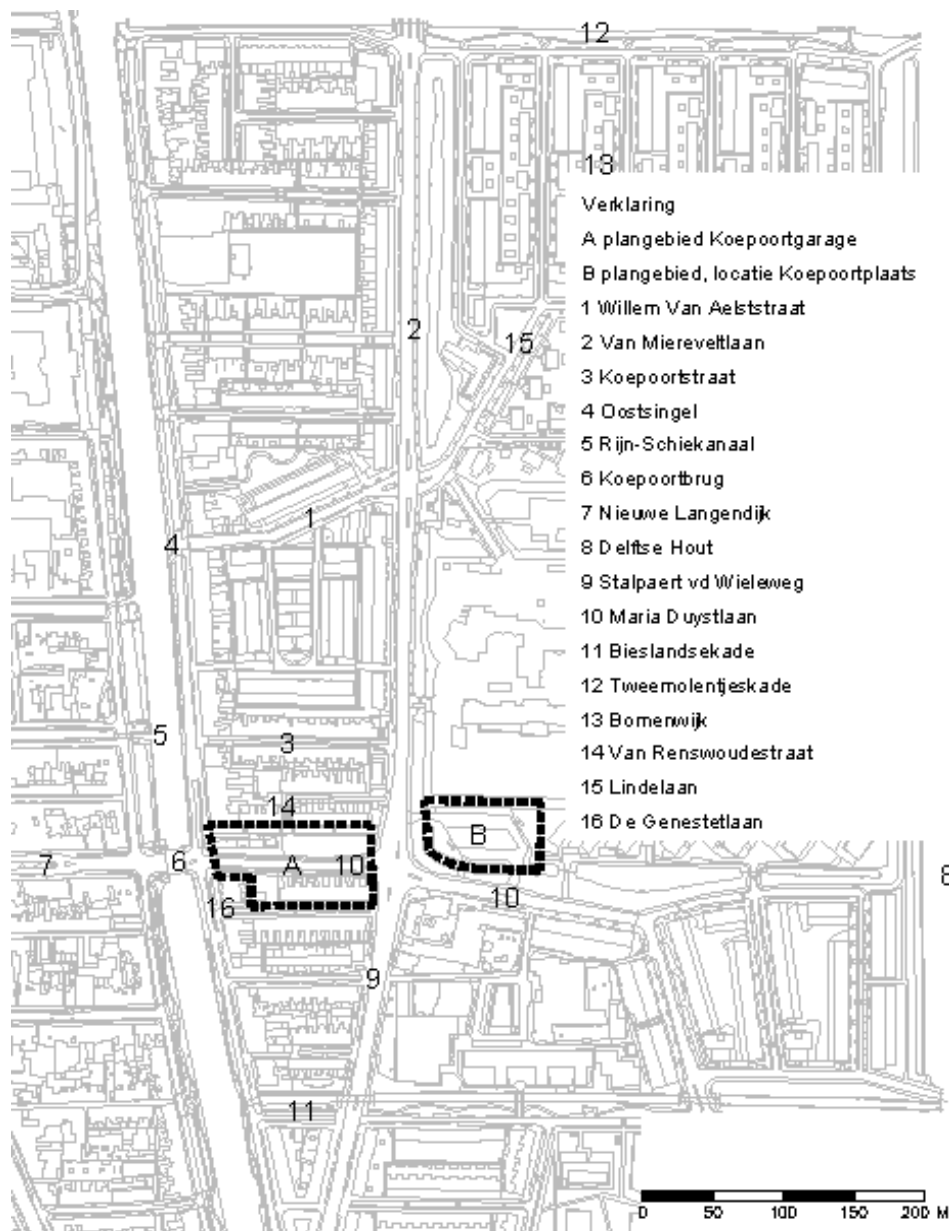


Ontwikkelingsplan locatie Koepoort





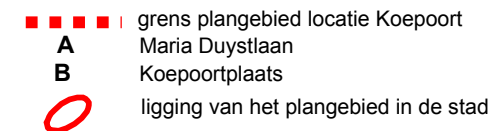
Bestaande situatie met relevante straatnamen

ONTWIKKELINGSPLAN LOCATIE KOEPOORT

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding ontwikkelingsplan	
1.2	Plangebied en vigerende regeling	
1.3	Opbouw ontwikkelingsplan	
2	Gebiedsvisie	5
3	Ruimtelijke Ordening	11
3.1	Stedebouwkundige opzet	
3.2	Functies	
3.3	Openbare ruimte	
4	Milieu	25
4.1	Water en Ecologie	
4.2	Geluid	
4.3	Luchtkwaliteit	
4.4	Bodem	
4.5	Milieuzonering	
4.6	Energie	
4.7	Duurzaam bouwen	
5	Infrastructuur	32
5.1	Openbaar vervoer	
5.2	Autoverkeer	
5.3	Parkeren	
5.4	Langzaam verkeer	
6	Cultuurhistorie	37
6.1	Archeologie	
6.2	Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing	
7	Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid	41
7.1	Inspraak & overleg	
7.2	Financiële uitvoerbaarheid	

Gemeente Delft
sector Duurzaamheid
mei 2004-



1. INLEIDING

De locatie Koepoort is voor bezoekers en bewoners een belangrijke entree aan de oostkant van de binnenstad.

In het westelijk deel A van de locatie Koepoort, de Maria Duystlaan, zal conform het parkeerbeleid voor de binnenstad een garage met een capaciteit van 320 bezoekersparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bezoekers naar de binnenstad zullen vanaf deze locatie als voetganger hun weg vervolgen naar het centrum van de binnenstad.

De woningen aan De Genestetstraat, eigendom van een woningbouwvereniging, zijn inmiddels gesloopt. De parkeergarage moet samen met nieuwe bebouwing onder het maaiveld gerealiseerd worden.

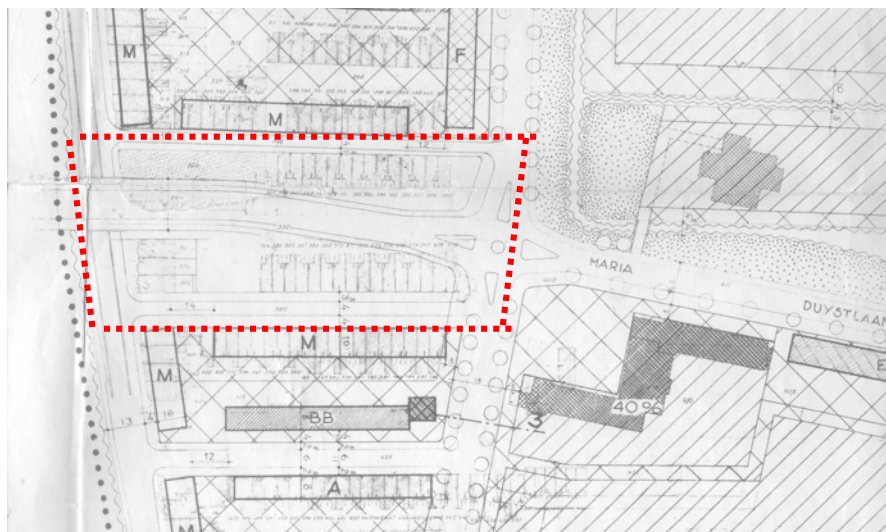
Het oostelijk deel B, de Koepoortplaats, wordt bij deze planontwikkeling betrokken, omdat de huidige inrichting ruimtelijk gezien niet de meest gewenste is.

Ten behoeve van de ontwikkeling van beide terreinen is een ruimtelijke samenhang onderling en in relatie tot de directe omgeving van belang.

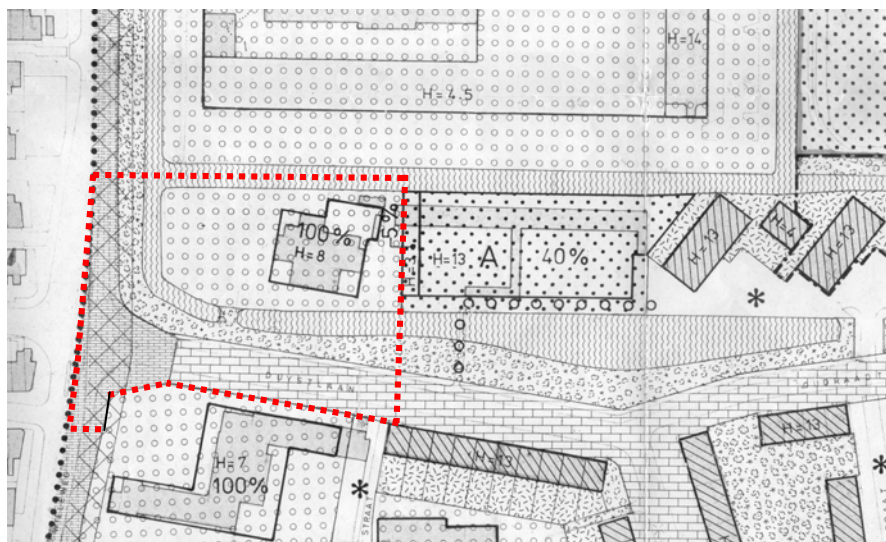
Dit ontwikkelingsplan schetst het ruimtelijke en functionele kader waarbinnen de gemeente de ontwikkelingsrichting plaatst. Dit gewenste ruimtelijk en functionele kader past niet binnen de voor dit plangebied vigerende bestemmingsplannen.

Het ontwikkelingsplan dient daarom tevens als basis voor de “ruimtelijke onderbouwing” die als motivering nodig is voor het verlenen van de vrijstelling ex artikel 19 lid 1 en 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening om tot realisering van bouwplannen binnen het plangebied te komen.

Voorafgaand aan het ontwikkelingsplan is voor hetzelfde plangebied een *ontwikkelingsvisie* opgesteld. Deze visie is besproken met een bewonersplatform en tijdens een



uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan Uitbreidingsplan Bieslandse Bovenpolder uit 1954
 grens locatie A, Maria Duystlaan



uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan Bieslandse Bovenpolder uit '87
 grens locatie B, de Koepoortplaats

voorlichtingsavond toegelicht aan omwonenden en besproken in de raadscommissie Duurzaamheid van 13 mei 2003.

1.2 Plangebied en vigerende regeling

De locatie Koepoort ligt aan de oostkant van de binnenstad en is onderdeel van de oostschil van de binnenstad. De locatie Koepoort wordt doorsneden door de wijkontsluitingsweg de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan, die tevens onderdeel is van de binnenstadsring.

Deze binnenstadsring is de ontsluiting voor de binnenstad waaraan de parkeerlocaties voor de bezoekers van de binnenstad zijn gesitueerd conform het bestaande parkeerbeleid.

Het plangebied bestaat ruimtelijk gezien uit twee locaties.

Locatie A, de Maria Duystlaan, is gesitueerd tussen de Koepoortbrug en de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan en tussen de woningen aan Van Renswoudestraat en De Genestetstraat.

Deze locatie ligt in het verlengde van de Nieuwe Langendijk en heeft een entreefunctie voor de binnenstad.

Voor dit gebied vigeert het bestemmingsplan Uitbreidingsplan Bieslandse Bovenpolder uit 1954. Voor de gehele locatie Maria Duystlaan geldt de bestemming openbare straat, openbaar groen en water. Het is hier niet toegestaan een bouwwerk te realiseren, tenzij het gebouwtjes van openbaar nut zijn.

Op *locatie B*, de Koepoortplaats, is het huidige parkeerterrein met ruimte voor elf touringcars gesitueerd. Dit terrein is gelegen aan de oostzijde van de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan en ten noorden van de Maria Duystlaan.

Hier vigeert het bestemmingsplan Bieslandse Bovenpolder uit 1987. Voor het deel dat gelegen is binnen het plangebied van dit ontwikkelingsplan gelden de bestemmingen maatschappelijke doeleinden water, openbaar groen, verkeersdoeleinden 2 en 3 en kabel- en leidingentracé. Binnen de bestemming maatschappelijke doeleinden mag een beperkt deel van het terrein voor 100% bebouwd worden met een maximale hoogte van 8 meter.

