

Samenvatting

Deze ontwikkelingsvisie geeft een beeld van de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van het gebied van het Yperdek en de voormalige bibliotheek. Voor het gebied zijn twee ontwikkelingsmodellen onderzocht. In het ene model wordt uitgegaan van handhaving van het Yperdek., in het andere van sloop en vervanging. De vraag of de lokaties van de bedrijven Kwik-Fit en Köhler in de ontwikkeling meegenomen worden heeft per model geleid tot enkele varianten. Het onderzoek laat zien dat bij beide modellen een stedenbouwkundig aanvaardbare oplossing mogelijk is, zij het dat het model met behoud van het Yperdek op veel punten aanzienlijk minder aantrekkelijk is. Beide modellen zijn gebaseerd op onderstaande uitgangspunten.

- Verbetering van de Kruisstraat als winkelstraat door
 - Opheffen van de sociaal onveilige en onaantrekkelijke ‘nis’ in de Kruisstraat-Noord (oostzijde)
 - Verplaatsing van de bushaltes van de Kruisstraat Noord naar de Kruisstraat bij de Bibliotheek

- Verdiepen van de winkelruimte aan de oostzijde en opheffen van de arcades aan de westzijde
- Nieuwbouw van woningen met de nadruk op
 - Duurzaam bouwen
 - Grondgebonden woningen
 - Royale verdiepingshoogte begane grond t.b.v. flexibel gebruik
- Herstel en versterking van de historische ruimtelijke structuur
 - Yperstraat als onderdeel van informele oost-west route

De meest aantrekkelijke, maar ook kostbaarste en gecompliceerdste ontwikkeling is die waarbij het Yperdek wordt gesloopt en vervangen door een nieuwe ondergrondse parkeergarage. Daarbij ontstaat ruimte voor:

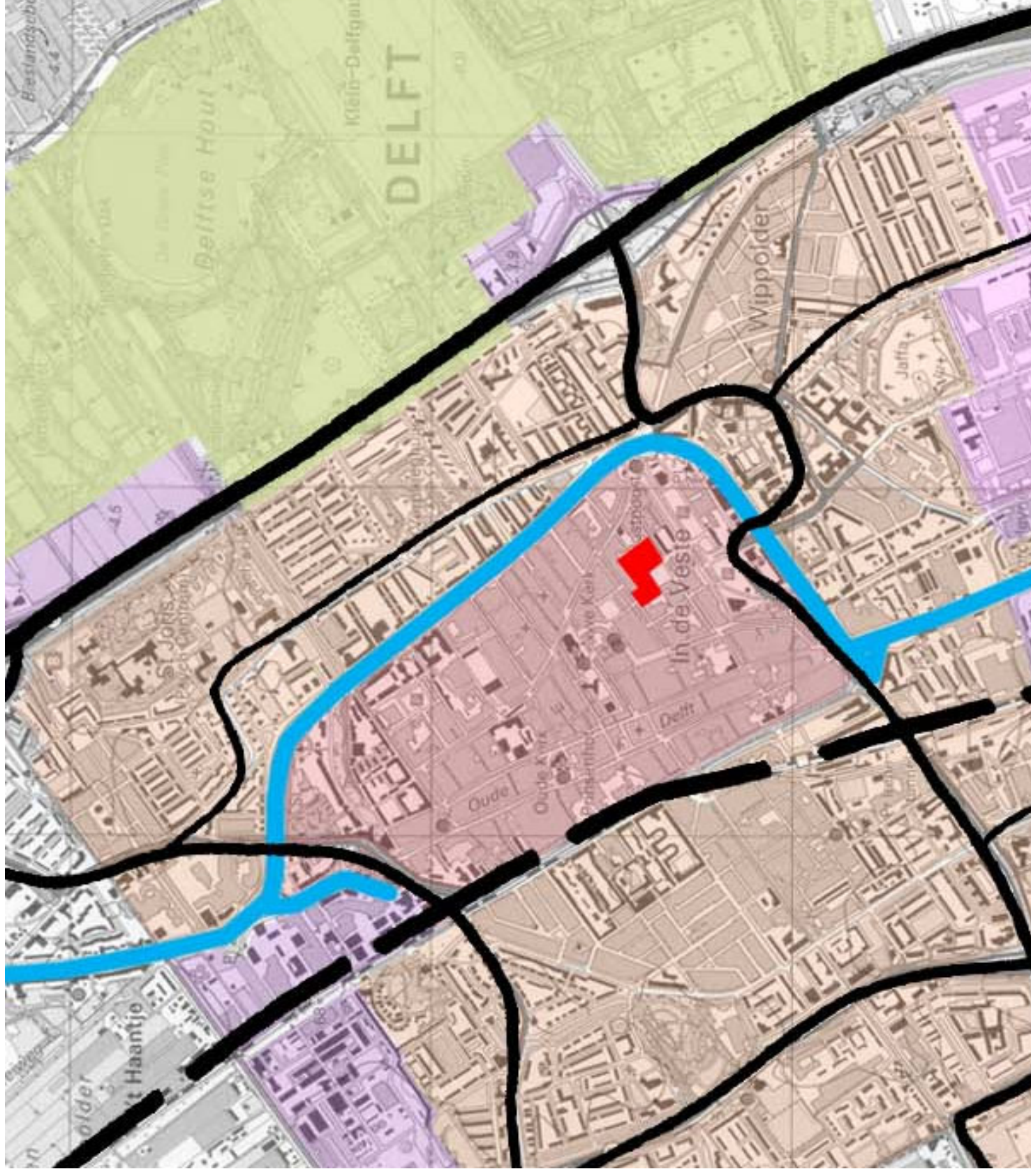
- intensief, aantrekkelijk, gemengd en duurzaam grondgebruik
- 40 a 50 woningen van verschillende types
- ruimte voor niet/milieuhinderlijke bedrijvigheid (bijv. autoverhuur)

