watersysteem van de Hoge Abtswoudse Polder. Ook de aannemer van de tunnel moet contractueel deze waterverbinding naar de Poptahof en Westerkwartier in stand houden.

Opgemerkt wordt dat op dit moment de plannen voor de Spoorzone worden heroverwogen en uitgewerkt.

Gelet op de veranderde woningmarkt en de recessie is het noodzakelijk in het kader van de gebiedsontwikkeling de plannen voor het gebied van de Spoorzone, met inbegrip van de wijze waarop de wateropgave hierin is vastgelegd, nader te onderzoeken. Duidelijk is geworden dat de gebiedsontwikkeling meer jaren zal duren dan eerst was voorzien en op een andere wijze ingevuld zal gaan worden. Een andere verdeling van het wateroppervlak binnen het totale te ontwikkelen gebied is daarbij nadrukkelijk een onderwerp van studie. Dit kan betekenen dat een deel van het water binnen de Uit te werken woonbestemming in een ander deel van de Spoorzone wordt gerealiseerd. Hierbij is de bestaande waterstructuur een belangrijke randvoorwaarde. De heroverweging en uitwerking van de stedenbouwkundige verkaveling voor de Spoorzone kan leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De verwachting is dat binnen een jaar de toekomstige waterstructuur voor het gehele projectgebied van de Spoorzone voldoende is uitgekristalliseerd en daarmee ook de verdeling van water over het gehele projectgebied van de Spoorzone. Dit zal worden neergelegd in het Ambitiedocument en het IOP (Integraal Ontwikkelings Plan).

Grondwater

Binnen het plangebied zijn geen problemen van grondwateroverlast bekend. In de nieuwe situatie wordt ook geen probleem met grondwater verwacht. Met de hoogte van de bebouwing en de nieuwe openbare ruimte wordt aangesloten op de hoogte van de bestaande omgeving.

Afvalwater en riolering

Schoon hemelwater wordt gescheiden afgevoerd naar het grond- of oppervlaktewater. Delfland hanteert voor afstromend hemelwater de voorkeursvolgorde Vasthouden, bergen, afvoeren'.

Conclusie

De wateropgave die gepland staat bij de ontwikkeling past in de opgave voor het gehele spoorzonegebied. Tegen de tijd dat de verontreiniging op het DI-terrein voldoende is bestreden kan de nieuwe watergang worden aangelegd, afgestemd op de waterstructuur en waterberging van de Spoorzone als geheel. Indien de gemeente van het eindbeeld van de 1^e en 2^e deelfase wil afwijken zal dat in dat kader van de gehele Spoorzone met het Hoogheemraadschap worden besproken en geborgd. De wateropgave van de gehele Spoorzone, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan vormt hierbij een randvoorwaarde.

De wateropgave van de 1^e fase aan het terrein aan de Röntgenweg zal volledig op kosten van de gemeente in samenhang met het nieuwe vastgoed worden ontwikkeld en uiterlijk in 2020 worden gerealiseerd. Deze afspraken heeft de gemeente in een brief aan het Hoogheemraadschap (kenmerk 1270716) vastgelegd.

4.2 Ecologie en flora en fauna

In en nabij het projectgebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Het gebied ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur. Wel zijn in de omgeving van het plangebied onderdelen van de ecologische hoofdstructuur aanwezig. Een negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-gebieden wordt uitgesloten.

Door Van der Helm Milieubeheer is in juli 2012 een ecologische quickscan uitgevoerd naar het (potentieel) voorkomen van beschermde soorten (Ecologische Quickscan Röntgenweg te Delft, VanderHelm Milieubeheer B.V., 10 augustus 2012).

In dit onderzoek wordt geconstateerd dat er een geschikte habitat aanwezig is voor algemene en beschermde (tabel 1) planten en dieren, waaronder grondgebonden zoogdieren, amfibieën en planten. Binnen het plangebied zijn geen broedvogels aangetroffen en is er nagenoeg geen geschikte biotoop.

Wel zijn in de begroeiing aan de randen van het plangebied algemene broedvogels als winterkoning en tijtjaf aangetroffen. De randen van het projectgebied zijn in principe ook geschikt als foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis. Uit eerder onderzoek naar vleermuizen is echter gebleken dat het plangebied niet tot nauwelijks gebruikt wordt als foerageergebied.



Figuur 4-3: Uit Vleermuizen in Delft, Mostert, 2008

De ontwikkeling ligt aan een te ontwikkelen ecologische zone langs de oostwestroute Mercuriusweg-Abtswoudseweg. Bij de ontwikkeling wordt hierop ingespeeld door hier met de bebouwing voldoende afstand tot te houden. Daarnaast wordt uitgegaan van een watergang als overgang tussen deze oostwestzone en het studentencomplex. De ontsluiting van het complex ligt niet richting ecologische zone, maar naar de Röntgenweg.

Op het te ontwikkelen deel van het terrein dat bouwrijp wordt gemaakt, komen geen bomen voor. Het bouwplan voldoet aan de Bomenverordening Delft 2008.