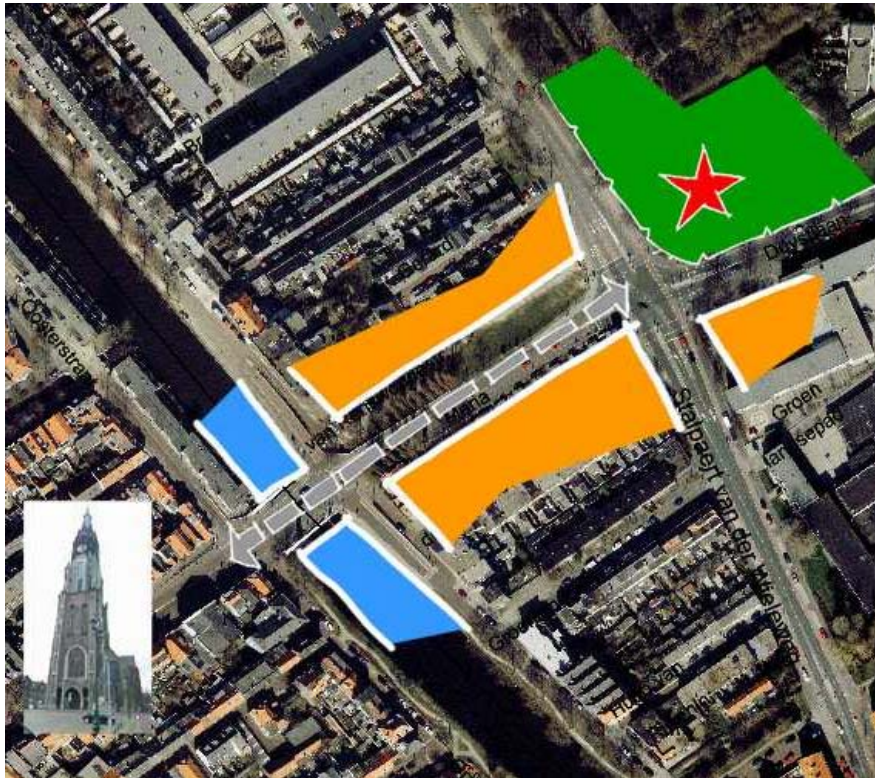


Entree van de binnenstad met het zicht op de toren van de Nieuwe kerk op de Markt.
Aan de linker zijde de woningen aan De Genestetstraat en rechts de woningen aan de Van Renswoudestraat

Voor het gehele gebied ten oosten van de binnenstad tot aan rijksweg 13 zal in 2004 een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Dit ontwikkelingsplan zal te zijner tijd in dit nieuwe bestemmingsplan opgenomen worden.

1.3 Opbouw ontwikkelingsplan

In hoofdstuk 2 van het ontwikkelingsplan wordt de gebiedsvisie verwoord. De gebiedsvisie geeft een samenvatting van het ontwikkelingsplan waarbij in hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling wordt geschetst. In hoofdstuk 3 t/m 6 worden op verschillende beleidsvelden (ruimte, milieu, infrastructuur en cultuurhistorie) de bestaande situatie en relevante ontwikkelingen geschetst, een beeld gegeven van de van toepassing zijnde regelgeving en beleidsstukken alsmede de gewenste toekomstige ontwikkeling beschreven. Deze hoofdstukken vormen daarmee de bouwstenen voor de gebiedsvisie. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het ontwikkelingsplan.



schema van de gebiedsvisie

2. GEBIEDSVISIE

De locatie Koepoort is een belangrijke entree aan de oostkant van de binnenstad. Dit ontwikkelingsplan kent twee gebieden: het westelijk deel, de Maria Duystlaan en het oostelijk deel, de Koepoortplaats. In het westelijk deel zal een parkeergarage worden gerealiseerd met een capaciteit van 320 parkeerplaatsen. Dit is de aanleiding voor het ontwikkelingsplan Koepoort met als belangrijkste opgave:

Het realiseren van een ruimtelijk en functioneel aantrekkelijke entree voor de binnenstad. Voor de autobezoeker moet door de inrichting van het gebied blijken dat het logisch en gemakkelijk is om daar te parkeren en als voetganger de binnenstad te bezoeken. Het zicht op de toren van de Nieuwe Kerk op de Markt moet hierbij als oriëntatiepunt worden gehandhaafd. Daarbij moet voor de bewoners een aantrekkelijk leefgebied gecreëerd worden met speel en groenvoorzieningen.

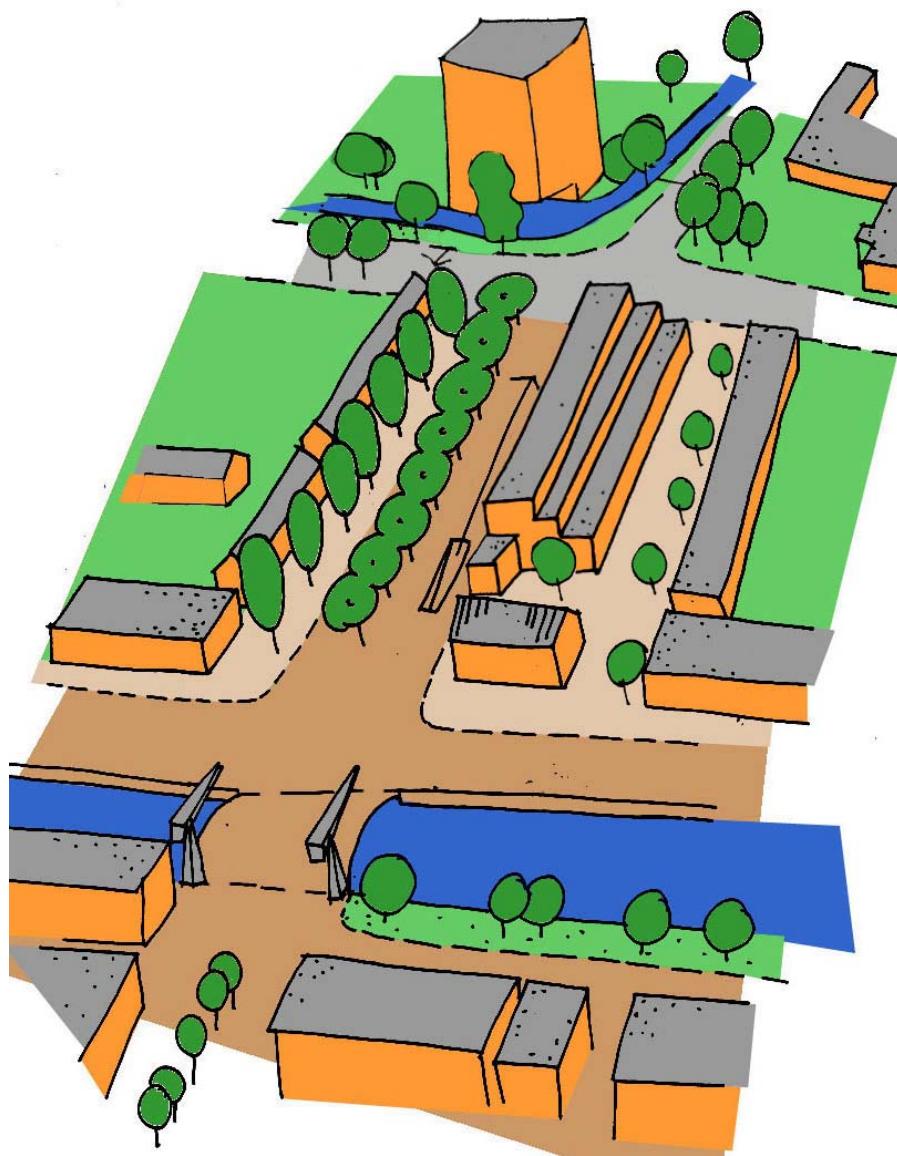
Maria Duystlaan, het westelijk deel

De Maria Duystlaan verbindt de Stalpaert van de Wieleweg/van Miereveltlaan met de Oostsingel en is de entree van de binnenstad aan de oostzijde. Momenteel is dit gebied voorzien van een tijdelijke parkeerplaats en groenvoorziening, er is geen bebouwing. De woningen aan De Genestetstraat zijn inmiddels gesloopt.

bebouwing

Aan de Maria Duystlaan komt aan de zuidkant nieuwe bebouwing waarvan de rooilijn in het verlengde van de zijgevels van drie te handhaven woningen aan de Oostsingel komt. De Maria Duystlaan komt hierdoor evenwijdig te lopen aan de andere verbindingsstraten tussen de Stalpaert van der Wieleweg en de Oostsingel. De bebouwingslijn wordt hier in de rooilijn geplaatst. De rooilijn van de nieuwbouw mag aan de zuidzijde de rooilijn van de inmiddels gesloopte woningen aan de Genestetstraat niet overschrijden. De bebouwingslijn mag maximaal 1 meter ten opzicht van de rooilijn geplaatst worden. De ontstane ruimte moet worden ingericht als privé-stoep.

De rooilijn aan de zijde van de Stalpaert van der Wieleweg moet bij



ruimtelijk beeld van de gebiedsvisie

voorkeur in de denkbeeldige lijn tussen de overige bebouwing langs deze weg en de Van Miereveltlaan liggen. Omdat zowel de noord als de zuidgevel van de nieuwbouw, direct aan de openbare ruimte liggen moet de bebouwing een tweezijdige oriëntatie hebben. De 18 meter tussen de twee rooijlijnen biedt voldoende ruimte om zowel woningen met hun voorkanten (oriëntatie en ontsluiting) aan de Maria Duystlaan te maken, als aan De Genestetstraat.

bouwhoogte

De bouwhoogte moet zoveel mogelijk aansluiten aan die van de bestaande bebouwing gelegen ten noorden en ten zuiden van de locatie, maar moet tevens vormgeven aan deze entree van de binnenstad. Randvoorwaarde hierbij is dat nieuwbouw aan de zijde van De Genestetstraat niet hoger wordt dan 2 bouwlagen (7,5 meter) met daarop een bouwlaag die past binnen een “denkbeeldige” kapprofiel waarvan de hellingshoek maximaal 55° is.

De breedte van het profiel en de functie van entreegebied van de Maria Duystlaan staat een bouwhoogte toe van minimaal 3 en maximaal 4 bouwlagen (13,50 meter), gerekend vanaf het maaiveld. In de ruimtelijke beleving van De Genestetstraat is deze bouwlaag nagenoeg niet zichtbaar.

functies

De Maria Duystlaan ligt in het verlengde van de Nieuwe Langendijk in de binnenstad. In aansluiting op de winkels aan de Nieuwe Langendijk is het gewenst om naast de woonfunctie in beperkte mate commerciële ruimten en andere kleinschalige niet-woonfuncties op de begane grond aan de Maria Duystlaan en de Stalpaert van der Wieleweg te realiseren.

openbare ruimte

Tussen de nieuwbouw en de bestaande woningen aan de Van Renswoudestraat ontstaat een open ruimte met een ruime breedtemaat. Deze ruimte wordt aan de oostzijde visueel begrensd door bebouwing op de Koepoortplaats. Deze bebouwing komt tegenover de toegang van de binnenstad te liggen en neemt



plattegrond van de gebiedsvisie

daardoor ruimtelijk gezien een unieke plek in. Aan de westzijde ligt de Koepoortbrug, die de bereikbaarheid van de binnenstad fysiek mogelijk maakt.

De open ruimte kan in twee delen worden opgedeeld met elke een eigen functie: aan de zuidzijde de entree van de binnenstad en aan de noordzijde een woonstraat.

De inrichting van de gehele openbare ruimte moet in aansluiting op de Nieuwe Langendijk in de binnenstad een groen stedelijk karakter krijgen.

De overgang tussen beide delen moet gemarkeerd worden door een groenvoorziening met bij voorkeur een bomenrij. Voldoende speelvoorzieningen zullen voor de buurt behouden blijven.

De inpassing van eventuele (nood)voetgangersentrees van de garage in de openbare ruimte moet zodanig gebeuren dat voorkomen wordt dat het (sociaal) onveilige plekken worden en dat het plekken worden die vandalisme gevoelig zijn.

verkeer

De binnenstad moet via de Maria Duystlaan bereikbaar blijven voor de bus, het verkeer ten behoeve van het laden en lossen, het gemotoriseerde verkeer van bewoners van de binnenstad en het calamiteitenverkeer. Daarnaast blijft de Maria Duystlaan onderdeel van de hoofdstructuur van het fietsroutenetwerk.

De entree voor automobilisten van de bezoekersparkeergarage wordt fysiek gescheiden in een aparte in- en uitgang. De entree voor voetgangers van de garage moeten zoveel mogelijk in de nieuwe bebouwing worden opgenomen. In De Genestetstraat en de Van Renswoudestraat zullen de bestaande parkeerplaatsen voor bewoners gehandhaafd blijven. Parkeerplaatsen voor de nieuw te realiseren functies moeten in de nieuwe ondergrondse garage worden gemaakt.

Koepoortplaats, het oostelijk deel

Dit terrein is gelegen ten oosten van de Stalpaert van der Wieleweg/Van Miereveltlaan en ten noorden van de Maria Duystlaan. De huidige inrichting is ruimtelijk gezien niet de meest gewenste, hier is momenteel een parkeerterrein gevestigd met ruimte voor elf touringcars, de ruimte hiervoor moet behouden

blijven. De ligging tegenover de entree van de binnenstad, met zicht op de toren van de Nieuwe Kerk maakt de locatie uniek.

bebouwing

De locatie moet dienen als markering van de afslag naar de binnenstad vanaf de Stalpaert van der Wieleweg / van Miereveltlaan en dienen als oriëntatiepunt voor bezoekers die de binnenstad verlaten. Er is ruimte voor nieuwbouw op de Koepoortplaats in de vorm van een solitair gebouw.

bouwhoogte

De nieuwbouw is minimaal 6 (22 meter) en maximaal 9 bouwlagen (30 meter) hoog.

functie

Functioneel gezien is de realisatie van een hotel op deze locatie recht tegenover en op geringe loopafstand van de binnenstad en met een bezoekerparkeergarage voor de deur daarom de meest gewenste. Voor de vestiging van hotels is het beleid van de gemeente gericht op uitbreiding van het bestaand aantal bedden en op vestiging in en aan de rand van de binnenstad. De mogelijkheid om voorzieningen te maken die een relatie hebben met het busparkeren, zoals bijvoorbeeld een horeca gelegenheid, behoort hierbij eveneens tot de mogelijkheid.

openbare ruimte

De inrichting moet passen binnen het karakter van het gebied ten oosten van de Stalpaert van der Wieleweg /Van Miereveltlaan. Het groene en singelachtige karakter moet gehandhaafd blijven ook in verband met de ecologische structuur van de stad en het vergroten van het wateroppervlak voor waterberging.