- optimale parkeergelegenheid
 - een potentieel voorbeeldproject Duurzaam Bouwen
- Het is ook mogelijk om het gebied te herontwikkelen met behoud van het Yperdek. Deze aanpak is minder gecompliceerd en goedkoper. Kenmerken van deze benadering zijn:
- betrekkelijk laagwaardig grondgebruik, in hoofdzaak parkeren
 - maximaal ca. 25 woningen
 - enige ruimte voor bedrijvigheid
 - het Yperdek moet worden verbouwd tot niet-openbare garage en om de (sociale) veiligheid en uitstraling te verbeteren

De financiële en technische aspecten van de verschillende opties zullen nader worden onderzocht.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Plangebied en studiegebied.....	3
1.3	Bestemmingsplan.....	3
1.4	Ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsplan.....	4
1.5	Opbouw ontwikkelingsvisie	4
2	Bestaande situatie.....	5
2.1	Cultuurhistorie	5
2.2	Ruimtelijke structuur	5
2.3	Bebouwing	6
2.4	Functies.....	8
3	Beleidskaders	9
3.1	Openbare ruimte	9
3.2	Groen	9
3.3	Milieu	9
3.3.1	Luchtkwaliteit.....	9
3.3.2	Water.....	9
3.3.3	Geluid en gevaarlijke stoffen	9
3.3.4	Bodem	9
3.3.5	Bedrijven en milieu	9
3.3.6	Dubo en energie	9
3.4	Mobiliteit	10
3.4.1	Verkeer in de binnenstad.....	10
3.4.2	Autoverkeer.....	10
3.4.3	Parkeren.....	10
3.4.4	Openbaar Vervoer.....	10
3.4.5	Laden en lossen	10
3.4.6	Langzaam verkeer.....	10
3.5	Beschermd stadsgezicht, monumenten en welstand	10
4	ONTWIKKELINGSMODELLEN	11
4.1	Algemene uitgangspunten.....	11
4.2	Deelprojecten in samenhang.....	11
4.2.1	de noordelijke Kruisstraat.....	11
4.2.2	locatie bedrijven Kwik Fit en Köhler.....	11
4.2.3	locatie oude bibliotheek.....	11
4.2.4	locatie Yperdek.....	12
4.3	Modellenstudie	12
4.4	Conclusies modellenstudie.....	13



afbeelding 1: ligging plangebied in de stad

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het gebied 'Zuidpoort – fase 2' ligt aan de Yperstraat in het zuidelijk deel van de binnenstad en is een belangrijke schakel tussen de nieuwe winkels van het Zuidpoortgebied en de bestaande winkels in de oude binnenstad. (afb. 1, ligging van het plangebied in de stad)

Binnen dit gebied komen twee locaties voor herontwikkeling in aanmerking. In 2006 zal in dit gebied, als gevolg van de herhuisvesting van de Bibliotheek, de Disco-take en de Kunstuitleen in het Zuidpoortgebied, het pand aan de noordzijde van de Yperstraat beschikbaar komen voor herontwikkeling. In november 2004 is de parkeergarage voor bezoekers in het Zuidpoortgebied in gebruik genomen. Als gevolg hiervan worden de bezoekersparkeerplaatsen van veld 2 en het Yperdek opgeheven en zal het Yperdek een deel van haar functie verliezen. De gemeente heeft het voornemen om beide locaties te herontwikkelen. (afb. 2, kavels bibliotheek en Yperdek) Beide locaties zijn gemeentelijk eigendom.