Conclusie

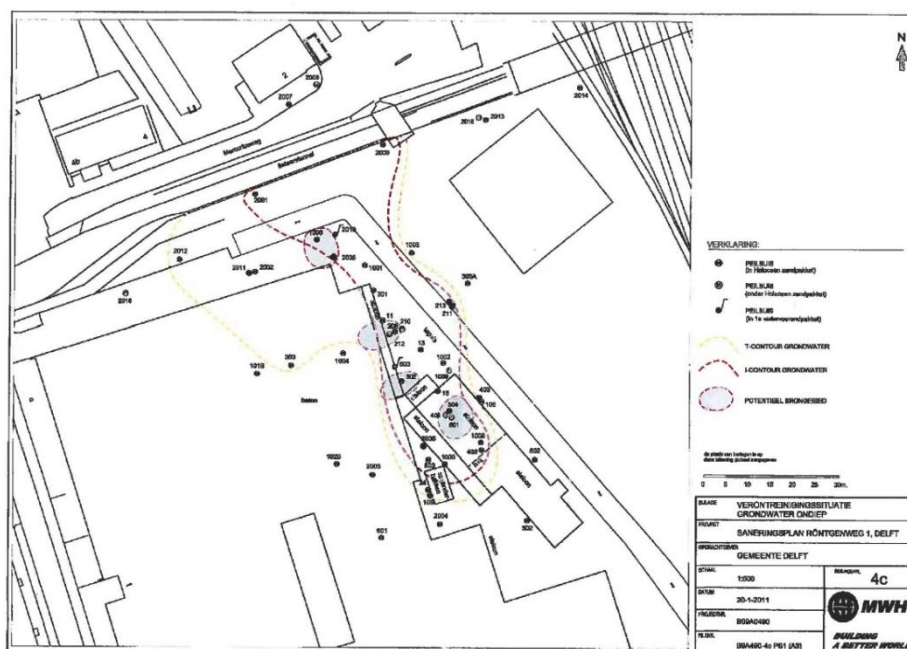
Gelet op de resultaten van het natuurwaardenonderzoek zijn er geen belemmering voor de ontwikkeling op het gebied van ecologie en flora en fauna; er is geen ontheffing nodig van de Flora- en faunawet. Wel kunnen er aan de randen van het plangebied algemeen beschermde soorten voorkomen, doch dit is niet relevant voor het project.

Omdat er geen bomen aanwezig zijn en er dus geen sprake is van kap, voldoet de ontwikkeling aan de Bomenverordening.

4.3 Bodem

Er is sprake van een forse verontreiniging in het grondwater in het noordoostelijk deel van de locatie (zie bijgaand kaartje). De bron van de verontreiniging is begin 2012 verwijderd. Tevens is een grondwatersaneringssysteem aangebracht. Door middel van bacteriën zal de verontreiniging tot een aanvaardbaar niveau worden teruggebracht. Uit monitoring de komende jaren moet blijken wanneer de verontreiniging in voldoende mate is afgebroken. Tot die tijd is het realiseren van nieuw water in verband met uitspoeling bij de verontreiniging zeer ongewenst. Parkeren en groen op de saneringslocatie zijn geen probleem. In het bouwplan is rekening gehouden met locatie van de verontreiniging. Zo is geregeld dat de bouw is de sanering niet belemmerd, en dat de locatie toegankelijk blijft voor de uitvoering. Dit is ook reeds zo vastgelegd in de overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente. Het gedeelte van de locatie dat niet wordt gesaneerd, kan in gebruik worden genomen met inachtneming van de reguliere wet- en regelgeving. Voor dit gebied is in 1992 onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de bodem. Het onderzoek uit 1992 geeft de verwachting dat er geen andere ernstige verontreinigingen aanwezig zullen zijn. Aangezien de bebouwing inmiddels is gesloopt is hier nu ook bodemonderzoek gedaan, zodat wordt aangetoond dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.

Dit onderzoek is begin december uitgevoerd. De meetresultaten laten zien dat de grond geschikt is voor de beoogde woonfunctie. De rapportage zal beschikbaar zijn op het moment van vergunningverlening.



Figuur 4-4: verontreinigingssituatie voor sanering

Conclusie

De bodem is geschikt voor de beoogde woonfunctie.

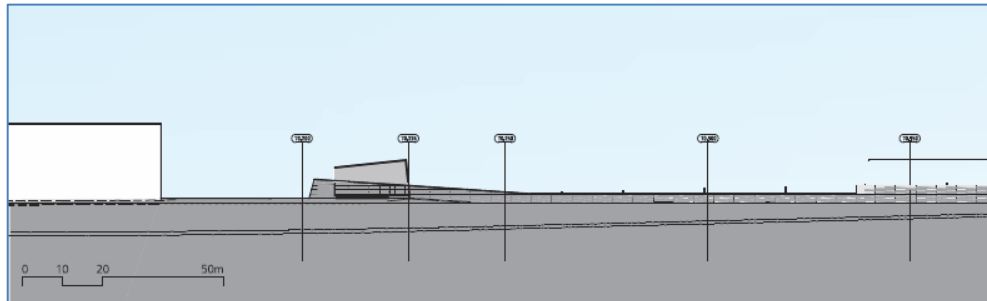
4.4 Geluid

Voor de geluidssituatie is nader onderzoek verricht (Akoestisch onderzoek Studenten-
huisvesting, Spoorzone Delft, Witteveen + Bos, 1 oktober 2012).