Vanuit het ruimtelijk beeld maar ook vanuit het beleid ten aanzien van de waterberging moet het wateroppervlak vergroot worden en zoveel mogelijk in open verbinding met elkaar staan.

Het huidige taluud aan de noordzijde moet zoveel mogelijk behouden blijven. Aan de zijde van de Maria Duystlaan moet een strook groen en water overblijven die gerekend vanaf de rand van de verharding van het trottoir een minimale breedte van ongeveer



beeldbepalende wilg in het taluud bij de Koepoortplaats

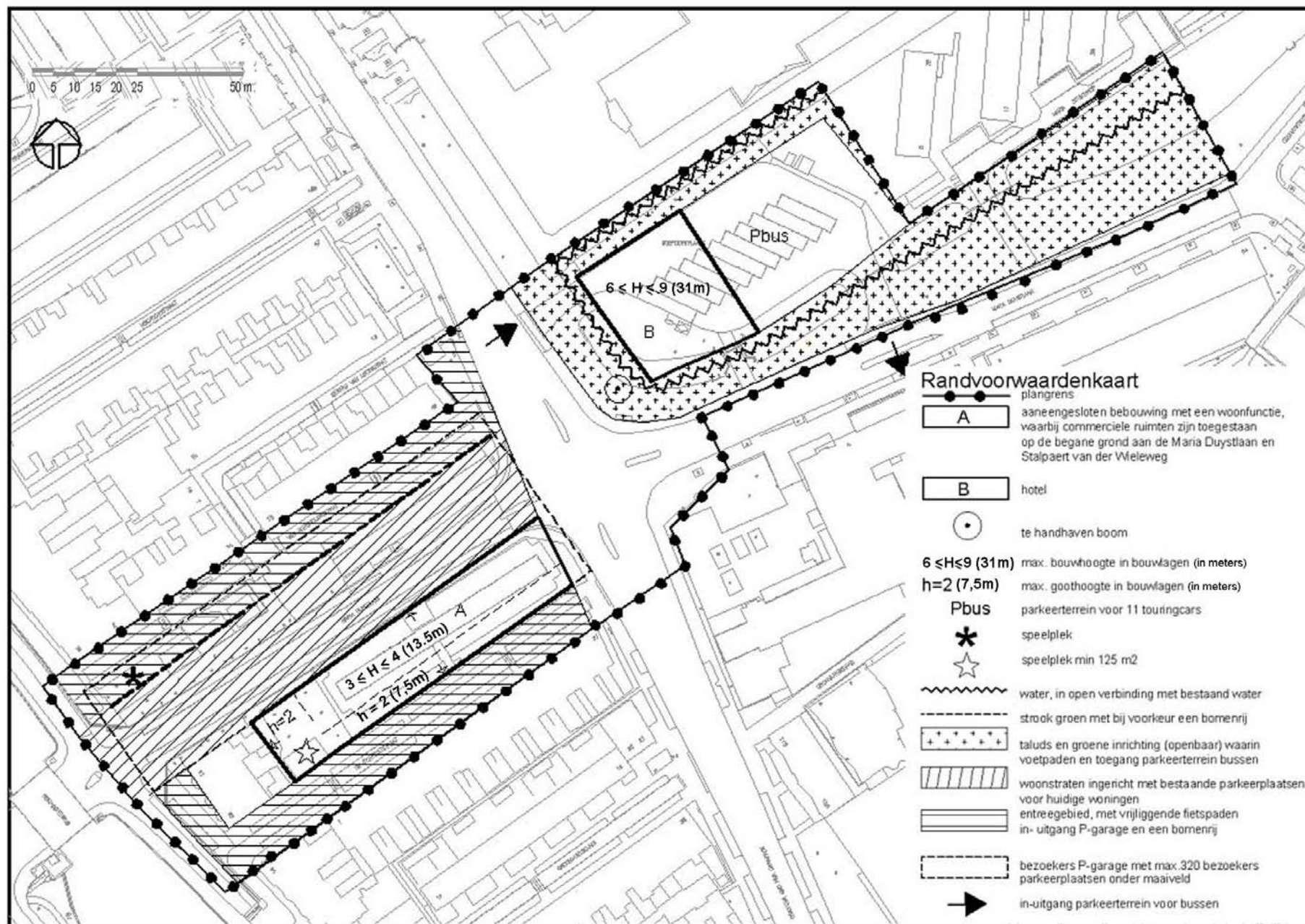
11 meter heeft. Aan de Van Miereveltlaan moet hiervoor minimaal het bestaande taluud en water behouden blijven. Dit betekent dat de rooilijn van nieuwe bebouwing aan deze zijde de bestaande oostelijke oever van het water niet mag overschrijden. De wilg in het taluud van het water aan de van Miereveltlaan is beeldbepalend en moet behouden blijven.

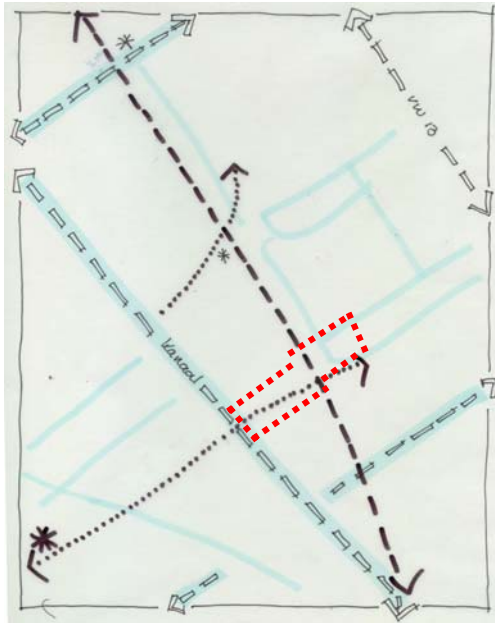
In verband met het uitzicht van de nieuw te bouwen uitbreiding op het terrein van het verpleeghuis “de Bieslandhof” mag de bebouwing op de Koepoortplaats aan de oostzijde de denkbeeldige lijn in het verlengde van de westelijke gevel van de uitbreiding niet overschrijden.

verkeer

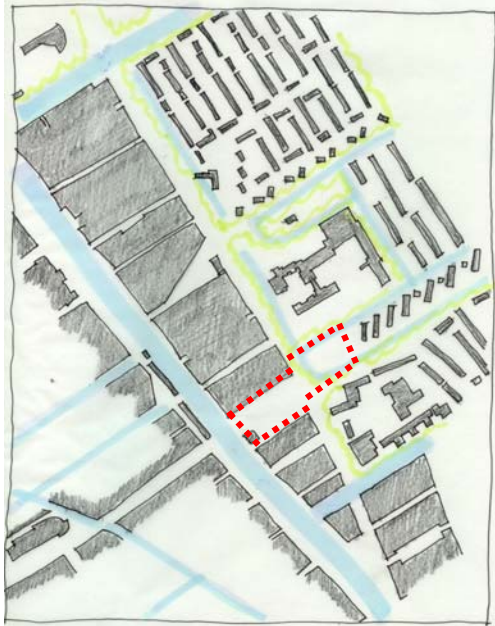
Om goed bereikbaar te blijven voor toeristen die de binnenstad willen bezoeken moeten op de Koepoortplaats minimaal 11 touringcars kunnen blijven parkeren.

De bereikbaarheid van het parkeerterrein voor touringcars blijft ongewijzigd: inrit aan de Van Miereveltlaan en de uitrit aan de Maria Duystlaan.





Structuur



Verkaveling

3. Ruimtelijke ordening

3.1 Stedebouwkundige opzet

3.1.1 Bestaande situatie

De locatie Koepoort is onderdeel van de oostschil van de binnenstad. Het gemeenschappelijk kenmerk van wijken in de schil rond de binnenstad is de veelsoortigheid aan stedebouwkundige buurtjes. Het plangebied wordt doorsneden door de Stalpaert van de Wieleweg / Van Miereveltlaan waardoor de locatie Koepoort stedebouwkundig gezien in twee verschillende soorten buurtjes ligt.

Locatie A, de Maria Duystlaan, is onderdeel van het gebied dat bestaat uit bebouwing die in rooilijnen langs een helder en eenvoudig stratenpatroon is opgericht. Het ruimtelijk beeld van de straten heeft een gesloten karakter.

Locatie B, de Koepoortplaats ligt in het zicht van de Nieuwe Kerk op de Markt in de binnenstad en is onderdeel van het gebied waar losse gebouwen in een groene setting zijn geplaatst.

Structuur en verkavelingsprincipe

Het Rijn Schiekanaal is samen met het spoor en rijksweg 13 onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad Delft. Het kanaal en de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan komen aan de zuidzijde bij elkaar.

In oost west richting zijn de Twee Molentjeskade en de Bieslandsekade onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur. Het water van beide kades verbindt de stad aan de oostzijde met het landschap. Op het niveau van de wijk zijn de Willem van Aelststraat en de Maria Duystlaan eveneens oost west georiënteerde structuurlijnen. De Maria Duystlaan sluit aan de westkant aan op de Koepoortbrug en de Nieuwe Langendijk in de binnenstad. In oostelijke richting is het de entree van het woongebied Van Lodesteynstraat e.o.

De Willem van Aelststraat vindt zijn vervolg in de richting van de Bomenbuurt en wordt langs de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan gemarkeerd door een woongebouw.

Evenwijdig lopende oost west woonstraten verbinden de Stalpaert van der Wieleweg en Van Miereveltlaan met het Rijn Schiekanaal. Deze woonstraten begrenzen de min of meer gesloten



Locatie Maria Duystlaan

↑ voor de sloop van de
woningen aan De Genestetstraat



Van Renswoudestraat



De Genestetstraat

←
na de sloop



beeld bij het verlaten van de
binnenstad



3 woningen aan de
Oostsingel

stedebouwkundige bouwblokken, die kenmerkend zijn voor de verkaveling van dit gebied. De bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit woningbouw met een hoogte van twee bouwlagen al dan niet voorzien van een kap. Uitzondering hierop is het woongebouw op de hoek van de Willem van Aelststraat en de Van Miereveltlaan dat een hoogte heeft van zes bouwlagen.

Deze verkaveling is ter plaatse van de Maria Duystlaan doorbroken, waardoor de toegang naar de binnenstad mogelijk is geworden. Voor een goede verkeersafwikkeling is de rijloper van de Maria Duystlaan in locatie A niet evenwijdig gemaakt met de overige oost west georiënteerde woonstraten.

Ten oosten van de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan heeft het gebied tot de Rijksweg 13 een groen karakter. In dit gebied bestaat de bebouwing hoofdzakelijk uit losse gebouwen met een hoogte die varieert van twee, drie tot vier bouwlagen die in samenhangende eenheden omzoomd worden door groen en water.

Maria Duystlaan

Aan de noordzijde van de Maria Duystlaan ligt de Van Renswoudestraat waarin een speelplek en 26 parkeerplaatsen voor de bewoners zijn opgenomen.

Daarachter ligt kleinschalige woonbebouwing uit het begin van deze eeuw, die ontsloten worden vanaf en georiënteerd zijn op de Van Renswoudestraat. De woningen zijn opgebouwd uit twee bouwlagen met een kap en vormen aan de noordzijde de begrenzing van het plangebied van dit ontwikkelingsplan.

Op het voormalige groengebied dat gelegen was tussen de rijloper van de Maria Duystlaan en de Van Renswoudestraat zijn nu voor een deel tijdelijke parkeerplaatsen gemaakt die, tot de opening van de bezoekersparkeergarage in het Zuidpoortgebied in het najaar van 2004, dienen als tijdelijke vervanging van de parkeerplaatsen van de Markt.

De Maria Duystlaan overbrugt vanaf de Stalpaert van de Wieleweg / Van Miereveltlaan tot aan de Koepoortbrug een hoogte van ongeveer 2,30m.

Het beeld aan de zuidzijde werd tot het voorjaar van 2003 bepaald door schuttingen van de achtertuintjes van de woningen die aan de noordzijde van De Genestetstraat lagen. Op het gehele, inmiddels



Koepoortplaats



parkeerterrein



Van Miereveltlaan

vrijgekomen terrein zijn evenals aan de noordzijde eveneens tijdelijke parkeerplaatsen gemaakt.

De woningen aan de zuidzijde van De Genestetstraat zijn twee bouwlagen hoog en bepalen de zuidelijke grens van locatie A. Het is mogelijk op deze woningen een kap te realiseren met een hellingshoek van maximaal 55° en een nokhoogte van 4,50 meter.

Aan de Oostsingel zijn drie woningen gesitueerd die onderdeel zijn van de bebouwing langs het Rijn Schiekanaal. Hoewel ze een monumentale uitstraling hebben, zijn het geen gemeentelijke of rijksmonumenten en ook niet als zodanig geïnterpreteerd. Achter deze woningen zijn aan De Genestetstraat een speelplek en een trafo gesitueerd.

Alle woningen die aan het plangebied grenzen zijn particulier eigendom.