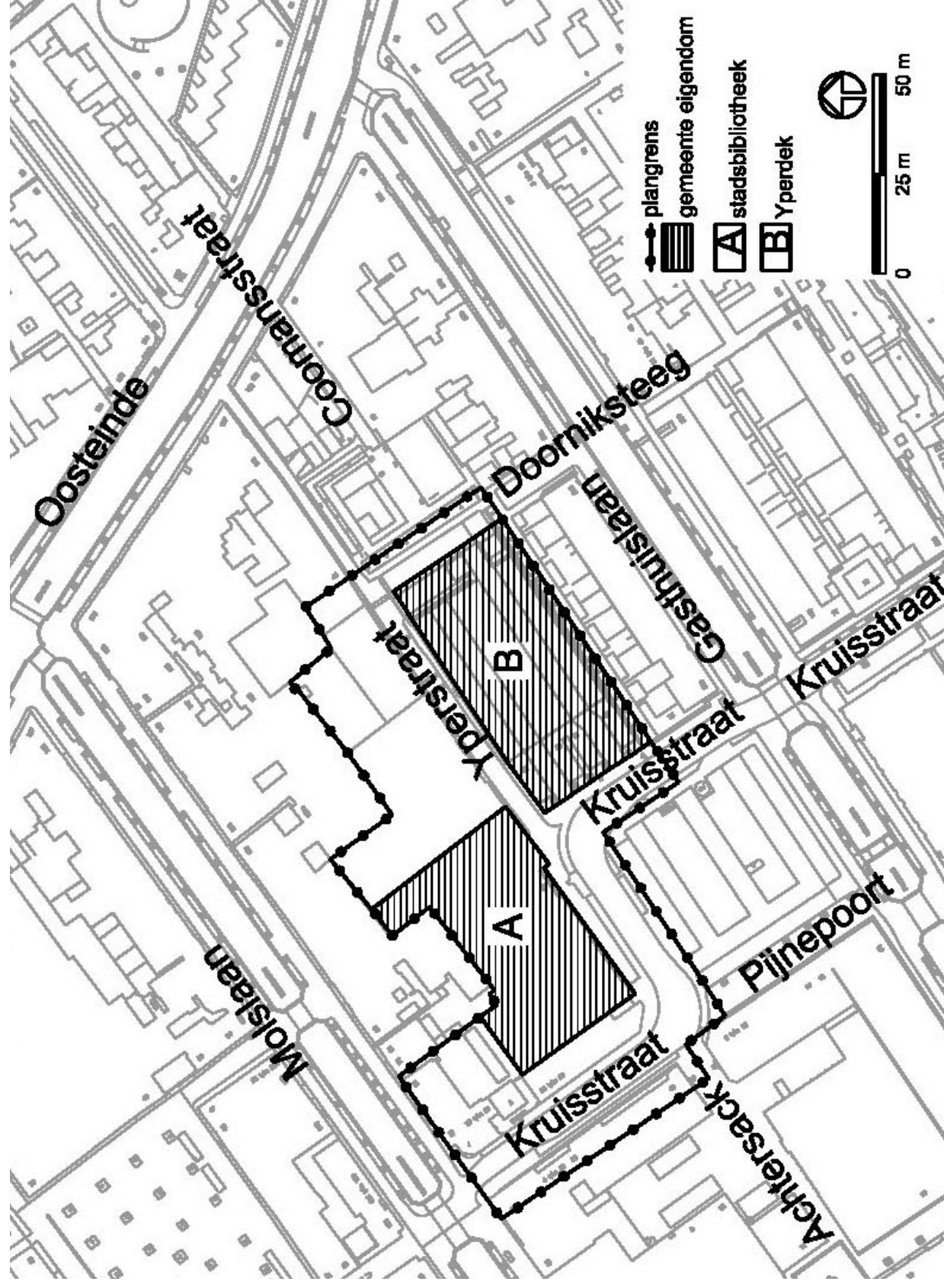
1.2 Plangebied en studiegebied

Ten behoeve van dit rapport is een groter gebied onderzocht dan alleen de vrijkomende kavels. Het studiegebied van dit project betreft de ruimere omgeving van de kavels, ruwweg het gebied tussen de Molslaan, de Gasthuislaan, het Oosteinden en de Brabantse Turfmarkt. Het plangebied is voornamelijk zo gekozen, dat er een logisch samenhangende ontwikkeling kan plaatsvinden en omvat behalve de beide kavels ook het aansluitende deel van de Yperstraat en de Kruisstraat aan beide zijden.

1.3 Bestemmingsplan

Voor het grootste deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Zuidpoort. Alleen de winkels aan de westzijde van de noordelijke Kruisstraat vallen binnen het bestemmingsplan Binnenstad.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan Zuidpoort was er onvoldoende duidelijkheid over de ontwikkelingsmogelijkheden van de locaties van de Bibliotheek en het Yperdek. Daarom is destijds besloten de bestaande situatie te bestemmen. (afb. 3, uitsnede uit vigerend bestemmingsplan)



afbeelding 2: kavels bibliotheek en Yperdek

De huidige locatie van de bibliotheek zal een nieuwe bestemming krijgen; gedacht wordt vooral aan woningbouw. Ook wordt overwogen om nabij het Yperdek woningbouw te ontwikkelen. Hiertoe zal een nieuwe juridisch-planologisch kader moeten worden vastgesteld.

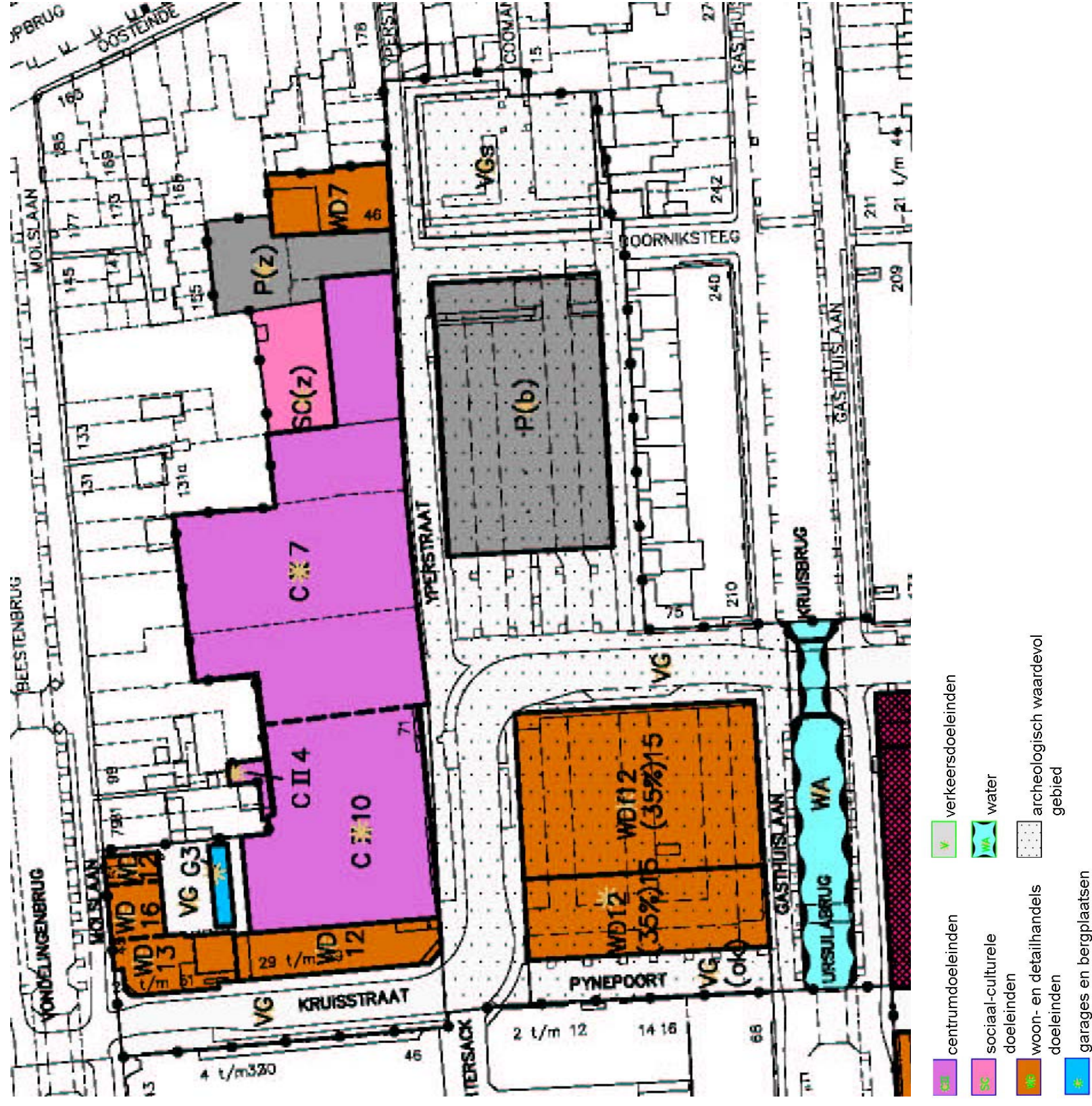
1.4 Ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsplan

Voor de herontwikkeling van de panden ten noorden van de Yperstraat en voor het terrein van het Yperdek zal een ontwikkelingsplan opgesteld moeten worden. Een ontwikkelingsplan schetst het ruimtelijke en functionele kader waarbinnen de gemeente de ontwikkelingsrichting plaatst. Het is de 'ruimtelijke onderbouwing' die als motivering nodig is voor het verlenen van de vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening om tot realisering van bouwplannen binnen het plangebied te komen.

Als eerste stap in dit proces is deze ontwikkelingsvisie opgesteld. De ontwikkelingsvisie bevat een ruimtelijke en functionele analyse van het gebied en beschrijft mogelijke ontwikkelingsrichtingen. Na consultatie van betrokkenen en belanghebbenden, waaronder eventuele marktpartijen, zal de ontwikkelingsvisie als basis dienen voor een ontwikkelingsplan. De ontwikkelingsvisie geeft de inhoudelijke randvoorwaarden mee voor een eventuele verkennende studie door een of meer marktpartijen. De ontwikkelingsvisie biedt overigens geen grondslag voor het verlenen van een bouwvergunning.

1.5 Opbouw ontwikkelingsvisie

De ontwikkelingsvisie bestaat in hoofdzaak uit drie onderdelen: in hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven en geanalyseerd. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste vigerende beleidskaders, zoals het verkeer- en parkeerbeleid, het milieubeleid, welstandsbeleid etc. beschreven. Het gaat hierbij om een beknopt overzicht; voor een volledige beschrijving van deze beleidskaders wordt naar de betreffende nota's verwezen. Tot slot wordt, in hoofdstuk 4, verslag gedaan van een modellen studie, waarmee verschillende ruimtelijke ontwikkelingsvarianten in beeld zijn gebracht.



afbeelding 3: uitsnede uit vigerend bestemmingsplan

2 Bestaande situatie

2.1 Cultuurhistorie

Het plangebied ligt in het gedeelte van Delft dat in 1355 stadsrechten verkreeg. De stedenbouwkundige hoofdstructuur dateert uit de late middeleeuwen. Bij de grootschalige stadssanering in de jaren '60 en '70 van de 20^{ste} eeuw is de stedenbouwkundige hoofdstructuur in principe gehandhaafd maar secundaire straten zijn verdwenen of werden verlegd. De (verlegde) straten behielden een historische straatnaam. Niet alle straten met een historische straatnaam liggen daardoor nu ter plaatse van de straten die oorspronkelijk die naam droegen.

De deels verkrotte oude bebouwing in het westelijk gedeelte van het plangebied, werd gesloopt om plaats te maken voor het winkelgebied 'In de Veste'.