railverkeerslawaaï

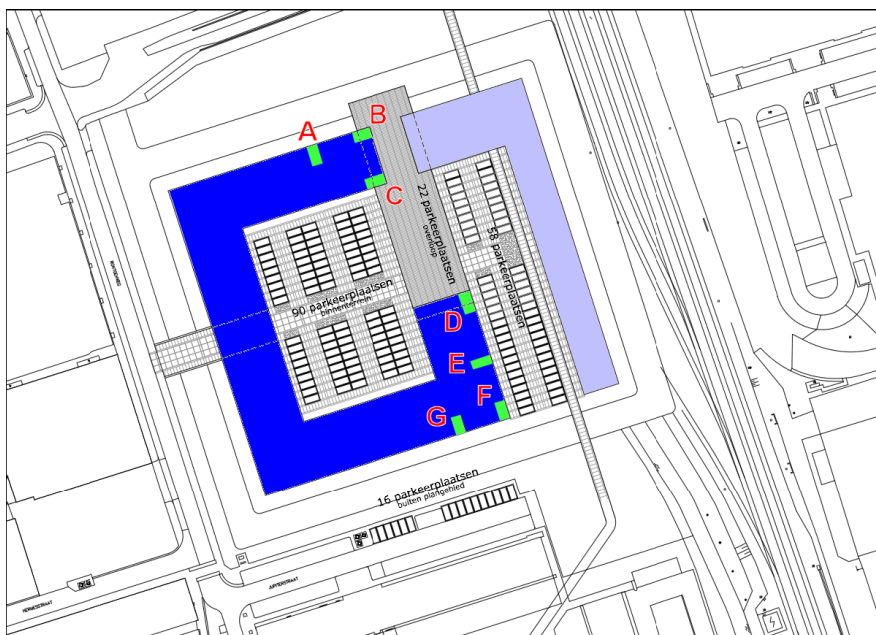
Op grond van het Besluit geluidhinder zijn alle belangrijke spoorlijnen in Nederland voorzien van een geluidzone. De omvang van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond, maar ten minste 100 meter aan weerszijden van de buitenste spoorstaaf. De perceelgrens is gelegen op circa 20 meter afstand tot het spoor. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting L_{den} van de gevels van nieuw te bouwen woningen binnen de zone van een spoorweg bedraagt 55 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde niet kan worden gehaald, kan een hogere waarde tot de hoogst toelaatbare grenswaarde van 68 dB worden vastgesteld door Burgemeester en wethouders van de gemeente Delft. Indien een hogere waarde wordt vastgesteld, verklaren Burgemeester en wethouders dat ten tijde van de aanvraag om een omgevingsvergunning maatregelen zullen worden getroffen om het maximale binnenniveau van 35 dB te waarborgen.

De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 64 dB. Enkel de buitenste oostgevel en zuidgevel ondervinden een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De noord- en westzijde voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. De binnenzijde (binnenplaats) voldoet bij het 2/4 meter scherm, zoals in samenhang met de spoortunnel wordt aangelegd, volledig aan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai en is geluidluw voor de cumulatieve geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai.



Figuur 4-5: Schermen langs de tunnelmond (vanuit westelijke richting gezien)

Alleen het zuidoostelijk deel van het gebouw ondervindt nog een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt dan ten hoogste 60 dB. Om de geluidsbelasting van het gehele gebouw als gevolg van railverkeerslawaai terug te brengen tot ten hoogste 55 dB (zijnde de voorkeursgrenswaarde), is een onevenredig hoog scherm nodig.



Figuur 4-6: Representatieve woningen

wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder legt zones rondom wegen (uitgezonderd 30 km/h wegen en woonerven). Binnen deze zones dient de geluidbelasting voor nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemmingen onderzocht worden indien de bestemming niet binnen het vigerende bestemmingsplan mogelijk is.

	# rijstroken	breedte zone	voorkeursgrenswaarde	maximumgrenswaarde
overige wegen	1 – 2	200 m.	48 dB	63 dB
	≥ 3	350 m.	48 dB	63 dB

Tabel: Zones langs wegen

In deze situatie is sprake van een binnenstedelijke situatie, waarbij de locatie ligt binnen de geluidszones van de Engelsestraat, Emplacementslaan, Papsouwselaan en Westlandseweg (Ireneboulevard).

De Abtswoudseweg, Leeuwenstein, Industriestraat, Mercuriusweg, Röntgenweg, Jupiterstraat en Hermesstraat kennen een maximumsnelheid van 30 km/uur en hebben dus geen wettelijke zone. Teneinde het maximaal toelaatbare binnenniveau van 33 dB in verblijfs-ruimtes te kunnen waarborgen in het kader van het Bouwbesluit, is de geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen wel inzichtelijk gemaakt in de cumulatieve geluidsbelasting. De berekeningen voor wegverkeerslawaaï zijn uitgevoerd met de lage variant van het geluidsscherm langs het spoor (gedeeltelijk 2 en 4 meter), zoals dat onderdeel is van de aanleg van de spoortunnel. Bij de nieuwbouw van de studentenwoningen voldoen alle wegen aan de voorkeursgrenswaarde. Als gevolg van de Emplacementsweg is een geluidsbelasting van 48 dB berekend. Cumulatief bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste 53 dB aan de westzijde (geluidluwe zijde spoor), 55 dB aan de noordzijde, 50 dB aan de zuidzijde en 55 dB aan de oostzijde.

Industrielawaai

De locatie is gelegen in de nabijheid van gezoneerd industrieterrein Schieoevers. Een gezoneerd industrieterrein is omringd door een zonebewakingsgrens, ter plaatse waarvan de geluidsbelasting als gevolg van alle inrichtingen gelegen op het industrieterrein ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde mag bedragen. Zonebewaking gebeurt in de regel op 5 meter hoogte. Voor woningen gelegen binnen de zone1 kan een maximaal toelaatbare grenswaarde van 55 dB(A) worden verleend. De zonegrens van Schieoevers doorsnijdt het beoogd perceel. Maximale geluidniveaus zijn kortstondige verhogingen van het momentane geluidsniveau, zoals bijvoorbeeld optrekkende vrachtwagens, drukventielen, hamerslagen en dergelijke. Hiervoor geldt ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen een grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde.

De bebouwing is gelegen buiten de zonebewakingsgrens. De hoogste berekende geluidsbelasting bedraagt 49 dB(A) etmaalwaarde en voldoet daarmee aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

conclusie

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting vanwege het industrielawaai van industrieterrein Schieoevers voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De ten hoogste berekende geluidsbelasting van het wooncomplex 64 dB bedraagt vanwege het railverkeerslawaaï. Dit betekent dat hogere waarden zullen worden aangevraagd. Deze waarden kunnen worden verleend op grond van het gemeentelijk Beleid hogere waarden en het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Het concept hogere waarde besluit zal gelijktijdig met het plan in procedure worden gebracht. Het binnenniveau van 35 dB kan worden gewaarborgd met gangbare voorzieningen zoals beglazing met een $R_{A,W}$ van minimaal 28 dB, panelen met een $R_{A,W}$ van minimaal 30 dB en goede dubbele kierdichting in draaiende delen.