Koepoortplaats

Kenmerkend voor de locatie van de Koepoortplaats is dat:

- het ligt op de kruising van twee structurerende lijnen, de Van Miereveltlaan en de Maria Duystlaan;
- de locatie ligt in het zicht van de Nieuwe Kerk aan de Markt in de binnenstad;
- het onderdeel is van het gebied met een singelachtig karakter waarin losse bebouwing is geplaatst en ligt hierbinnen aan de kop van een strook met diagonaal geplaatste bebouwing.

Aan de noordzijde ligt, gescheiden door een sloot met talud, het terrein van het verpleeghuis “de Bieslandhof”. Recentelijk is bouwvergunning verleend om ten noorden van deze sloot het verpleeghuis uit te breiden met een gebouw van drie bouwlagen.

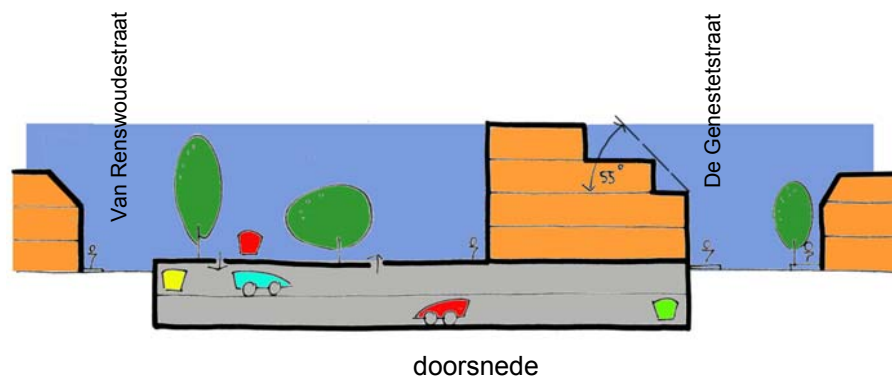
Aan de zuidzijde wordt het terrein eveneens begrensd door water met groene taluds.

Ten oosten van de Koepoortplaats ligt tussen beide evenwijdige sloten een langgerekt terrein waarop in de jaren 80 drie rijtjes eengezinswoningen gerealiseerd zijn in een strokenverkaveling in aansluiting op de vierlaagse woonbebouwing voor studenten.

In het talud langs de van Miereveltlaan staat een grote beeldbepalende wilg die echter geen monumentale waarde heeft.



locatie Maria Duystlaan



3.1.2 Gewenste ontwikkeling

Maria Duystlaan

Ruimtelijk gezien is het van belang dat de Maria Duystlaan ingericht wordt als één van de entrees naar de binnenstad. Gezien de geringe omvang van de locatie en ook gezien de ongewenste uitstraling van een bovengrondse parkeergarage moet deze onder het maaiveld gerealiseerd worden. Hierdoor wordt het mogelijk binnen het plangebied bebouwing te realiseren die de gewenste uitstraling heeft naar de omgeving.

Uitgangspunt is dat alle bestaande particuliere woningen gehandhaafd blijven en dat de woonkwaliteit niet onevenredig negatief wordt beïnvloed.

Onderzocht is of het mogelijk is om aan weerszijden van de nieuwe entree bebouwing te realiseren, waardoor de gewenste uitstraling in de nieuwe wanden ervan te realiseren is.

Na de sloop van de woningen aan de noordzijde van De Genestetstraat is de afmeting tussen de woningen aan de Van Renswoudestraat en De Genestetstraat ongeveer 65 meter.

Na aftrek van de ruimte die nodig is voor een goede afwikkeling van het verkeer voor de bereikbaarheid van de binnenstad en van de nieuwe ondergrondse parkeergarage en na aftrek van de openbare ruimte van De Genestetstraat en de Van Renswoudestraat blijft er voor bebouwing een maat over van ongeveer 18 meter.

Zodra deze maat verdeeld wordt over twee bouwlocaties betekent dit, dat binnen een geringe maat van 9 meter bebouwing gemaakt moet worden die aan beide zijden met voorkanten grenst aan openbare ruimte (aan één zijde aan een woonstraat en aan de andere zijde aan de entree van de binnenstad). Daarnaast betekent het dat bebouwing aan de noordzijde de bezonning van de bestaande woningen aan de Van Renswoudestraat nadelig beïnvloed.

Gekozen is om alleen bebouwing te realiseren aan de zuidzijde van de Maria Duystlaan. Gevolg hiervan is dat de ruimtelijke structuur wordt verbeterd doordat het nu mogelijk is geworden dit deel van de Maria Duystlaan in dezelfde richting te leggen als de overige oost-westgeoriënteerde straten tussen die de Van Miereveltlaan / Stalpaert van der Wieleweg met de Oostsingel verbindt. Het zicht op de toren van de Nieuwe kerk wordt verbeterd omdat de Maria Duystlaan



locatie Koepoortplaats

van de Nieuwe kerk wordt verbeterd omdat de Maria Duystlaan hiermee ook meer in het verlengde van de Nieuwe Langendijk komt te liggen.

De rooilijn van de nieuwe bebouwing zal de rooilijn van de onlangs gesloopte woningen aan de zijde van De Genestetstraat niet overschrijden. Aan de noordzijde wordt de rooilijn in het verlengde van de noordelijke zijgevel van de woningen aan de Oostsingel gelegd en wordt evenwijdig gemaakt aan de rooilijn in De Genestetstraat.

Om te waarborgen dat aan zowel de zijde van de Maria Duystlaan als aan De Genestetstraat de nieuwbouw georiënteerd wordt op de openbare ruimten mag aan de zijde van De Genestetstraat de voorgevel maximaal 1 meter ten opzichte van de rooilijn gesitueerd worden. Deze ruimte dient te worden ingericht als een privé-stoep. Aan de zijde van de Maria Duystlaan moet de voorgevel in de rooilijn worden geplaatst. Het is van groot belang dat zowel aan de Maria Duystlaan als aan De Genestetstraat entrees van de woningen aanwezig zijn.

De Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan is op wijkniveau een belangrijk ruimtelijk element. Bebouwing langs deze weg moet erop worden georiënteerd en zal bij voorkeur de richting van deze weg moeten volgen. De rooilijn aan de zijde van de Stalpaert van der Wieleweg moet daarom bij voorkeur in de denkbeeldige lijn tussen de overige bebouwing langs de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan liggen.



woongebouw van 6 bouwlagen aan de Willem van Aelststraat

Visueel gezien krijgt het entreegebied naar de binnenstad een ruime maat waarbij de huidige woningen aan de Van Renswoudestraat het beeld aan de noordkant van de oostelijke toegang tot de binnenstad zullen blijven bepalen.

De nieuwe bouwmassa die aan de noordzijde georiënteerd is op het entreegebied van de binnenstad, de Maria Duystlaan en aan de zuidzijde op een woonstraat, De Genestetstraat, krijgt uiteindelijk een maat van ongeveer 18 meter diep. Binnen deze maat is het goed mogelijk bebouwing te realiseren waarbij beide zijden van de bebouwing georiënteerd worden op de twee verschillende karakters



vanaf Koepoortbrug in de richting van de Koepoortplaats met 22 m hoge bebouwing



vanaf Koepoortbrug in de richting van de Koepoortplaats met 31 m hoge bebouwing



Huidig zicht vanaf de Koepoortbrug in de richting van de Koepoortplaats

van de aangrenzende straten.

De hoogte van de bebouwing moet aansluiten op de omliggende bebouwing maar moet tevens aansluiten op de breedte van het profiel van de openbare ruimte waaraan het grenst.

Het entreegebied van de binnenstad met een ruime profielmaat van 35 meter mag begeleid worden door een hogere bebouwing terwijl aan de zijde van De Genestetstraat, de bebouwing lager moet zijn omdat dat beter past bij de sfeer van deze woonstraat.

Concreet betekent het dat de bebouwing aan de noordzijde ten minste drie en ten hoogste vier bouwlagen is. De totale maximale bouwhoogte is 13,5 meter.

De hoogte aan de zijde van De Genestetstraat is twee bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 7,5 meter. Daarboven is een derde bouwlaag mogelijk mits deze past binnen het “denkbeeldige” kapprofiel met een hellingshoek van maximaal 55° gerekend vanaf de snijlijn van de voorgevel en het dakvlak van de tweede bouwlaag. Aan de zijde van De Genestetstraat is de vierde bouwlaag van de Maria Duystlaan inclusief balkonhekken en dergelijke niet of zeer beperkt zichtbaar vanaf de voorgevel van de bestaande woningen op een ooghoogte van 2 meter boven het maaiveld.

Koepoortplaats

De Stalpaert van der Wieleweg en de Van Miereveltlaan zijn onderdeel van de ring rond de binnenstad waaraan de toegangen naar het centrum zijn gelegen. Hiermee worden de entrees van de binnenstad met elkaar verbonden.

Door de ligging van de Koepoortplaats aan deze ring en recht tegenover de oostelijke entree van de binnenstad is het onderdeel van de toegangspoort van het centrum.

Als oriëntatiepunt, markering en identiteit van deze toegangspoort van de binnenstad is bebouwing hier gewenst en is gekozen voor een solitair gebouw met een hoogteaccent.

Dit hoogteaccent dient tevens als de tegenhanger van de toren van de Nieuwe Kerk op de Markt, die als oriëntatiepunt werkt voor een ieder die de binnenstad bezoekt.

Gezien het ruimtelijk belang van de Koepoortplaats en om hierin een onderscheid te maken met het woongebouw op de hoek van de



Huidig zicht vanaf de Nieuwe Langendijk in de richting van de Koepoortplaats

Willem van Aelstlaan dat 6 bouwlagen (19 meter) telt, moet de bebouwing op de Koepoortplaats ten minste 6 bouwlagen hoog zijn met een minimale bouwhoogte van 22 meter. De bebouwing mag niet hoger worden dan 9 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 31 meter.

Ten aanzien van de bezonning van de bestaande bebouwing tonen bezonningsdiagrammen aan dat als gevolg van de geplande bebouwing met de maximale hoogte van 31 meter de woningen aan de Maria Strickhof nummers 5 tot en met 15 in de wintermaanden vanaf de tweede helft van de middag negatief beïnvloed wordt.

In verband met het goed kunnen functioneren van de binnenstad voor toeristen moet de functie van parkeerterrein voor touringcars behouden te blijven. Het parkeerterrein moet vanaf de Van Miereveltlaan bereikbaar blijven voor 11 touringcars. De uitrit blijft aan de Maria Duystlaan.

De nieuwbouw moet vervolgens aan de volgende ruimtelijke uitgangspunten voldoen:

- het wateroppervlak moet gelijk blijven en in open verbinding staan met elkaar en de groene taluuds moeten zoveel mogelijk gehandhaafd blijven in verband met het behoud van het singelachtige karakter van dit gebied

Aan de noordzijde moet het talud van ongeveer 4 meter breed gehandhaafd blijven. Nieuwbouw mag aan deze zijde tot aan het talud worden gemaakt. In verband met het groene en singelachtige karakter moet aan de zijde van de Maria Duystlaan een strook met water en taluuds gehandhaafd blijven van ongeveer 11 meter breed gemeten vanaf de rand van de verharding van het trottoir. Ter plaatse van de bocht van het water is een geringe afwijking van deze maat mogelijk.

Nieuwe bebouwing mag aan de zijde van de Van Miereveltlaan in de bestaande oostelijke oever van het water van de Van Miereveltlaan geplaatst worden waardoor het zoveel mogelijk aan de westzijde van het terrein komt te liggen. Deze oeverlijn mag niet worden overschreden.

Met de diepte van de bebouwing moet rekening gehouden worden met het zicht van de nieuwe uitbreiding van het verpleeghuis “de Bieslandhof”. De oostelijke rooilijn mag daarom de denkbeeldig



Huidig zicht vanaf de Oranje Plantage ter hoogte van de Donkerstraat in de richting van De Genestetstraat

doorgetrokken lijn in het verlengde van de westgevel van de uitbreiding van het verpleegtehuis niet overschrijden.

3.2 Functies

3.2.1 Bestaande situatie

In het gebied tussen het Rijn Schiekanaal en de Stalpaert van der Wieleweg en de Van Miereveltlaan is de functie overwegend wonen. Dit geldt ook voor het gebied ten oosten van de Stalpaert van der Wieleweg en de Van Miereveltlaan. Ten noorden van de Koepoortplaats in de Bomenbuurt is een kleinschalige winkelveorziening aanwezig.

Direct ten noorden van de Koepoortplaats ligt een verpleeghuis dat binnenkort aan de zuidzijde een uitbreiding gaat realiseren.

Het plangebied van dit ontwikkelingsplan sluit aan op de Nieuwe Langendijk in de binnenstad. Hier heeft de begane grond overwegend een winkelfunctie en zijn de verdiepingen voor een deel in gebruik als woning.

Voor het goed functioneren van de toeristische binnenstad van Delft en het ontlasten van de Markt is in de jaren 90 een parkeerterrein voor 11 touringcars gemaakt op de Koepoortplaats.

3.2.2 Regelgeving en beleid

In het streekplan Zuid-Holland West, vastgesteld op 19 februari 2003, is het plangebied aangemerkt als “stads- en dorpsgebied”: aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, waarin ook gebiedsdelen voorkomen met (soms grootschalige) kantoorconcentraties, winkelveorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen.