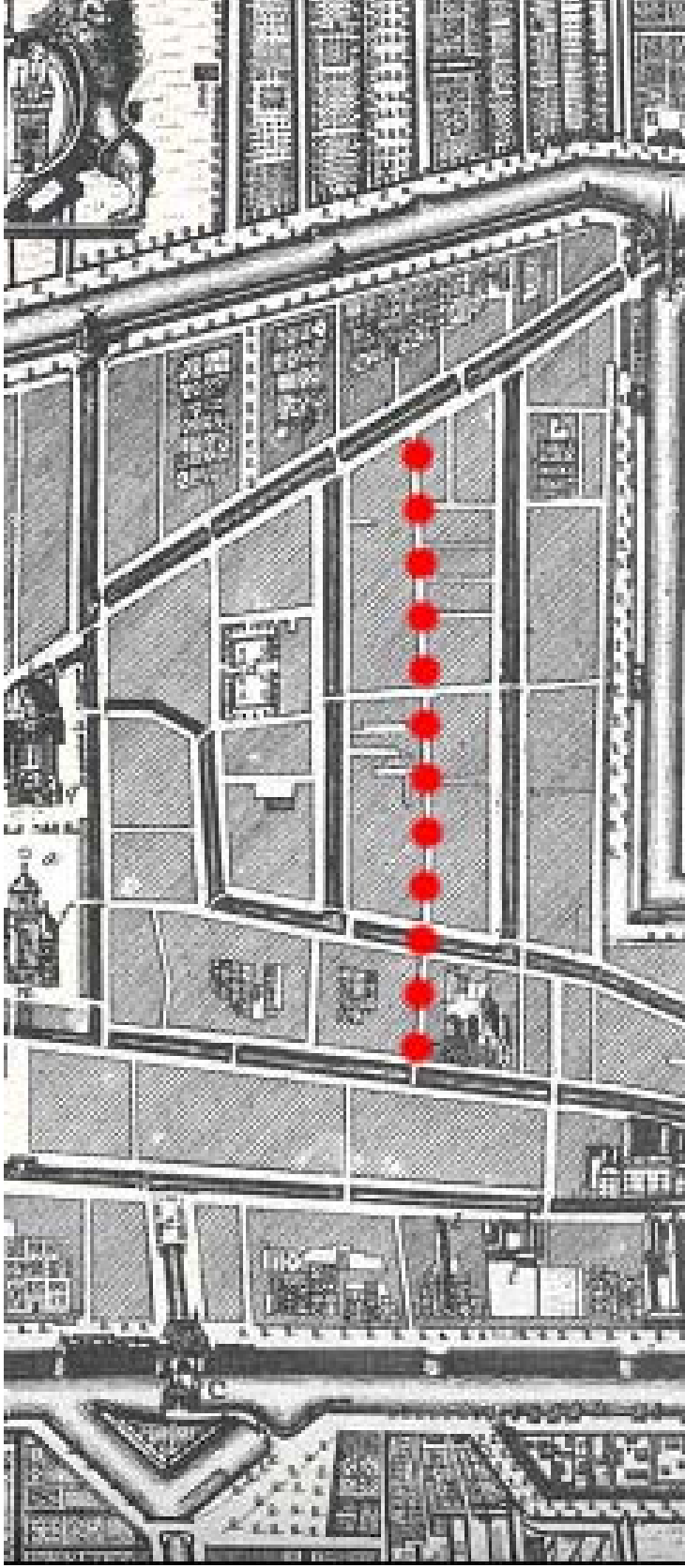
De locatie van het Yperdek bleef sedert de sanering volledig onbebouwd. Binnen dit veld ligt in het westen, evenwijdig aan de Pijnepoort, het tracé van de oorspronkelijke Kruisstraat. De oostelijke begrenzing van het veld valt samen met de vroegere Brugesstraat. Het veld is archeologisch interessant vanwege mogelijke resten van het sint Ursulaklooster, en vanwege mogelijke resten van de plateelbakkerij 't Hart die van 1678/79 tot 1782 in bedrijf was.

2.2 Ruimtelijke structuur

Kenmerkend voor de Delftse binnenstad is de orthogonale structuur met een duidelijke ordening van gesloten bouwblokken en open ruimten.

De bouwblokken bestaan voornamelijk uit randbebouwing die rechtstreeks vanuit de openbare ruimten is ontsloten. Bij een winkelbestemming van de randbebouwing is het binnen terrein veelal ingericht met een éélaagse bebouwing. Bij de woonfunctie zijn de binnen terreinen overwegend onbebouwd en hebben een groene inrichting.

De openbare ruimte bestaat uit grachten, stegen, straten en pleinen. De grachten vormen de hoofdstructuur van de binnenstad. De straten en stegen zijn onderdeel van de secundaire structuur en vormen de verbindingen tussen de grachten. Enkele pleinen vormen een verbijzondering van deze structuur.



afbeelding 5: Delft in 1742; Is. Tirion, De tegenwoordige Staat der Verenigde Nederlanden, 4^{de} deel Holland, Amsterdam 1742).

- plangebied
- verbindende straten/stegen hoofdgrachten
- verbindende straten/stegen grachten
- hoofdgracht
- gracht
- bijzondere plek



afbeelding 6: huidige ruimtelijke structuur

In dit deel van de binnenstad bestaat de hoofdstructuur uit de grachten van de Molslaan en de Gasthuislaan. Evenwijdig aan deze grachten loopt een voormalige steeg die de verbinding vormt tussen

de Brabantse Turfmarkt en het Oosteinde. Deze steeg heeft aan de westzijde een vervolg via de Huyterstraat naar de Koormarkt. Op de kaart van Delft uit 1742 is goed zichtbaar dat deze steeg een

helder, samenhangend onderdeel is van de ruimtelijke structuur van de stad. (afb. 5 Delft in 1742).

Op dit moment bestaat de steeg uit verschillende onderdelen met een geringe onderlinge samenhang. Het zijn de Pieterstraat, Achtersack, Kruisstraat en Yperstraat. Ze hebben in tegenstelling tot de overige straten en stegen in de binnenstad geen duidelijke bouwkundige begrenzingen, waardoor het niet aansluit bij het karakter van straten en stegen in de binnenstad. Deze duidelijke begrenzing ontbreekt vooral in het winkelgebied door de in de jaren 70 gekozen manier van bevoorrading aan de achterzijde van de winkels. (afb. 6. huidige ruimtelijke structuur)

In Noord-zuid richting lopen de straten en stegen die de Molslaan en de Gasthuislaan verbinden: de Paradijspoort en de Kruisstraat / Pynepoort. Deze straten zijn onderdeel van de hoofdwinkelroutes en verbinden het winkelgebied “In de Stede” met het winkelplein van de Zuidpoort, de nieuwe bezoekersparkeergarage en de openbaarvervoer halte aan de Zuidwal.