Er wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

4.5 Luchtkwaliteit

De bouw van 520 studentenwoningen blijft onder de grens van 1500 woningen om een project te zijn dat in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee valt de bouw onder de “Niet in betekenende mate” (NIBM)-regeling. Hiermee voldoet het plan aan de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5, luchtkwaliteitseisen.

4.6 Geur

Niet van toepassing voor dit bouwplan.

4.7 Externe Veiligheid

Externe veiligheid gaat over risico's van transport en opslag van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, zoals LPG. Een woning wordt in de EV-wetgeving beschouwd als een kwetsbaar object. Op dit moment loopt langs het plangebied de spoorlijn Den Haag – Rotterdam bovengronds. In de toekomst zal deze ter hoogte van het plangebied vanuit de ondergrondse situatie (spoortunnel ter hoogte van de binnenstad van Delft) weer via een verdiept gelegen tunnelmond naar een maaiveld ligging lopen.

Volgens de prognose van ProRail (2007) blijft het transport onder de 25 we en is derhalve voor EV niet relevant. Verder geldt dat er geen andere transportroutes of buisleidingen voor gevaarlijke stoffen of Bevi bedrijven in de omgeving van het plangebied zijn. Derhalve voldoet het plan aan de EV-wetgeving.

4.8 Duurzaamheid en energie

In het bouwplan wordt rekening gehouden met de ambities van Delft op het gebied van duurzaamheid. Er wordt gestreefd naar een EPC die voor de woningen minimaal 15% lager ligt dan de wettelijke norm van het jaar van de bouwaanvraag. Dit wordt bereikt door een geïntegreerd pakket van bouwkundige, installatietechnische maatregelen en efficiënte energieopwekking. De gemeentelijke ambitie voor duurzaam bouwen kan op een kwantitatieve wijze uitgedrukt worden met behulp van de GPR-methode (Gemeentelijke Praktijkrichtlijn Duurzaam Bouwen). In het Klimaatplan wordt een GPR-score van ten minste 7,5 nagestreefd. De GPR-systematiek wordt beschikbaar gesteld door de gemeente. Uit de berekening blijkt dat bij een levensduur van 25 jaar de GPR uitkomt op 7,2. Dit heeft vooral te maken met de score voor het materiaalgebruik. In overleg met de ontwikkelaar wordt onderzocht welke maatregelen kunnen worden genomen om de GPR aan de gemeentelijke eisen te voldoen.

4.9 Afval

De afvalinzameling zal overeenkomstig het gemeentelijk beleid uit het zicht vanuit de openbare ruimte worden opgelost. In het bouwplan wordt in verband hiermee in het pand voorzieningen voor het inzamelen van afval opgenomen.

4.10 Milieuzonering

Milieuzonering gaat over het inpassen van milieuhinderlijke activiteiten samen met milieu-gevoelige bestemmingen met behoud van de goede ruimtelijke ordening. Woningen zijn een milieugevoelige bestemming. Op dit moment loopt het spoor tussen de geplande woningen en de woonboulevard op Schieoevers Noord. In de toekomst zal het spoor deels onder de grond zijn. Ten oosten van de spoorlijn ligt bedrijventerrein Schieoevers Noord. Hemelsbreed is de afstand tot Schieoevers Noord meer dan 50 meter. Er zijn hier maximaal 3.2 bedrijven aanwezig. In een gemengd gebied is dit een afstand die een goede ruimtelijke ordening kan waarborgen. Derhalve is er vanuit milieuzonering geen belemmering.

5. Infrastructuur

5.1 Bovengronds (verkeer en vervoer)

Ontsluiting autoverkeer

De locatie ligt rechtstreeks aan de Röntgenweg en wordt ontsloten naar het Delftse hoofdwegennet via de Industriestraat en via de Mercuriusweg. Via deze straten is de Papsouwse laan bereikbaar. De Mercuriusweg sluit met een halve aansluiting aan op de Papsouwse laan: vanuit de Mercuriusweg kan men alleen rechtsaf in noordelijke richting en alleen vanuit zuidelijke richting is de Mercuriusweg vanaf de Papsouwse laan bereikbaar. De Industriestraat biedt een volwaardige aansluiting op de Papsouwse laan. Het kruispunt van de Papsouwse laan met de Industriestraat wordt met verkeerslichten geregeld.

De Papsouwse laan sluit ten noorden van de locatie aan op de Westlandseweg via welke het centrum van Delft bereikbaar is. In zuidelijke richting biedt de Papsouwse laan verbinding met Delft-Zuid. De locatie is goed per auto bereikbaar.

Ontsluiting langzaam verkeer

De Röntgenweg maakt onderdeel uit van het stadsnetwerk van Delft, dat een sterk rasterpatroon kent, waardoor vele alternatieve routes beschikbaar zijn. Het NS-station - een belangrijke bestemming - ligt op korte afstand en is via een directe route bereikbaar. Via de Abtswoudseweg en de brug over de Schie is de TU-wijk bereikbaar, eveneens een belangrijke bestemming voor de te ontwikkelen functie. Ook de binnenstad ligt op korte afstand en is via het fietsroutenetwerk goed bereikbaar. De bereikbaarheid van de locatie voor langzaam verkeer is goed tot zeer goed.

In de plannen van de Spoorzone zal de fietsroute van de Röntgenweg in de eindsituatie op een andere plaats komen te liggen. In de plannen voor de eerste fase wordt rekening gehouden met deze nieuwe ligging ten oosten van de nieuwbouw.

Openbaar vervoer

De locatie ligt op een loopafstand van 850 meter van het centraalstation van Delft. Op 300 meter afstand van de locatie is een tramhalte waar tramlijn 1 vier tot zes maal per uur per richting halteert. De ontsluiting per openbaar vervoer is zeer goed.