Het plangebied valt binnen de rode contour. Dit is de contour rond stedelijk gebied (bestaande uit stads- en dorpsgebieden, bedrijventerreinen en stedelijk groen) waarbinnen nieuwe ontwikkelingen zich moeten afspelen. Uitgangspunt hierbij is de compacte stad-gedachte.

De locatie is gelegen tussen de binnenstad waarvoor de legenda-eenheid “verzorgen” geldt, en het ten oosten van de Van Miereveltlaan gelegen gebied waarvoor de legenda-eenheid “overig, regie bij de gemeente” geldt. Onder verzorgen wordt verstaan een transformatie van wijken met een concentratie van wonen met zorg-,

medische, culturele en recreatieve voorzieningen met stedelijke allure, naar een milieu dat geschikt is voor (welgestelde) ouderen en dat een gewilde vestigingslocatie is voor gevestigde bedrijven. Stedelijke vernieuwing zou zich voor deze wijken vooral moeten richten op het toevoegen van comfortabel (duur) wonen, veelal door transformatie, en het toevoegen van culturele, medische en commerciële voorzieningen.

Voor detailhandel, leisure, toerisme en recreatie geldt dat vanwege de synergie tussen detailhandel, toerisme, leisure (vrijtijdseconomie) en (openlucht-)recreatie een scherp onderscheid tussen deze functies vanuit ruimtelijk beleid lang niet altijd relevant is. De voorzieningen zijn veelal te vinden binnen de streekplankaartaanduidingen stads- en dorpsgebied en recreatiegebied.

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP), vastgesteld op 20 februari 2002, geeft voor de locatie de legenda-eenheid “bestaand stads- en dorpsgebied” aan.

Over toerisme zegt het RSP dat het recreatief en zakelijk toerisme in de regio een groeipotentie heeft. Het stadsgewest wil naast het dagtoerisme vooral het verblijfstoerisme stimuleren. In de regio is tot 2005 ruimte voor 800 à 1600 extra hotelkamers. Het stadscentrum van Delft wordt als een van de mogelijke locaties voor hotelaccommodaties genoemd.

De Ontwikkelingsvisie Delft 2025, vastgesteld door de gemeenteraad in december 1998, geeft het gewenste ruimtelijk beeld voor Delft op hoofdlijnen weer. Dit ontwikkelingsbeeld vormt een leidraad voor het gewenste ruimtelijk beleid in Delft. Twee zaken zijn hierbij richtinggevend: Delft als combinatie van een compacte en een netwerkstad en de strategie Delft Kennisstad.

In de ontwikkelingsvisie is de Koepoort aangegeven als één van de poorten naar de binnenstad. Het betreft hier het westelijk deel van de locatie. Dit gebied wordt tevens aangemerkt als “alternatieve locatie parkeergarages”, waarbij de Oude en Nieuwe Langendijk de aanlooproute naar de winkelcircuits vormt.

De Oostsingel is aangegeven als groen/blauwe route, evenals de Bieslandsekade, die een verbinding tussen binnenstad en Delftse Hout vormt. Algemeen geldt dat Delft menging van functies nastreeft in naoorlogse wijken en wijken gelegen in de directe schil rond de

binnenstad.

Eind november 2003 is door de gemeenteraad de beleidsnotitie “Hotelvestigingsbeleid 2003-2013” vastgesteld. In deze beleidsnota is het globale, vigerende hotelvestigingsbeleid van het Meerjaren Marketingplan Toerisme 2000 – 2004 (MMT) en het Regionale Structuurplan Haaglanden nader uitgewerkt. Locaties voor nieuwe hotels wil de gemeente mogelijk maken in en aan de rand van de binnenstad en in de nabijheid van openbaar vervoer.

3.2.3 Gewenste ontwikkeling

Functioneel gezien is het realiseren van woningen in aansluiting op de bestaande functies van de gebieden die grenzen aan het plangebied van dit ontwikkelingsplan uitgangspunt.

Daarnaast is in aansluiting op de functies in het oostelijk deel van de binnenstad, de Nieuwe Langendijk, het in beperkte mate realiseren van commerciële ruimten en andere kleinschalige niet-woonfunctie op de begane grond en gericht naar de Maria Duystlaan en de Stalpaert van der Wieleweg mogelijk. Aan de zijde van De Genestetstraat is alleen de woonfunctie toegestaan.

Voor de levendigheid is een functie nodig die ook in de avonden gebruik maakt van het gebouw. De combinatie met de toeristenbussen en de te realiseren bezoekersparkeergarage maakt deze locatie aantrekkelijk voor de vestiging van een hotel.

De gewenste ontwikkelingen passen binnen de van toepassing zijnde regelgeving en beleid.

3.3 Openbare ruimte

3.3.1 Bestaande situatie

Het groen binnen de locatie Maria Duystlaan bestaat aan de noordzijde uit een strook gras waar nu tijdelijke parkeerplaatsen zijn gemaakt die, tot de opening van bezoekersparkeergarage in het Zuidpoortgebied in het najaar van 2004 dienen als tijdelijke vervanging van de parkeerplaatsen van de Markt.

In de richting van de Koepoortbrug staan hoge populieren. Aan de Van Renswoudestraat is een terreintje ingericht als speelplek.

Het terreintje achter de woningen aan de Oostsingel is eveneens als speelterrein ingericht. Daarnaast werd het grasveld aan de Van

Renswoudestraat gedeeltelijk gebruikt als speelterrein.

Aan de oostzijde van de woningen aan de Van Renswoudestraat is een klein restterreintje van beplanting voorzien.

De Nieuwe Langendijk sluit aan op de Maria Duystlaan en heeft een rij platanen in de middenberm.

Langs de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan staan twee rijen linden. Voor de locatie Koepoort bestaat het groen uit de taluuds met sloten. In het taluud van de Van Miereveltlaan ter hoogte van de Koepoortplaats staat een grote beeldbepalende wilg, die echter geen monumentale waarde heeft.

3.3.2 Regelgeving en beleid

In de nota Bomen op Dreef van december 1993 wordt uitgegaan van het handhaven van boombeplantingen langs structuurlijnen in Delft. Een belangrijke structuurlijn in relatie met de Koepoortgarage e.o. is het handhaven en versterken van de dubbele bomenrij langs de Stalpaert van der Wieleweg en de Van Miereveltlaan.

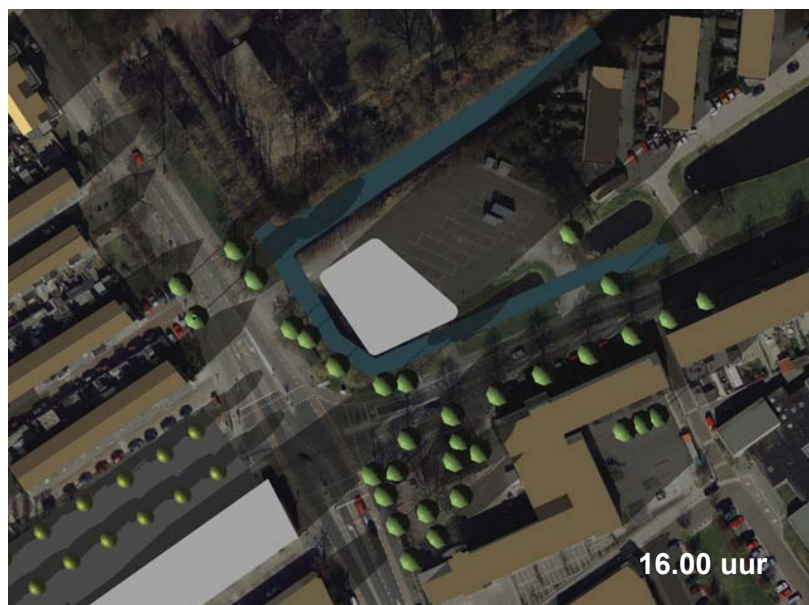
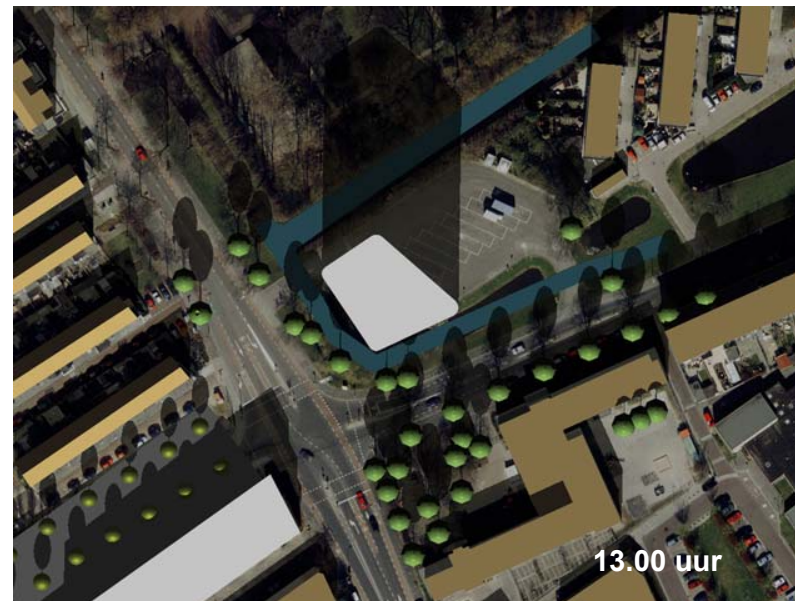
3.3.3 Gewenste ontwikkeling

Door de realisatie van de ondergrondse parkeergarage zal al het bestaande groen tussen de woningen van de Van Renswoudestraat en De Genestetstraat komen te vervallen.

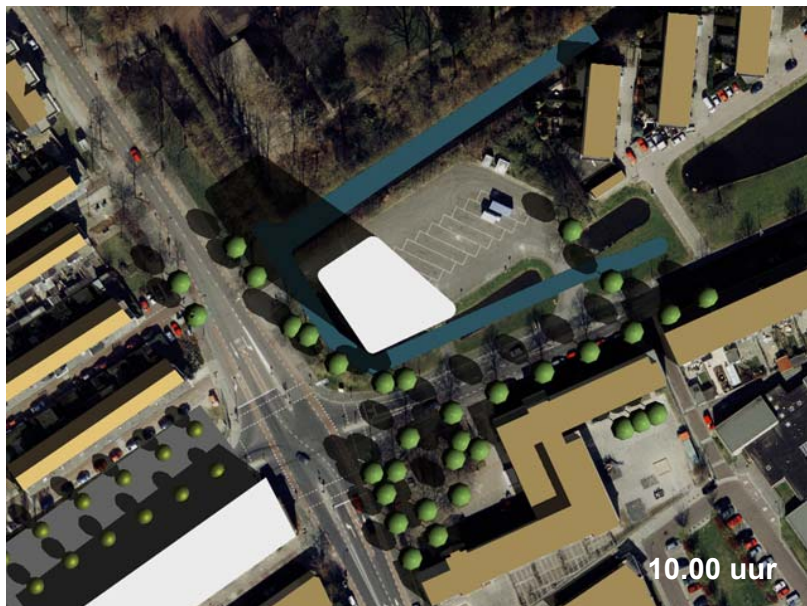
Omdat de Maria Duystlaan tussen de Oostsingel en de Van Miereveltlaan één van de entrees van de binnenstad is, moet voor de herkenbaarheid als zodanig een hoogwaardige groeninrichting onderdeel zijn van de inrichting van de openbare ruimte.

De overgang van de woonstraat en de entree voor de binnenstad moet duidelijk vormgegeven worden waarbij een hoogwaardige groeninrichting met bij voorkeur, een bomenrij onderdeel is. Deze groen inrichting moet bijdragen aan de ruimtelijke scheiding van entree en woonstraat. De inpassing van eventuele (nood)voetgangersentrees van de garage in de openbare ruimte moet zodanig gebeuren dat voorkomen wordt dat het (sociaal) onveilige plekken worden en dat het plekken worden die vandalisme gevoelig zijn. Uitgangspunt is dat de speelvoorzieningen voor de buurt behouden blijven. Op de Koepoortplaats moet de wilg, ondanks dat deze geen monumentale waarde heeft, gehandhaafd blijven.

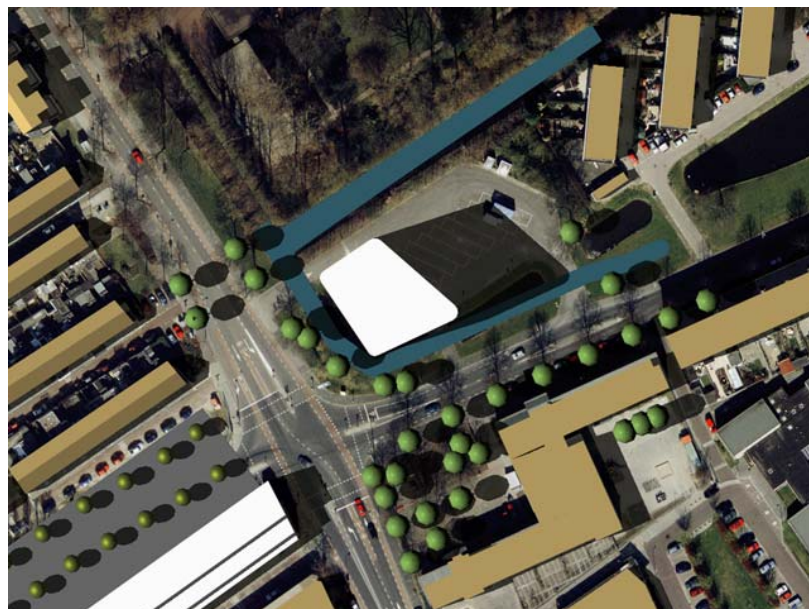
Bezonning 21 februari



Bezonning 21 april



Bezonning 21 juni





singel langs de Van Miereveltlaan



singel langs de Maria Duystlaan aan de zuidzijde van de Koepoortplaats

4. Milieu

4.1 Water en ecologie

4.1.1 Bestaande situatie

Het plangebied ligt in de Bieslandsepolder. In deze polder is momenteel 4% waterberging aanwezig. Voor deze polder wordt een acceptabele peilstijging van 40 cm aangehouden.