De ruimtelijke kwaliteit van de Pynepoort als winkelroute zal na realisatie van de nieuwbouw van ‘veld 2’ aan de oostzijde van deze straat, aanzienlijk verbeteren. De ruimtelijke kwaliteit van de Kruisstraat (maatvoering, typologie, inrichtingsbeeld) laat te wensen over. Het winkelfront aan de oostzijde en de ‘arcades’ aan de westzijde van de noordelijke Kruisstraat hebben een weinig aantrekkelijke uitstraling. De entree van de woningen boven de winkels is aan de oostzijde gecombineerd met de entree van de bergingen, een hoogspanningsstation en de halte van het openbaar vervoer. Dit geheel is samengebracht in een onoverzichtelijke ‘nis’ die de continuïteit van hoofdwinkelroute aantast.

In het gebied loopt, ten oosten van het Yperdek de Doorniksteeg. Aan de steeg ligt een klein plantsoen annex speelplaats. Het Yperdek heeft aan deze zijde een weinig positieve uitstraling en levert geen positieve bijdrage aan de kwaliteit van het openbaar gebied.

2.3 Bebouwing

De historische bebouwing in de binnenstad is veelal kleinschalig. De grootte van het individuele pand is maatgevend. De bebouwing in het studiegebied heeft een minder statige en formele uitstraling dan de bebouwing in het westelijk deel van de binnenstad, waar de bebouwing over het algemeen één bouwlaag hoger is, een hogere verdiepingshoogte heeft, vaak voorzien is van een souterrain en waar de gevels rijker zijn geornamenteerd. In het studiegebied is de bebouwing twee tot drie lagen hoog, vaak voorzien van een kap.

In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw is in het studiegebied veel nieuwbouw gerealiseerd. De bebouwing uit die jaren aan de Gasthuislaan tussen de Kruisstraat en de Doornikstraat bestaat uit woningbouw die in één bouwstroom is gebouwd. De woningen zijn twee of drie bouwlagen, op enkele plekken voorzien van een



Winkelgebied In de Veste.



Bedrijven in de Yperstraat



Openbaar achterpad Yperdek



De nis in de Kruisstraat



Speelplaatsje Doorniksteeg



Hoek Kruisstraat – Yperstraat



Yperdek



Gasthuislaan

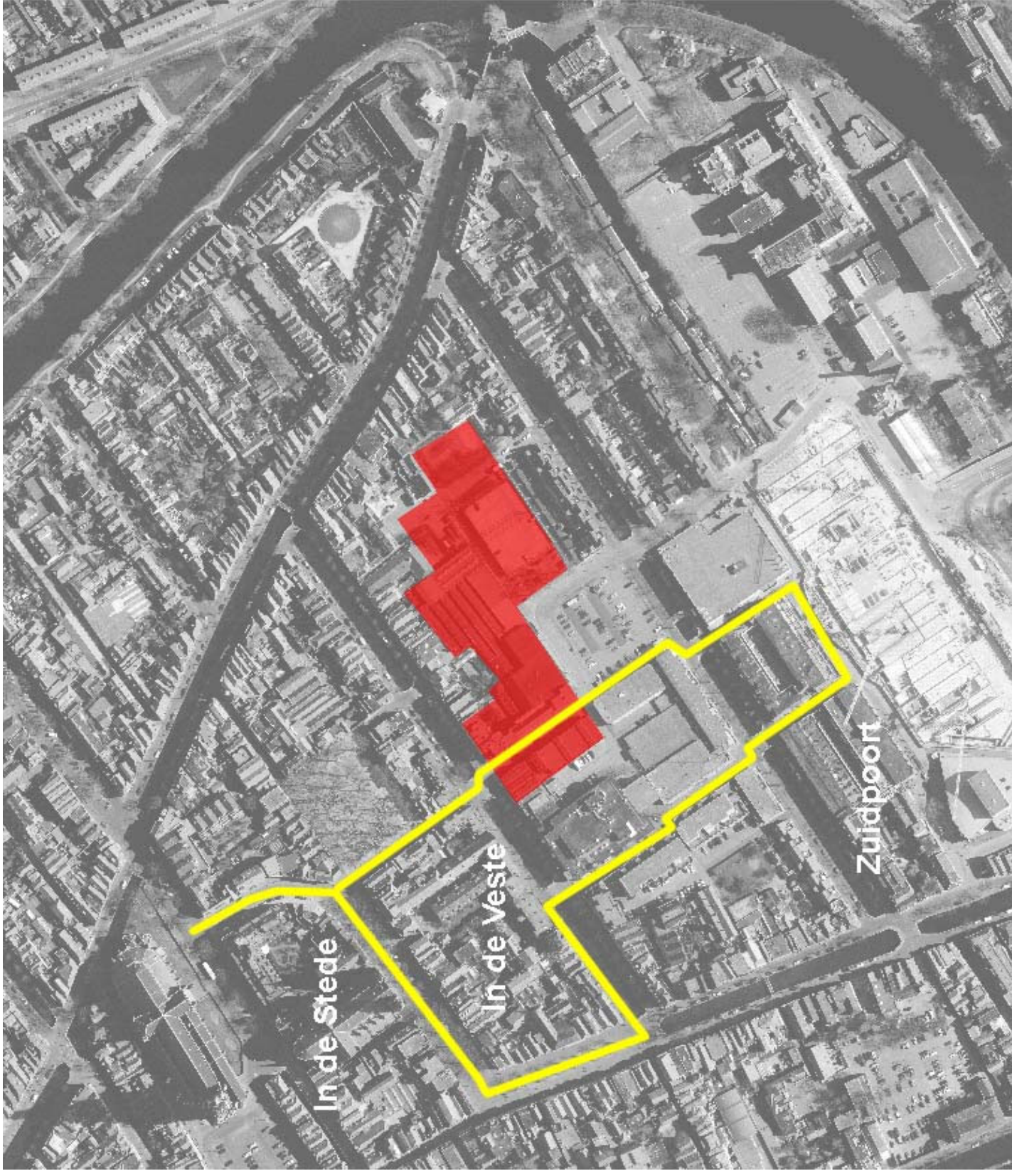
afschuining aan de voorzijde van de bovenste bouwlaag. Ook het winkelgebied 'In de Veste' is in die jaren gerealiseerd. Dit winkelcomplex bestaat uit grootschaliger bebouwing, waarbij het individuele pand niet herkenbaar is. Aan de grachten is in de bestaande en historische rolijnen gebouwd. In de noord-zuid georiënteerde straten zijn de rolijnen van de verschillende bouwblokken ten opzichte van elkaar versprongen.