Verkeersgeneratie

Op basis van de uitgangspunten van het gemeentelijk verkeersprognosemodel bedraagt de verkeersgeneratie 1,64 mvt/etmaal per eenheid. Uitgaande van 1.000 eenheden (in twee fases te realiseren) bedraagt de verkeersproductie van de locatie 1.640 mvt/etmaal. Voor de berekening van de intensiteiten op het wegennet is rekening gehouden met twee mogelijke netwerkstructuren, namelijk de structuur zoals opgenomen in de oorspronkelijke plannen voor Spoorzone, evenals die structuur uitgebreid met een extra verbinding tussen Voorhof en de Emplacementslaan (in het gebied Spoorzone). Voor de milieuberekeningen zijn vervolgens de hoogste waarden gebruikt die berekend zijn voor de twee netwerkstructuren.

Parkeren

De woning is volgens de Nota Parkeren en Stallen gelegen op een locatie in het gebied 'overig'. De loopafstand tot de dichtstbijzijnde HOV-halte is minder dan 400 meter, zodat een reductie van 10% op de parkeerbehoefte verwacht mag worden. De woningen vallen in de functiecategorie 'studentenhuisvesting'. Daarvoor moet per studentenwoning 0,3 parkeerplaats gerealiseerd worden. Gezien de ligging van een HOV-halte binnen 400 m kan dit gereduceerd worden tot 0,27 parkeerplaats per studentenwoning. Het bouwplan voldoet aan de nota Parkeren en Stallen door de realisatie van 141 parkeerplaatsen.

(Brom)fietsparkeren

Conform de nota Parkeren en Stallen en het Bouwbesluit wordt voldaan aan de (brom) fietsparkeerbehoefte. In deze nota wordt er vanuit gegaan dat woningen worden bewoond door meerdere personen. Bij studentenhuisvesting kan ervan uitgegaan worden dat een kamer slechts door 1 persoon bewoond wordt. Per kamer is daarom in een gemeenschappelijke stallingsvoorziening ruimte voor 1 fietsparkeerplaats per studentenwoning/studentenkamer voldoende. In het plan is voorzien in tenminste één, van buiten toegankelijke, afsluitbare bergruimte met ruimte voor 600 fietsen.

5.2 Ondergronds (kabels en leidingen)

De Nota Planbeoordeling van de Provincie Zuid-Holland geeft een overzicht van de planologisch relevante kabels en leidingen. In het plangebied is een planologisch relevante leidingzone, zoals bedoeld in de Nota Planbeoordeling, aanwezig. Wel liggen er verschillende kabels en leidingen in de omliggende openbare ruimte. De belangrijkste is een grote rioolpersleiding ter plaatse van de Abtswoudseweg/Mercuriusweg. Deze is enkele jaren geleden met een boring onder de spoortunnel gelegd. Deze leiding ligt op ruime afstand van de nieuwbouw en is derhalve niet relevant.

In het 'Handboek ondergrondse infrastructuur' (2009) zijn de voorschriften en werkafspraken tussen de gemeente Delft en de netbeheerders vastgelegd voor zover het gaat om leggen, houden, onderhouden en verwijderen van kabels en leidingen in de openbare ruimte.

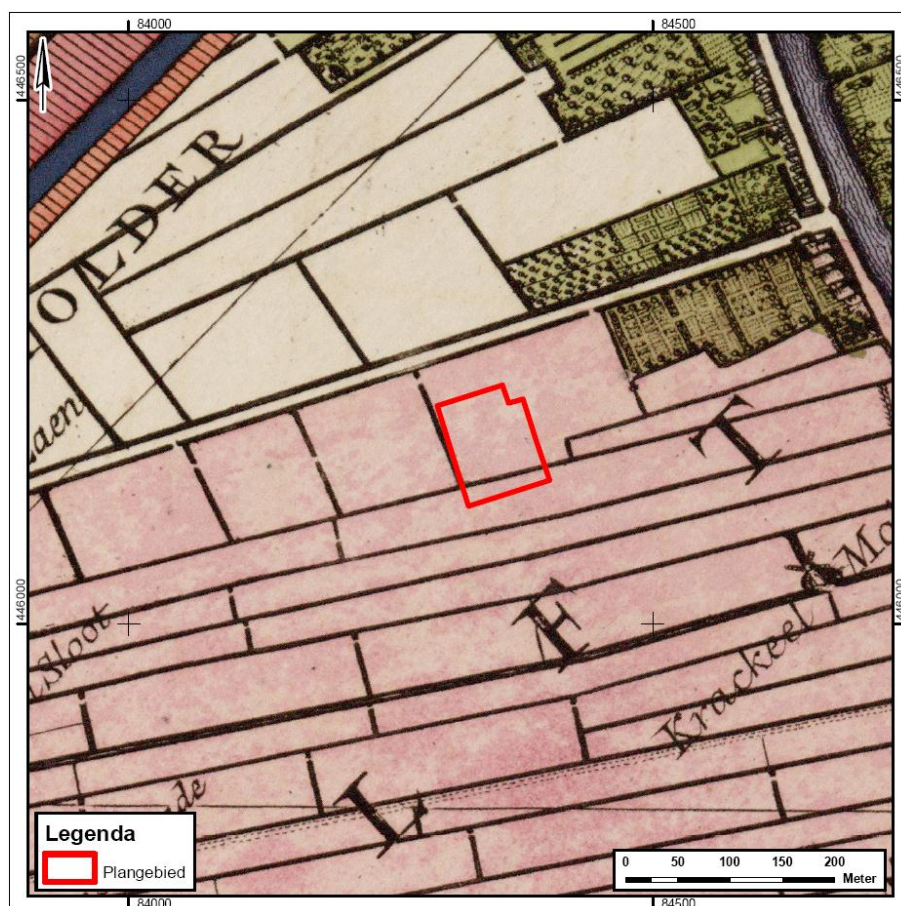
De aanwezige leidingen vormen geen belemmering voor het bouwplan, aangezien zij buiten de zone liggen waar gebouwd wordt.