Plangebied A grenst aan de oostzijde van de Stalpaert van der Wieleweg aan een secundaire ecologische zone. Aan de Maria Duystlaan grenst het plangebied aan een voor de natte natuur te versterken ecologische verbinding. De westzijde van plangebied A grenst aan de Schie.

Plangebied B is ten noorden, westen en zuiden begrenst door oppervlaktewater. Het water is visrijk, stinkt niet en is op enkele plaatsen opgesierd met water- en oeverplanten.

4.1.2 Regelgeving en beleid

In het Waterplan Delft en het Duurzaamheidsplan (3D) is het gemeentelijk beleid opgenomen voor water. Het waterplan Delft is een gezamenlijk plan van de gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland. Dit plan onderkent het belang van water in de stad als element in een duurzame stedelijke ontwikkeling. In het plan wordt onder meer aandacht besteed aan het afkoppelen van verhard oppervlak, de realisatie van gebiedseigen watersystemen, het verbeteren van de waterkwaliteit en de inrichting van natuurvriendelijke oevers. In het Waterplan Delft is als ambitieniveau voor de watergangen in dit plangebied aangegeven: water als cultuurgoed. Dit houdt in dat het accent ligt op het zichtbaar maken van de cultuurhistorische en stedelijke identiteit. Een ander belangrijk beleidsstuk van het Hoogheemraadschap van Delfland is het beleidsplan Afvoer- en Bergings Capaciteit Delfland (ABC-beleid). In deze plannen gaat het Hoogheemraadschap in op de wateropgave voor stedelijk en landelijk gebied.

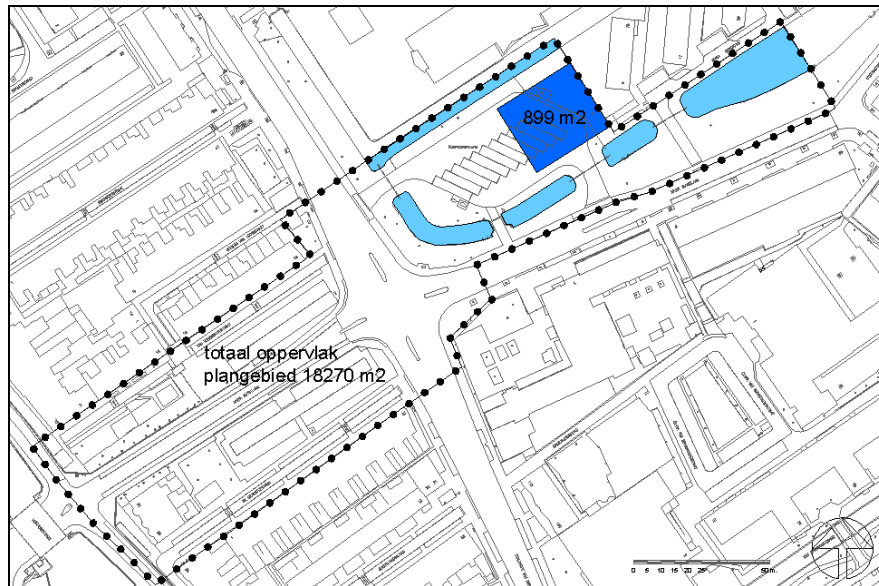
Om meer aandacht te geven aan de wateraspecten bij stedelijke ontwikkelingen is de watertoets ontwikkeld. De watertoets is een procesinstrument dat de verschillende stannen beschrijft hoe te

procesinstrument dat de verschillende stappen beschrijft hoe te komen tot een goede afweging van de waterhuishoudkundige aspecten bij ruimtelijke opgave.

In het Duurzaamheidplan Delft 2000-2003 (3D) verankert de gemeente het natuur- c.q. ecologiebeleid in haar duurzaamheidsbeleid. 3D ziet een goede ecologische hoofdstructuur als een belangrijke voorwaarde voor een leefbare stad, nu en in de toekomst. Daarom is één van de doelen van 3D om een zoveel mogelijk zelfregulerende ecologische hoofdstructuur te realiseren: een blauwgroen netwerk dat optimale kansen biedt aan organismen om te leven en zich te verplaatsen. De concept nota Ecologie doet uitspraken over de gewenste ecologische structuur in Delft op stads- en wijkniveau.

4.1.3 Gewenste ontwikkeling

Uitgangspunt is een watersysteem met goed doorstroombare watergangen. Doodlopende watergangen moeten voorkomen worden en ondergrondse verbindingen (duikers) moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Ook worden eisen gesteld aan de afmetingen van de waterlopen. Dit betreft door het Hoogheemraadschap doorvertaalde eisen. Voor een stedelijk watersysteem wordt een minimale breedte van 8 meter, een minimale waterdiepte van 1 meter en een taludhelling van 1:3 of flauwer aangehouden. Een natuurvriendelijke inrichting van de oevers draagt bij aan de ontwikkeling van een duurzaam ecologisch watersysteem.



- bestaand water
- oppervlakte water dat toegevoegd moet worden voor de waterberging

Volgens de eisen van het Hoogheemraadschap dient er 325 m^3 waterberging per ha te worden gerealiseerd. Concreet gaat het in dit plangebied om een uitbreiding van 900 m^2 indien de ruimte als oppervlaktewater wordt ingericht. Onduidelijk is of dit aantal m^2 binnen deze planontwikkeling gerealiseerd kan worden. In overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland op 1 april 2004 is afgesproken dat we er vooralsnog van uitgaan dat in dit plangebied geen extra water wordt gerealiseerd. Het tekort van 900 m^2 wordt dan elders binnen de gemeentegrens gecompenseerd. Daartoe wordt momenteel in overleg met het Hoogheemraadschap de mogelijkheden per polder voor extra waterberging in kaart gebracht. Deze zal worden opgenomen in de Waterstructuurvisie Delft.

Lozing van hemelwater dient zoveel mogelijk via bodempassage plaats te vinden. Het watersysteem moet doorspoelbaar blijven (geen kopeinden).

Het hemelwater van het oostelijk deel van het plangebied zal zoveel mogelijk afgekoppeld moeten worden, zomogelijk via een vertraagde afvoer. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat de busparkeerplaats wordt voorzien van waterdoorlatende verharding (Aquaflow). Ook het hemelwater van de daken kan op dit systeem worden aangesloten. In het westelijk deel dient te worden onderzocht of de ruimte in de ondergrond het mogelijk maakt om af te koppelen.

Opgemerkt wordt dat de Oostsingel een boezemkade heeft en daarom een waterkerende functie heeft. Het kerngebied van deze waterkering mag niet worden bebouwd. In de invloedzone van de waterkering kan met instemming van de waterbeheerder mogelijk worden gebouwd.

Grondwater

De ontwateringdiepte - de afstand tussen de hoogste grondwaterstand en het maaiveld - is in het plangebied gering (tussen 30 en 50 cm). Met deze geringe ontwateringdiepte moet rekening worden gehouden bij de boven- en ondergrondse bebouwing. Dit betekent dat ondergrondse voorzieningen waterdicht dienen te zijn en dat bovengrondse voorzieningen kruipruimteloos worden uitgevoerd. Het is in de toekomst niet ondenkbaar dat de industriële grondwater onttrekking in Delft vermindert of zelfs stopt. Bij de realisatie van de ondergrondse voorzieningen moet daarom rekening gehouden worden met een extra opwaartse druk. Bouwen volgens het polderprincipe (bemalen drainagesysteem) wordt niet toegestaan.

De Stalpaert van de Wieleweg en de Maria Duystlaan zijn onderdeel van de ecologische hoofdstructuur van Delft. De ontsluiting rond de Koepoortplaats biedt kansen voor de verspreiding van soorten en een verhoging van de leefkwaliteit. Binnen het plangebied wordt gestreefd naar een verscheidenheid aan vegetatie, libellen en amfibieën, vlinders en kleine zoogdieren.

Voor de Maria Duystlaan is reeds een plan ontwikkeld voor de herinrichting van de berm vanaf de huidige waterlijn tot aan het

trottoir. De zone langs de Stalpaert van der Wieleweg zal op termijn net als de Maria Duystlaan ingericht worden met natuurvriendelijke oevers. Beide zones moeten worden gehandhaafd.

De bomen langs de Stalpaert van der Wieleweg vallen onder de ecologische boomstructuur. Dit houdt in dat de bomen niet gekapt mogen worden. Een ingreep in de natte natuur is slechts toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- Natuurvriendelijke oevers dienen in ieder geval te worden toegepast langs belangrijke doorgaande waterverbindingen en langs waterlopen die grenzen aan of onderdeel uitmaken van de groenstructuur in het plangebied.
- De oevers worden natuurvriendelijk ingericht tenzij dit niet mogelijk is;
- De oeverzone heeft een breedte van minimaal 5 meter, mede in verband met de beschaduwing van de zuidoevers;
- Voor een eventuele harde beschoeiing worden milieuvriendelijke materialen toegepast;
- Op plaatsen waar een harde beschoeiing aanwezig is, fauna-uitstapplaatsen worden geplaatst.

Om een verbindingszone te creëren tussen de zone rond de Koepoortplaats en de zone langs de Schie is het wenselijk een groene structuur aan te brengen in de vorm van struiken en bomen. Hierbij speelt een boomstructuur een belangrijke rol in de navigatie voor vleermuizen.

4.1 Geluid

4.1.4 Bestaande situatie

Voor geluid zijn geen opmerkingen over de bestaande situatie.

4.2.2 Regelgeving en beleid

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï in deze binnenstedelijke situatie bedraagt 50 dB(A). De maximaal toelaatbare waarde bedraagt 65 dB(A). In de verblijfsruimten van woningen en hotel bedraagt het maximum toegestane geluidsniveau 35 dB(A).

4.2.3 Gewenste ontwikkeling

Voor nieuwbouw van woningen dient er akoestisch onderzoek te

worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting van de Stalpeart van der Wieleweg en de Van Miereveltlaan. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden conform SRM II. Voor nieuwbouw van een hotel is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk, evenmin voor de geluidsbelasting van de M. Duystlaan, aangezien voor een 30 km-weg (zie hoofdstuk 5.2.3) geen geluidszone bestaat.

Naar verwachting wordt de voorkeursgrenswaarde als gevolg van het wegverkeerslawaai van de Stalpeart van der Wieleweg en de Van Miereveltlaan overschreden. Indien de overschrijding niet met bron- of overdrachtsmaatregelen kan worden voorkomen moet een verzoek hogere grenswaarden bij Gedeputeerde Staten worden ingediend.

4.2 Luchtkwaliteit

4.3.1 Bestaande situatie

Uit het Rapport Luchtkwaliteit 2002 blijkt dat langs de wegen in het plangebied geen sprake is van overschrijding van de plandrempel voor NO₂ en PM₁₀.

4.3.2 Regelgeving en beleid

Bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige bestemmingen dient toetsing plaats te vinden aan het Besluit Luchtkwaliteit. Dit besluit kent grenswaarden voor stikstofoxide (NO₂ en fijn stof (PM₁₀) welke bij de planvorming in acht dienen te worden genomen.

4.3.3 Gewenste ontwikkeling

De gewenste nieuwbouw van woningen ligt aan de oostelijke toegangsweg naar de binnenstad. Berekeningen met behulp van het CAR II model geven aan dat er in 2010 geen overschrijdingen van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ (fijne stof) verwacht worden met een nieuwe detaillering van de Maria Duystlaan.

4.3 Bodem

4.4.1 Bestaande situatie

De bodemkwaliteit van het plangebied is recentelijk onderzocht. Op de locatie Koepoortgarage zijn in de bovengrond licht verhoogde concentraties met zware metalen, EOX, minerale olie en PAK

aangetroffen. Op de locatie Koepoortplaats heeft eveneens bodemonderzoek plaatsgevonden

4.4.2 Regelgeving en beleid

In de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de vigerende wetgeving (Wet Bodembescherming en het Bouwstoffen besluit). Het Delfts bodembeleid is vastgelegd in het Handboek Bodem. Voor de aanvraag van bouwvergunning dient bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Dit bodemonderzoek mag op het moment van indienen niet ouder zijn dan vijf jaar. Het onderzoek dient conform NVN 5725 en NEN 5740 uitgevoerd te worden.

4.4.3 Gewenste ontwikkeling

Algemeen geldt dat de bodemkwaliteit niet mag verslechteren. Waar mogelijk zou de kwaliteit op lokaal niveau verbeterd moeten worden. Voor de Koepoortplaats geldt dat zo mogelijk gewerkt dient te worden met een gesloten grondbalans (uitgezonderd mogelijk ernstig verontreinigde saneringslocaties). Afhankelijk van de toekomstige bestemming zal aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden om de kwaliteit en de mogelijkheden voor hergebruik van de grond te bepalen.