De wijze van bevoorrading van het winkelcentrum heeft geleid tot een aantasting van de historische ruimtelijke structuur. Ter plaatse van de Achtersack en van een deel van de Pieterstraat liggen parkeerterreinen met laad- en loshavens aan de steeg. De bebouwing aan de oostzijde van het noordelijk deel van de Kruisstraat, bestaat uit een hoge winkellaag met twee woonlagen aan de Kruisstraat en drie woonlagen op de hoeken. Het deel aan de Kruisstraat is aan de straatzijde voorzien van een kap. Deze bebouwing heeft een geringe bouwdiepte. Aan de westzijde is de bebouwing twee bouwlagen hoog. De winkels hebben aan de straatzijde een arcade waardoor de winkelfunctie enigszins verscholen ligt ten opzichte van de openbare straat. (verzamelbladen foto's plangebied)

2.4 Functies

Kenmerkend voor de Delftse binnenstad is de functiemenging. Aan de westzijde van het plangebied is een mening van wonen met de winkels van het winkelgebied 'In de Veste' dat onderdeel van het kernwinkelgebied van de binnenstad. Ten zuiden ervan worden in het voorjaar van 2005 de nieuwe winkels in het Zuidpoortgebied geopend. Aan de noordzijde ligt het winkelgebied 'In de Stede'. De Kruisstraat / Pynepoort is samen met de Paradijspoort onderdeel van de hoofdwinkelroutes die de verschillende winkelgebieden verbinden. Ook de horeca op de Beestenmarkt is onderdeel van deze route.

Aan de oostkant van de Pynepoort, op 'Veld 2', worden plannen gerealiseerd met winkels en wonen. Hierdoor wordt dit deel van de hoofdwinkelroute verbeterd. Aan de Yperstraat zijn behalve de Stadsbibliotheek met kunstuitleen en disco-take, twee bedrijven gevestigd: de autoherstelwerkplaats Kwik-Fit en het autoverhuurbedrijf Köhler. Beide zijn in hun bedrijfsvoering afhankelijk van de bereikbaarheid per auto. Verder is in het studiegebied een recyclewinkel gevestigd en een nagelstudio. Voor het overige bestaat het gebied hoofdzakelijk uit woningen die voor een deel gecombineerd zijn met bedrijfsmatige functies. Aan de Molslaan is het buurtcentrum de Molshoop gelegen die ook vanaf het particuliere parkeerterrein aan de Yperstraat bereikbaar is.



afbeelding 7: winkelroute

3 Beleidskaders

3.1 Openbare ruimte

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het Handboek Openbare Ruimte Binnenstad. In het handboek zijn voor de grachten, stegen en straten standaarden voor de inrichting, materiaalkeuze en straatmeubilair opgenomen. Toevoegingen op de standaardinrichting zijn mogelijk, mits deze consequent en integraal wordt toegepast. Uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte in de verschillende onderdelen van het plangebied zijn:

- ▶ de Yperstraat
 - de standaard voor de stegen uit het handboek Openbare ruimte.
- ▶ de Kruisstraat/Pynepoort
 - de standaard voor de autoluw-plus straten, conform de inrichting van de Bastiaanspoort en Vestepoort in het Zuidpoortgebied.
- ▶ het noordelijk deel van de Kruisstraat:
 - de inrichting moet ook geschikt gemaakt worden voor de busroute, waarbij het karakter van winkelstraat primair is. Randvoorwaarde is uiteraard de verkeersveiligheid.
 - De bushaltes wordt verplaatst naar de Kruisstraat ten noorden van veld 2
- ▶ De Kruisstraat tussen de Yperstraat en de Ezelsveldlaan
 - wordt ingericht met fietssuggestiestroken als onderdeel van het wijkn netwerk. Dit ontwerp is in het definitieve ontwerp voor de openbare ruimte voor het Zuidpoortgebied opgenomen en vastgesteld door de gemeenteraad.
- ▶ De overgangen van de steeg en de winkelstraten
 - speciale ontwerpopgaven. Binnen dit plangebied geldt dat voor de kruising tussen de winkelroute Kruisstraat/ Pynepoort en de Achtersack/Kruisstraat ten noorden van veld 2.

3.2 Groen

De bomenstructuur van de binnenstad wordt bepaald door de grachten met aan beide zijden bomen. De overige aanwezige bomen binnen dit gebied zijn niet van belang voor de groenstructuur van de binnenstad.