6. Cultuurhistorie en archeologie

6.1 Archeologie

Voor de locatie is een archeologisch onderzoek gedaan (Delftse Archeologisch Notitie 27, Röntgenweg 1, gemeente Delft, Bureauonderzoek en verkennend bodemonderzoek, september 2012, Erfgoed Delft en Omstreken, ISSN: 1879-9590).

Het onderzoek valt binnen de kaders van het archeologiebeleid van de gemeente Delft. Dit beleid is gebaseerd op de regelgeving zoals die is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. Deze stelt dat gemeentes het belang van archeologie moeten meewegen in ruimtelijke planvorming. Het bestemmingsplan wordt hiervoor als middel ingezet. Om een helder inzicht te bieden in hoe er met archeologische waarden dient te worden omgegaan is in 2012 een gemeentelijke archeologische beleidskaart ontwikkeld.



Figuur 6.1: plangebied (globaal) geprojecteerd op de kaart van Kruikius uit 1712

Geologie

De archeologische verwachting in het plangebied wordt in hoge mate bepaald door de geologische ondergrond. Volgens de geologische kaart van de gemeente Delft bevindt het plangebied zich op de afzettingen van de Gantel Laag (figuur 6.2). Deze afzettingen zijn ontstaan als gevolg van een periode van toegenomen zee-inval vanaf circa 500 v.Chr. De dekafzettingen bestaan uit een zwaar kleipakket dat tot meer dan 2 meter dik kan zijn, de geulafzettingen bestaan uit klei, afgewisseld met zandlaagjes.

In de periode na hun ontstaan, vormden de geulafzettingen van de Gantel Laag hooggelegen gebieden in een overwegend nat landschap. Daardoor waren het aantrekkelijke woonlocaties tijdens de Romeinse tijd en Middeleeuwen. Op de geulafzettingen van de Gantel Laag geldt dan ook een hoge verwachting voor het aantreffen van nederzettingen uit deze perioden. De lager gelegen dekafzettingen werden voornamelijk ingericht ten behoeve van akkerbouw en veeteelt. In deze gebieden vinden we dan ook voornamelijk zogenaamde off-site structuren, zoals verkavelingssysteem (greppels, sloten), grafvelden en duikers. Het plangebied ligt op een overgangszone van dek- en geulafzettingen.

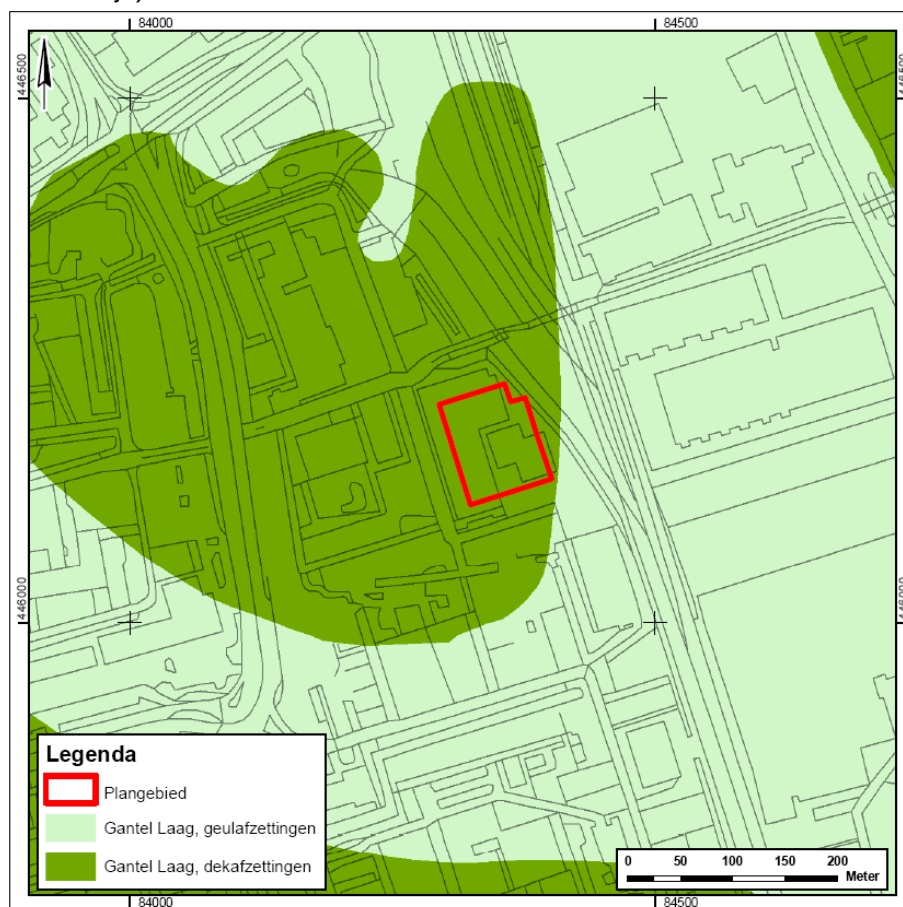
Bekende archeologische waarden

Binnen het plangebied bevinden zich geen bekende archeologische vindplaatsen. Ook bevinden zich binnen het plangebied geen terreinen van archeologische waarde of (archeologische) rijksmonumenten.

In Archis is één onderzoeksmelding geregistreerd in de directe nabijheid van het plangebied (afbeelding 6.3). Het betreft ontwikkelingsgebied Spoorzone, waarnaar in 2002 een uitgebreide bureaustudie is uitgevoerd, gevolgd door verschillende veldonderzoeken vanaf december 2009. Uit de bureaustudie is gebleken dat archeologisch relevante lagen in de omgeving rondom het plangebied zich tussen circa 1,10 en 1,40 m –NAP moeten worden verwacht.

Het langwerpige, zuidelijk deel van plangebied Spoorzone, direct ten oosten van het onderhavige plangebied, is in 2011 onderzocht middels grondboringen en proefsleuven.