4.4 Milieuzonering

4.5.1 Bestaande situatie

De Koepoortplaats is in gebruik voor het parkeren van toeristenbussen. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven bekend die hinder veroorzaken in het plangebied.

4.5.2 Regelgeving en beleid

De nota 'Bedrijven en bestemmingsplannen', vastgesteld door de gemeenteraad van Delft op 2 oktober 2003 regelt de wijze waarop in Delft met het bestemmen van bedrijven wordt omgegaan.

In de nota worden binnen de gemeente Delft 8 gebiedstypes onderscheiden. Het plangebied ligt in het gebiedstype woonwijken 1. In dit type wijk zijn categorie 1 en 2 bedrijven toegestaan. Categorie 3.1 bedrijven zijn toegestaan onder voorwaarden dat:

- de bedrijvigheid aan de woonwijk gerelateerd is; of

- het een dienstverlenend bedrijf betreft dat vanwege de goede ontsluiting ter plekke gevestigd kan worden; en
- wordt voldaan aan de algemene vrijstellingsvoorwaarden.

Boven bedrijven zijn gevoelige bestemmingen toegestaan, mits voor het aspect gevaar in de Lijst van bedrijfstypen (Lvb) de genoemde afstand kleiner is dan 30 meter.

4.5.3 Gewenste ontwikkeling

In het plangebied zullen zich mogelijk kleinschalige bedrijven vestigen. De bedrijven moeten voldoen aan bovengenoemde voorwaarden.

4.5 Energie

De gemeente Delft wil het gebruik van fossiele brandstoffen, en daarmee de CO₂-uitstoot, verminderen. Ze hanteert rondom energie de 'trias energetica'. Dit houdt in dat eerst onnodig verbruik van energie wordt voorkomen, vervolgens duurzame energiebronnen worden ingezet en als laatste stap energiebronnen efficiënt worden verbruikt. Het energiebeleid van de gemeente Delft is vastgelegd in 3^E Klimaatplan Delft.

Op basis van het Klimaatplan wordt voor het plangebied de volgende eisen gesteld:

- * voor nieuwbouw van woningen: de EPC van 15 tot 20% scherper dan de wettelijke eis.
- * voor utiliteitsbouw *(Koepoortplaats): de inspanningsverplichting om bij nieuwbouw een verscherping van de EPC met 8 tot 12% te bereiken en het uitvoeren van 30% van de variabele (niet-kostenneutrale) energiemaatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzame Utiliteitsbouw.
- * voor de parkeergarage: een selectie van relevante vaste en variabele maatregelen uit het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw.

De gemeente Delft stelt op basis van het Klimaatplan geld beschikbaar voor een bijdrage in de meerkosten om de verscherpte wensen en eisen op het gebied van energie te halen. Via de 'reserve energiebesparende middelen' kan een aanvraag worden ingediend

voor een gemeentelijke bijdrage van maximaal 25% van de meerkosten bij de nieuwbouw van woningen en maximaal 25% van de meerkosten bij de nieuwbouw van utiliteitsbouw.

5. Infrastructuur

5.1 Openbaar vervoer

5.1.1 Bestaande situatie

Het plangebied wordt ontsloten door drie bussen: lijn 60, lijn 61 en lijn 62. Lijn 60 rijdt tussen Voorhof en Nootdorp via De Bras. Lijn 62 verzorgt een verbinding tussen Tanthof, NS-station Delft-zuid, Ypenburg en Nootdorp. Tussen de Van der Slootsingel in de Buitenhof en de Brasserskade in Delft rijden de bussen dezelfde route. De Maria Duystlaan en de Stalpaert van der Wieleweg maken deel uit van die route. De voor het plangebied relevante haltes zijn gelegen aan de Nieuwe Langendijk bij de Koepoortbrug en bij de Bieslandhof aan de Stalpaert van de Wieleweg.

Lijn 61 rijdt tussen de Kuyperwijk en de Wippolder. Het gedeelte NS-station - Wippolder wordt met een halfuursdienst gereden. De busroute gaat via de Nieuwe Langendijk, De Maria Duystlaan en de Van Lodensteynstraat. Lijn 61 halteert aan de halte bij de Koepoortbrug.

5.1.2 Regelgeving en beleid

De gemeente voert een actief mobiliteitsbeleid (VVP, 1998). Dit beleid heeft als doel het stimuleren van de fietsverkeer en het openbaar vervoergebruik en het terugdringen van het autoverkeer.

5.1.3 Gewenste ontwikkeling

In de toekomst zal het plangebied ontsloten blijven door de buslijnen 60, 61 en 62. De halte bij de Koepoortbrug zal blijven bestaan. Het mobiliteitsbeleid zal tot gevolg hebben dat het aantal reizigers met name buiten de spitsuren zal toenemen.

5.2 Autoverkeer

5.2.1 Bestaande situatie

De hoofdstructuur van Delft is opgebouwd uit een buitenring, een

binnenstadsring en een onregelmatig raster van wegen dat beide ringen met elkaar verbindt. De binnenring wordt gevormd door een groot aantal wegen waaronder de Phoenixstraat, de Westvest de Zuidwal en de Stalpaert van der Wieleweg. Samen vormen deze wegen de parkeerring rondom het centrum.

Het drukste deel van de Stalpaert van der Wieleweg heeft op een gemiddelde werkdag in november 2002 een etmaalverkeersintensiteit van bijna 10.000 motorvoertuigen. Dit wegvak maakt deel uit van de route naar de centrumafrit van de A13. Ten noorden van de Maria Duystlaan is de verkeersintensiteit ongeveer 7000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Maria Duystlaan is de verkeersintensiteit ongeveer 8000 motorvoertuigen. Deze cijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel Visum (modelversie 7) van de gemeente Delft. Het model heeft een foutenmarge van ongeveer 6%. Het verschil tussen de drukke donderdag en vrijdag en de rustiger maandag is, afhankelijk van de straat, ongeveer 500 tot 900 motorvoertuigen per etmaal.

De Koepoortbrug is de oostelijke auto-toegang tot het centrum. Vergunningenplaatsen van bewoners uit het oostelijk deel van de binnenstad en de bezoekersparkeerterreinen op de Markt en de Paardenmarkt zijn alleen via deze weg bereikbaar. De Koepoortbrug wordt voorts gebruikt door touringcars, die toeristen naar het centrum brengen. Tijdens het verblijf van de toeristen in het centrum worden de bussen geparkeerd op het busparkeerterrein van de Koepoortplaats. In mei zijn er op de Koepoortplaats 58 bussen geteld. Veruit de meeste touringcars zijn tussen 10 en 19 uur in Delft, en blijven daar maximaal vier uur. April en mei zijn de drukste busmaanden.

5.2.2 Regelgeving en beleid

De gemeente Delft heeft een deels autoluwe en deels autovrije binnenstad. Het beleid is er op gericht om al het autobezzoek aan de binnenstad op te vangen in de parkeergarages aan de rand van het centrum. In de toekomst zijn hiervoor drie parkeergarages beschikbaar:

- De Phoenixgarage aan de westzijde van het centrum (200 vakken voor bezoekers)
- De Zuidpoortgarage aan de zuidzijde van het centrum (800

- vakken voor bezoekers)
- De Koepoortgarage aan de oostzijde van het centrum (320 vakken voor bezoekers).

Dit beleid heeft tot gevolg dat er veel minder autoverkeer via de Koepoortbrug naar de binnenstad zal rijden. Het resterende verkeer op de Koepoortbrug zal vooral bestaan uit verkeer van bewoners van de binnenstad, winkeliers en bedrijven met een eigen parkeervoorziening en bevoorradingsverkeer. De Stalpaert van de Wieleweg zal wel drukker worden omdat de 320 parkeervakken van de Koepoortgarage meer verkeer genereren dan de vervallen vakken op in het centrum.

In onderstaande tabel staat de toename van de verkeersintensiteit op de wegvakken die in de directe omgeving van de Koepoortgarage liggen.

	2002	2010		2010	
	Zonder garage	Zonder garage	Toename door garage	Afname door Markt	Met garage
Maria Duystlaan westtak	7449	7678	1408	-352	8734
Van der Wieleweg noordtak	9211	9809	509	-127	10190
Maria Duystlaan oosttak	4586	4865	253	-63	5055
Van der Wieleweg zuidtak	11445	12428	646	-162	12913
Koepoortbrug	7449	7678	0	-352	7326

Hierbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat de effecten van het autoluw maken van de binnenstad (met uitzondering van het opheffen van de parkeergelegenheid op de Markt) NIET in de tabel zijn verwerkt omdat die effecten moeilijk kwantificeerbaar zijn.

Uit telcijfers van de Phoenixgarage blijkt dat een parkeervak in een garage op zaterdag 2,5 keer wordt gebruikt, op vrijdag 1,75 keer en op de overige dagen veel minder. Voor de Koepoortstudie is gerekend met 2,2 keer per vak. Deze wegen zijn zodanig ontworpen dat deze dit extra verkeer kunnen verwerken. De bouw van de

Koepoortgarage leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de Maria Duystlaan met 1408 auto's per etmaal. Deze auto's verdelen zich vervolgens over de Stalpaert van der Wieleweg (noordtak en zuidtak) en de Maria Duystlaan (oosttak).

5.2.3 Gewenste ontwikkeling

De Stalpaert van de Wielenweg blijft onderdeel van de hoofdwegenstructuur. De verkeersintensiteit op de Koepoortbrug zal afnemen. Het begin van de Maria Duystlaan zal drukker worden omdat de parkeergarage meer vakken krijgt dan er in de binnenstad vervallen. Na de in- en uitrit van de parkeergarage zal de verkeersintensiteit veel lager zijn. Om deze overgang van verkeersgebied naar verblijfsgebied te accentueren wordt de grens van het 30 km-gebied van de Koepoortbrug verschoven naar de kruising met de Stalpaert van der Wieleweg.

Extra snelheidsremmende maatregelen zijn niet nodig. De voorgestelde inrichting met verkeerslichten bij de Stalpaert van de Wielenweg, een forse asverspringing bij de in- en uitrit van de Koepoortgarage, en de hellingen van de Koepoortbrug zijn al voldoende waarborg voor langzaam rijden.

De ingang van de parkeergarage in de Maria Duystlaan tussen de Oostsingel en de Van Miereveltlaan moet ruimtelijk ingepast worden op een wijze dat automobilisten die de binnenstad willen bezoeken op een logische wijze de parkeergarage inrijden.

Voor de automobilisten die hun weg als voetganger de binnenstad in vervolgen moeten in- en uitgangen worden gemaakt die zo dicht mogelijk bij de Koepoortbrug zijn gesitueerd.

Het ontwikkelen van de locatie Koepoort betekent een herinrichting van het kruispunt Maria Duystlaan met de Stalpaert van der Wieleweg / Van Miereveltlaan. Verder moet rekening gehouden worden met een goede verkeersafwikkeling van het vrachtverkeer, het openbaar vervoer, het overig autoverkeer, het fietsverkeer en het toeristisch busverkeer.

5.3 Parkeren

5.3.1 Huidige situatie

In stedelijk gebied gebouwd voor 1950 zijn het parkeren en het autoverkeer steeds een probleem. Dit komt omdat de straten niet zijn ontworpen voor het toegenomen autogebruik. Dit geldt ook voor dit

plangebied en met name voor de Van Renswoudestraat, de Van Loonstraat en De Genestetstraat.

De Koepoortplaats is bestemd als parkeerterrein voor tourbussen van toeristen die de binnenstad willen bezoeken.

Op de Koepoortplaats zijn 11 busvakken beschikbaar. In het toeristenseizoen wordt dit parkeerterrein goed gebruikt. Buiten het toeristenseizoen (1 november tot en met 31 maart) wordt de Koepoortplaats weinig gebruikt.

5.3.2 Regelgeving en beleid

Het CROW voorziet in landelijke richtlijnen voor parkeren. In juni 2003 heeft het CROW nieuwe richtlijnen opgesteld. Volgens de richtlijnen van het CROW valt Delft onder de noemer “zeer sterk stedelijk”.