Dit onderzoek richtte zich op het mogelijk voorkomen van archeologische waarden uit de Romeinse tijd en Late Middeleeuwen. Uit het onderzoek bleek dat grote delen van het gebied verstoord waren. Waar echter geen sprake was van verstoringen zijn enkele archeologische resten aangetroffen (Romeinse verkaveling en vondstmateriaal uit de Late Middeleeuwen/ Nieuwe tijd).



Afbeelding 6.2: Het plangebied geprojecteerd op de Archeologische-Geologische kaart van de gemeente Delft.

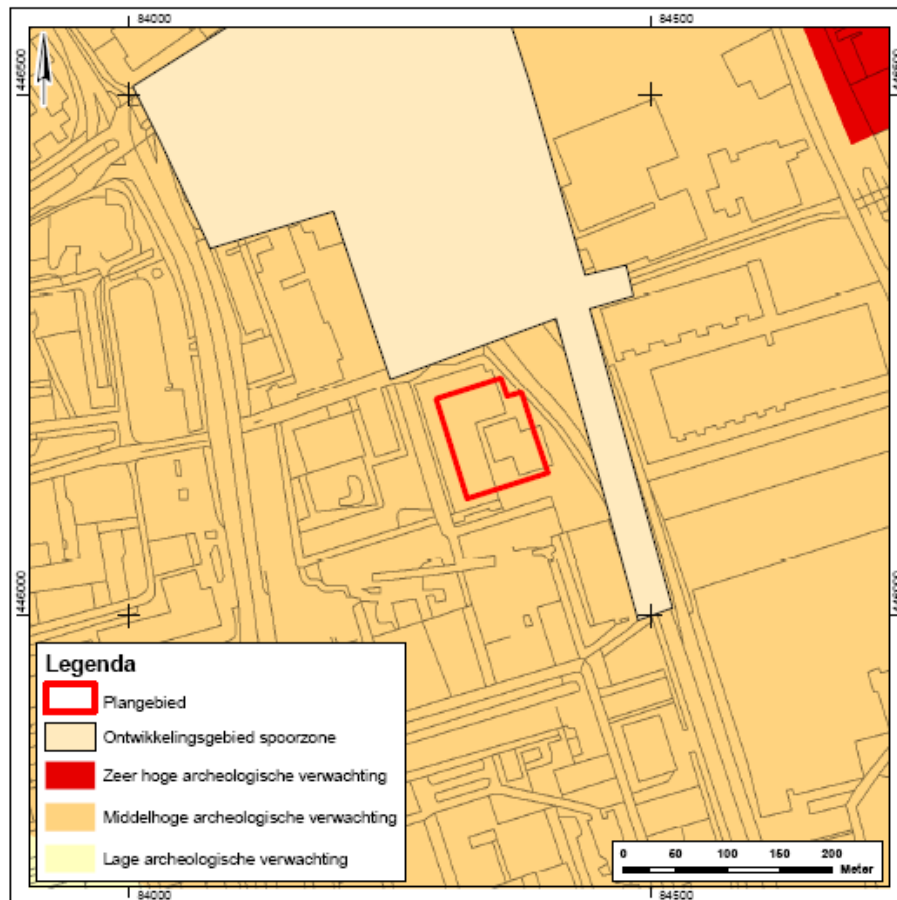
Archeologische verwachting

Voor het plangebied geldt op basis van de archeologische beleidskaart van de gemeente Delft een middelhoge archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische waarden (afbeelding 6.3).

Onderzoek

Er zijn binnen het plangebied 6 boringen gezet. De bodem bij boring 2 bleek volledig verstoord te zijn. Uit de andere boringen is gebleken dat de bovenste 110 tot 170 cm –Mv van het plangebied bestaat uit diverse ophogingslagen. De lagen bestaan uit een zand of klei. Onder deze lagen bevindt zich een sterk siltige, blauwgrijze klei. Er is geen oude bouwvoor aangetroffen, waardoor geconcludeerd kan worden dat het oorspronkelijke top van dit kleipakket vergraven is. De kleilaag behoort tot de dekafzettingen van de Gantel Laag (Laagpakket van Walcheren). Uit boring 1 is gebleken dat deze dekafzettingen vanaf 220 cm –Mv zandige laagjes bevatten. Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen.

De top van het plangebied bestaat uit opgebrachte grond. Onder deze opgebrachte grond zijn dekafzettingen van de Gantel Laag aangetroffen waarvan de top vergraven is. Andere bodemkundige lagen zijn niet aangetroffen.



Afbeelding 6.3: de archeologische verwachting binnen het plangebied en de bekende vindplaatsen.

Er zijn geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen aangetroffen. Aangezien er geen archeologische indicatoren zijn aangetroffen en de top van de dekafzettingen van de Gantel Laag vergraven is, worden er geen archeologische vindplaatsen verwacht binnen het plan- gebied. Naar aanleiding van de reeds uitgevoerde onderzoeken hoeft geen nader archeolo- gisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Conclusie

Op basis van het door Archeologie Delft in opdracht van Smit's Bouwbedrijf uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek en het verkennend booronderzoek zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor archeologische vindplaatsen binnen het plangebied. De archeologische verwachting uit het bureauonderzoek kan derhalve komen te vervallen. De locatie kan daarom zonder nader archeologisch onderzoek worden ontwikkeld.

6.2 Cultuurhistorisch waardevolle structuren en bebouwing

In het plangebied is geen bebouwing meer aanwezig. Ook zijn er in het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle structuren aanwezig.

7. Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak en overleg

Voordat naar verwachting in mei 2013 de eerste schop de grond in gaat, voeren we een uitgebreide communicatiecampagne uit. Dit intensieve communicatietraject kent een aantal doelstellingen:

- direct omwonenden en ondernemers informeren over bouwactiviteiten en bewoning van het complex;
- inwoners van Delft laten weten dat gebiedsontwikkeling van Spoorzone Delft van start gaat;
- studenten informeren over een mogelijke nieuwe woonlocatie en uitbreiding van het aantal studentenwoningen;
- de dialoog aan te gaan met diverse doelgroepen waar mogelijk, om draagvlak en een positieve attitude voor het project te creëren.