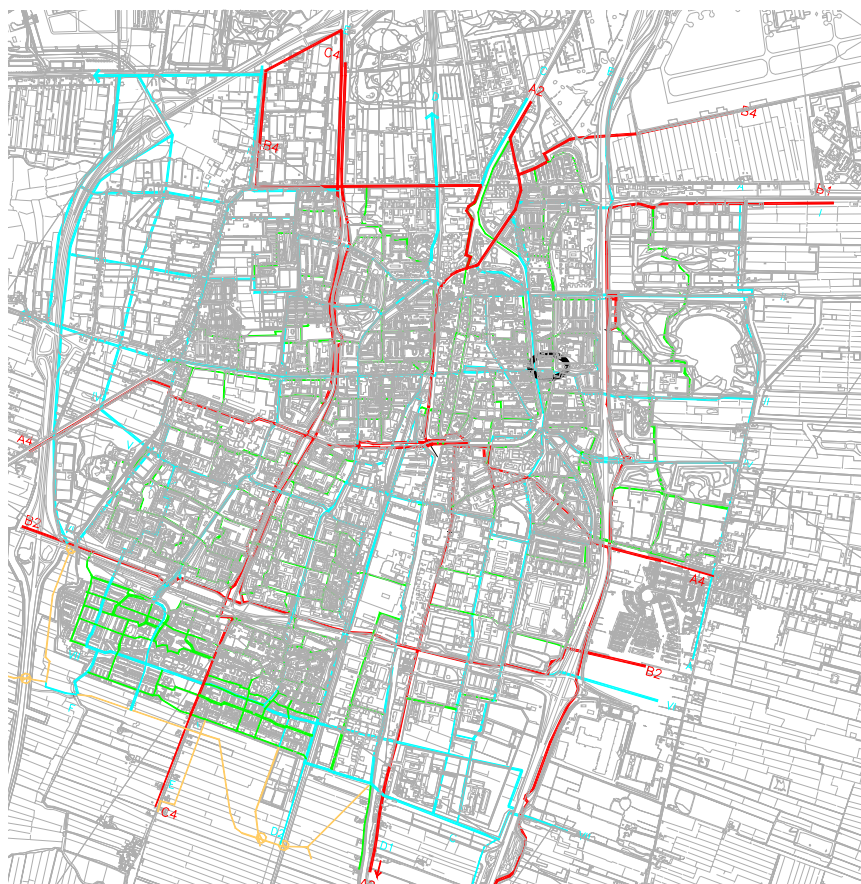
De gemeente heeft in oktober 2003 mede op basis van de nieuwe richtlijnen van het CROW een parkeerverordening opgesteld. Hierin zijn onder meer de nieuwe parkeernormen voor nieuwbouw in Delft opgenomen.

In de nieuwe parkeerverordening heeft de gemeente een differentiatie in type woningen gemaakt en per type woning een eigen parkeernorm toegekend. Volgens de nieuwe regeling geldt voor dit gebied een parkeernorm voor nieuwbouw van 1,6 parkeerplaats per woning omdat het plangebied deel uit maakt van de schil en er vrije sector woningen zullen worden gebouwd.

5.3.3. Gewenste ontwikkeling

Volgens het parkeerbeleid zal de Koepoortgarage een capaciteit moeten hebben van 320 bezoekersparkeerplaatsen plus een aantal vakken voor de nieuwe woningen aan de Maria Duystlaan en De Genestetstraat conform de parkeereis. De 320 vakken dienen ter compensatie voor het vervallen van de parkeervlakken in het centrum, zoals aangegeven in de nota Autoluwe Binnenstad. De nieuwe bewoners aan de Maria Duystlaan krijgen een parkeervak in de Koepoortgarage.

De Van Renswoudestraat wordt opnieuw ingericht. In de nieuwe inrichting van de Van Renswoudestraat moet ruimte gevonden worden voor het huidige aantal parkeerplaatsen. De Genestetstraat krijgt aan beide zijden van de weg langspaarkeervakken. Omdat de nieuwe bewoners een parkeervak in de Koepoortgarage krijgen



Geactualiseerde (juli 2003) kaart uit het Fietsactieplan (1999)

LEGENDA

- Fietsroute regionaal netwerk
- - - Ontbrekende schakel in regionaal netwerk
- Fietsroute stadsnetwerk
- - - Ontbrekende schakel in stadsnetwerk
- Fietsroute wijknetwerk
- - - Ontbrekende schakel in wijknetwerk
- Midden Delfland route
- Plangebied ontwikkelingsplan locatie Koepoort

komen de parkeerplaatsen grotendeels ten goede van de bestaande woningvoorraad.

5.4 Langzaam verkeer

5.4.1 Bestaande situatie

De Maria Duystlaan, de Koepoortbrug en de Stalpaert van der Wieleweg maken deel uit van het Delftse hoofdfietsroutenet. De Koepoortbrug is een belangrijke fietsingang voor de binnenstad. Op de Koepoortbrug zijn overdag op 7 november 2002 tijdens regen 3890 fietsers en bromfietzers geteld. De Koepoortbrug is daarmee ongeveer net zo druk als de Stationsbrug of de Irenetunnel.

5.4.2 Regelgeving en beleid

Ook in de toekomst blijft de Maria Duystlaan deel uitmaken van het hoofdfietsroutenetwerk. Dit beleid is vastgelegd in het Fietsactieplan (1999). In het Fietsactieplan worden inrichtingseisen aan hoofdfietsroutes gesteld. De belangrijkste eisen zijn:

- Directheid; minimaal omrijden, minimale wachttijden
- Veiligheid: zowel objectief veilig, als subjectief veilig
- Samenhang: herkenbare, uniforme vormgeving van de route
- Aantrekkelijkheid: ruimtelijke beleving, sociaal veilig
- Comfortabel: goede kwaliteit bestrating, geen overlast van verkeersdrempels

De hoofdfietsroutes moeten bij voorkeur vrij liggende paden zijn. Een belangrijk aandachtspunt is het creëren van voldoende (bewaakte) stallingvoorzieningen voor fietsers.

5.4.3 Gewenste ontwikkeling

Bij de herinrichting van het nieuwe entreegebied van de binnenstad moet een hoofdfietsroute worden gerealiseerd. Deze route moet voldoen aan de inrichtingseisen, opgenomen in het Fietsactieplan.

6. Cultuurhistorie

6.1 Archeologie

6.1.1 Bestaand situatie

Volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid-Holland is het plangebied van dit ontwikkelingsplan aangewezen als gebied met een redelijke tot grote kans op het aantreffen van archeologische sporen. Uit een Standaard Archeologische Inventarisatie is gebleken dat het te ontwikkelen gebied op een ondergrond ligt die volgens boringen en sonderingen bestaat uit een klei op veenpakket binnen de bovenste 5 tot 6 meter onder het maaiveld. Dit impliceert dat er geen oude kreekvulling aanwezig is. Laatstgenoemde vullingen vormden in het verleden vaak stevige en hoger gelegen plekken in het landschap die bij uitstek geschikt waren voor de aanleg van akkers en nederzettingen gedurende de Romeinse Tijd en gedurende de 12^e-15^e eeuw. De in het ontwikkelingsgebied aanwezige profielopbouw wordt gerekend tot de dekafzettingen van de Duinkerke I-transgressieperiode. Indien de bekende vindplaatsen in de regio worden weergegeven op een bodemkundige ondergrond, dan blijkt dat er vrijwel geen vindplaatsen uit de Romeinse Tijd of Middeleeuwen op dit type bodem in de omgeving worden aangetroffen.

Uit historisch kaartmateriaal dat vanaf ca 1540 voor handen is, blijkt dat evenmin middeleeuwse bewoning of bewoning uit later tijd in het plangebied voorkomt. De grond is tot in de twintigste eeuw vrijwel steeds als weiland of als tuin in gebruik geweest. Op grond van deze gegevens bestaat er een lage verwachting op het aantreffen van archeologische sporen. Ook een Aanvullend Archeologische inventarisatie middels een karterend booronderzoek in het ontwikkelingsgebied heeft geen ander beeld opgeleverd en evenmin aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen. Samenvattend kan worden gesteld dat de feitelijke situatie in het ontwikkelingsgebied er op wijst dat er een zeer geringe kans bestaat op het aantreffen van archeologische sporen.

6.1.2 Vigerend beleidskader en normstelling

Als gevolg van het Verdrag van Valletta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd, stellen rijk en provincie zich

op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed in de bodem moet worden omgegaan. Dit betekent dat in gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar ter zake reële verwachtingen bestaan, met (eventueel) aanwezige archeologische waarden rekening moet worden gehouden. De bescherming van het archeologisch erfgoed dient in het ontwikkelingsplan een regeling te krijgen, net als andere in een ontwikkelingsplan op te nemen en te beschermen belangen. Voor het ontwikkelingsplan geldt als norm de eis van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat het belang van het archeologisch erfgoed mee dient te tellen bij de boordeling en afweging van alle bij die goede ruimtelijke ordening spelende belangen.

De beleidsuitgangspunten zijn op rijksniveau neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2001 - 2004, en de Nota Belvédère. Wat de provincie Zuid-Holland betreft wordt verwezen naar de archeologische waardenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland regio Delfland en Schieland, waarop het te ontwikkelen gebied de kwalificatie “redelijke tot grote kans op archeologische sporen” heeft gekregen, en de Nota Planbeoordeling 2003. Voor het gemeentelijk beleid geldt de nota toekomst voor de Delftse archeologie 2002.

6.1.3 Beoogde ontwikkeling

Omdat er geen archeologische waarden in het plangebied zijn aangetoond of worden verwacht, hoeft er bij de verdere ruimtelijke ontwikkelingen geen rekening te worden gehouden met archeologische waarden. Wel is het gebruikelijk dat tijdens het uitgraven van de bouwput wordt gecontroleerd of de bij het vooronderzoek getrokken conclusies juist zijn en te toetsen of de methodologie van de opstelling van archeologische verwachtingsmodellen klopt om deze zo nodig te verbeteren. Daartoe zal in de bouwvergunning een aanvullende voorwaarde worden opgenomen.

Conclusie

Om de zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden overeenkomstig het doel van het Verdrag van Valletta te waarborgen, heeft archeologisch vooronderzoek plaatsgevonden. Deze heeft geen



Koepoortbrug tegenover de Vlamingsstraat, foto vóór 1936
(uit: "straatnamen van Delft" van Peter van der Krogt)

van de vroegere Koepoort maar aanvankelijk als Johanna Paulinastraat bekend was. De Van Renswoudestraat werd in 1900 aangelegd en De Genestetstraat volgde rond 1915. Beide waren een private ontwikkeling. De Maria Duystlaan de Stalpaert van der Wieleweg en Van Miereveltlaan behoorden tot de nieuwe straten in het gemeentelijke uitbreidingsplan 1931. Het westelijke gedeelte van de Maria Duystlaan tussen de Oostsingel en de Van Miereveltlaan was aanvankelijk een smal straatje dat na afbraak van aanliggende bebouwing bebouwing in het midden van de 20^{ste} eeuw de huidige breedte kreeg.

Conclusie

De in oorsprong oudste stedenbouwkundige elementen de Oostsingel en het Rijn-Schiekanaal blijven ongemoeid. De oostelijk ervan aanwezige stedenbouwkundige structuur en de daaraan gelegen bebouwing in het plangebied zijn relatief jong. Afbraak van aangrenzende bebouwing en wijziging van het profiel van het westelijke gedeelte van de Maria Duystlaan midden 20^{ste} eeuw hadden een zuiver verkeerstechnische achtergrond. In stedenbouwkundig opzicht is er een onbevredigende entree tot de stad ontstaan.

6.2.2 Regelgeving en beleid

In het plangebied zijn geen panden geïnteriseerd in het kader van het landelijk Monumenten Inventarisatie Project (MIP) gericht op een mogelijke aanwijzing als rijksmonument er zijn dus ook geen panden als rijksmonument aangewezen.

Er heeft in dit deel van de stad nog geen inventarisatie van panden plaatsgevonden gericht op een mogelijke aanwijzing als gemeentelijk monument. Daaruit mag niet direct worden geconcludeerd dat er geen panden zijn die voor bescherming als gemeentelijk monument in aanmerking zouden kunnen komen. Gezien de afbraak enige decennia geleden van de bebouwing langs het westelijke gedeelte Maria Duystlaan en de aard van de nog aanwezige bebouwing binnen het plangebied ten noorden en ten zuiden daarvan, ligt het echter niet voor de hand dat er hier gemeentelijke monumenten zullen worden aangewezen. Het gebied ligt ook niet in een gedeelte van de stad dat in aanmerking komt voor een aanwijzing als beschermd stadsgezicht.

6.2.3 Gewenste ontwikkeling

Gezien het belang van een goede verbinding van de binnenstad met het gebied direct ten oosten van de Koepoortbrug is het wenselijk dat er een stedenbouwkundig goede entree wordt gecreëerd.

7 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak & overleg

Het conceptontwikkelingsplan is onderwerp van inspraak en overleg. Het conceptontwikkelingsplan is aan diverse overlegpartners als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aangeboden en heeft in het kader van inspraak ter inzage gelegen voor een periode van 4 weken met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke inspraakreacties. Gedurende die periode is gelegenheid geboden voor mondelinge inspraak. Alle overleg- en inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota Inspraak en Overleg. Het ontwikkelingsplan is naar aanleiding van de reacties aangepast. Het aangepaste plan en de Nota Overleg en Inspraak worden behandeld door de commissie Duurzaamheid. Indieners van overleg- en inspraakreacties worden uitgenodigd bij deze behandeling aanwezig te zijn en kunnen desgewenst gebruik maken van hun insprekrecht. Bij een positief advies van de commissie Duurzaamheid zal het ontwikkelingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden. Tegen dit vaststellingsbesluit staat geen mogelijkheid open van bezwaar en beroep.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

Het Koepoortgebied wordt ontwikkeld door een private partij. Eerste berekeningen opgesteld door de betrokken ontwikkelaar op basis van een structuurplan laten een positief financieel resultaat zien. De gemeente houdt echter rekening met de mogelijkheid dat met name de ontwikkeling van de openbare parkeergarage niet volledig kostendekkend zal kunnen plaatsvinden. Om deze reden is in de programmabegroting voor 2004-2007 een reservering van drie miljoen euro voor dit project opgenomen.



één van de vier bronzen koeienschedels uit 1936 op
de hameistijlen van de Koepoortbrug