In februari 2012 is het communicatietraject gestart. Hierbij een korte terug- en vooruitblik:

- Febr. 2012: opstellen communicatieaanpak studentenhuysvesting Röntgenweg.
- Eind maart: bewonersbrief naar direct omwonenden over de voorgenomen ontwikkelingen op het Delft Instruments terrein en een aankondiging voor de inloopavond.
- Medio juli: bewonersbrief naar direct omwonenden met daarin de uitnodiging voor de inloopavond.
- Medio aug.: bewonersbrief naar direct omwonenden ter herinnering aan de inloopavond op 23 aug. 2012 en toelichting over de informatie die daar beschikbaar zal zijn. (COR01849)
- 23 aug.: inloopavond in ontmoetingscentrum Minervaplein, 30 bewoners zijn nieuwsgierig naar het ontwerp en de bouwplannen.
- Sept.: tekst en beeld over studentenhuysvesting Röntgenweg wordt geschreven en met elkaar gecombineerd i.v.m. vervolg van communicatietraject.
- Okt.: plannen voor de ondertekening van de anterieure overeenkomst worden gemaakt en afgestemd met de projectgroep en wethouder.
- 1 Nov. 2012: op een studentikoze locatie in Delft, die in verbinding staat met zowel DUWO als Spoorzone Delft, ondertekenen wethouder Guldemon en DUWO directeur Benschop de anterieure overeenkomst.
- 1 Febr. 2013: What's in a name? In samenwerking met Stylos, studievereniging van faculteit Bouwkunde, organiseren we een lunchlezing over de studentenhuysvesting. Daarnaast vragen we iedereen mee te doen aan een crowdsourcings-initiatief waarbij we op zoek zijn naar een naam voor het pand.
- Medio maart 2013: bekendmaking van de gekozen.
- Mei 2013: eerste schop de grond in.

Inloopavond van 23 augustus 2012

Op dinsdagavond 23 augustus verwelkomden we 30 omwonenden bij Ontmoetingscentrum Minervaplein. We hebben gekozen voor deze locatie dichtbij de bouwgrond, zodat men geen drempel voelde om bijv. naar het informatiecentrum van Spoorzone Delft aan de Barbara-steeg te komen. Tussen 18.30 uur – 20.00 uur hebben medewerkers van de gemeente Delft, DUWO, Spoorzone Delft, Smit's Bouwbedrijf en Leeuwenkamp Architecten vragen beantwoord. De meeste vragen hadden betrekking op het ontwerp.

De feedback op het ontwerp was zeer positief. Men is blij dat het geen containers worden maar een heus gebouw afgewerkt met mooie materialen. De verhoudingen dienen mogelijk inzichtelijk gemaakt te worden aan de hand van een maquette. Daarnaast stellen we een Q&A op voor omwonenden en geïnteresseerden. Deze informatie plaatsen we op de website.

Vooroverleg

De ruimtelijke onderbouwing in het kader van het vooroverleg in concept aangeboden aan de volgende overlegpartners:

1. Gedeputeerde Staten
2. Rijksdienst voor het Cultuur Erfgoed
3. Stadsbestuur Haaglanden
4. Hoogheemraadschap van Delfland
5. NV Nederlandse Spoorwegen
6. ProRail, Afdeling grond
7. KPN W&O NS Access Rayon Midden
8. Centraal Overlegorgaan

9. Tennet Zuid-Holland
10. Stedin
11. Nederlandse Gasunie
12. Evides
13. VWS Pipeline Control b.v.
14. Veiligheidsregio Haaglanden

Uit de reacties van de verschillende overlegpartners blijkt dat zij kunnen instemmen met de voorgenomen ontwikkeling. Naar aanleiding van de reactie van het hoogheemraadschap is de ruimtelijke onderbouwing tekstueel aangepast.

Procedure met zienswijzen

Voor onderhavig plan is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Het bevoegd gezag (gemeente Delft) maakt een ontwerpbesluit dat zes weken ter inzage ligt. Eenieder kan zienswijzen indienen op het ontwerpbesluit tijdens de terinzagelegging. Daarna wordt het definitief besluit gemaakt; de (definitieve) omgevingsvergunning, deze ligt zes weken ter inzage en wordt gepubliceerd. Alleen belanghebbenden kunnen hiertegen in beroep gaan. Eventuele zienswijzen worden voor zover noodzakelijk in de definitieve ruimtelijke onderbouwing verwerkt.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorziet in een verplichting tot het verhaal van gemeentelijke kosten. Dat kan op publiekrechtelijke grondslag via een exploitatieplan, maar kan ook privaatrechtelijk geregeld worden via een zogenoemde anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer/ontwikkelaar als bedoeld in artikel 6.24 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. In dit geval is van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Er is een overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Om die reden is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig.

Raadsbesluit

Datum : 28 maart 2013
Registratie nr. : 1280798
Stuk : GR13/07-102 II

Onderwerp : verklaring van geen bedenkingen Röntgenweg ongenummerd (voorheen bekend als nummer 1)

De raad van de gemeente Delft;

Gelezen het voorstel van het college van 12 februari 2013;

BESLUIT:

1. Een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 6.5 lid 1 van het Besluit omgevingsrecht af te geven voor het project Studentenhuisvesting Röntgenweg.
2. Voor dit project geen exploitatieplan vast te stellen, omdat:
 1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd;
 2. het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is en
 3. het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels met betrekking tot locatie-eisen en de uitvoerbaarheid van het plan niet noodzakelijk is.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 28 maart 2013.

 ,burgemeester.
 mr. drs. G.A.A. Verkerke
 ,griffier.
R.H. van Luyk