3.3 Milieu

3.3.1 Luchtkwaliteit

In het gehele gebied is in 2003 de grenswaarde voor NO₂ van 40 µg/m³ overschreden (rapport luchtkwaliteit 2003, gemeente Delft). Toetsing aan de grenswaarde is echter pas voor het jaar 2010 noodzakelijk. Tot 2010 is de plandrempel maatgevend. De plandrempel is in 2003 niet overschreden. Als de plandrempel niet overschreden is mag ervan worden uitgegaan dat door generieke maatregelen de luchtkwaliteit in 2010 zal voldoen aan de grenswaarden.

3.3.2 Water

Ten aanzien van het water gelden de randvoorwaarden conform de vigerende bestemmingsplannen Zuidpoort en Binnenstad. Delft werkt in overleg met Delfland aan een waterstructuurvisie als oplossing voor de wateropgave in de polder. De binnenstad kent z'n eigen problematiek (geringe drooglegging) en er wordt gewerkt aan een oplossing. In de binnenstad is - mede gelet op de stedenbouwkundige structuur - niet voorzien in uitbreiding van het oppervlaktewater.

3.3.3 Geluid en gevaarlijke stoffen

De westzijde van de Kruisstraat ligt binnen de geluidzone van de Zuidwal. Daarom zal voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen onderzocht moeten worden hoe hoog de geluidbelasting is t.g.v. de Zuidwal. Indien deze hoger is dan 50 dB(A) moet er een ontheffing bij de provincie worden aangevraagd hiervoor. Ten gevolge de overige wegen wordt de geluidbelasting berekend voor toetsing aan het Bouwbesluit. Er loopt geen route gevaarlijke stoffen door of nabij het plangebied.

3.3.4 Bodem

Op het terrein van Veld 1 (Yperdek) en rondom de bibliotheek is in 2004 in opdracht van de gemeente Delft een bodemonderzoek uitgevoerd. Vanaf maaiveld tot 1 à 2 m-mv komt over het algemeen hoogstens zwak puinhoudende (zand)grond voor. Diverse boringen zijn gestuit op 1 à 1,5 m-mv vanwege oude muren of puin. Asbest is niet aangetroffen. Onder ophooglaag wordt schone kleigrond aangetroffen. Uit een beperkt bodemonderzoek bij Kohler blijkt dat ook hier tot 1 à 2 m-mv een licht tot sterk puinhoudende ophooglaag wordt aangetroffen.

De ophooglaag van veld 1 en de bibliotheek is over het algemeen licht tot matig verontreinigd met metalen, PAK en/of minerale olie. Deze ophooglaag kan naar verwachting worden hergebruikt als schone grond (veld 1) danwel categorie-I of –II grond (bibliotheek). In het grondwater wordt over het algemeen een licht tot matig verhoogd arseengehalte aangetroffen en lokaal een licht verhoogd nafaaleengehalte.

Bij Kohler is de puinhoudende bovengrond hoogstens licht verontreinigd met metalen, PAK en lokaal minerale olie. Het grondwater lijkt over het algemeen niet verontreinigd, slechts lokaal is een licht verhoogd xyleengehalte aangetroffen.

Onder de bibliotheek dient de bodemkwaliteit na sloop van de opstallen nog te worden vastgesteld. Ter plaatse van het pand van Kwik Fit is de bodemkwaliteit onbekend en ter plaatse van Kohler dient de bodemkwaliteit nog nauwkeuriger te worden vastgesteld.

3.3.5 Bedrijven en milieu

In het plangebied zijn volgens het milieu-informatiesysteem van de gemeente Delft drie bedrijven gevestigd. Deze vallen allen in categorie 1 of 2 van de Lijst van Bedrijfstypen, zoals opgenomen in de nota Bedrijven en bestemmingsplannen. In het gebiedstype Binnenstad zijn categorie 1 en 2 bedrijven toegestaan. Dit betekent dat bij herontwikkeling van het plangebied deze bedrijven een combinatie met de woonfunctie niet in de weg staan.

- ▶ Milieucategorie 2 bedrijven in het plan gebied
 - de autoherstelwerkplaats aan de Yperstraat
 - het autoverhuurbedrijf aan de Yperstraat
- ▶ Milieucategorie 1 bedrijven in het plangebied
 - Yoga- en meditatiecentrum aan de Kruisstraat

Naast deze bedrijven bevinden zich ook andere functies in het gebied, zoals detailhandel en een broodjeszaak.

3.3.6 Dubo en energie

Voor de ontwikkeling van Zuidpoort fase 2: Yperdek en omgeving bouwt de gemeente Delft voort op de hoge bereikte kwaliteit in Zuidpoort fase 1. Dit houdt in dat de ontwikkelingen voorbeelden zijn op het gebied van duurzaam bouwen en energie. Te bereiken prestaties zijn op gebouwniveau conform het Klimaatplan Delft 2003-2012. In samenwerking met de ontwikkelaar(s) vertaalt de

gemeente Delft deze ambities naar concrete in het ontwikkelingsplan op te nemen prestaties en maatregelen.

3.4 Mobiliteit

3.4.1 Verkeer in de binnenstad

In de binnenstad is de menging van de verschillende verkeersstromen uitgangspunt. Dit betekent dat niet voor elke verkeersstroom een aparte strook gemaakt wordt. De veiligheid van de weggebruiker blijft uiteraard randvoorwaarde. Waar mogelijk zal in het materiaalgebruik dat geëigend is voor de binnenstad gezocht worden naar een heldere en verkeersveilige oplossingen.

3.4.2 Autoverkeer

Het gebied is voor gemotoriseerd verkeer alleen bereikbaar voor bevoorradiging van de winkels en voor bewoners. Voor automobilisten is het plangebied vanaf de Kruisstraat bereikbaar. Voor het noordelijk deel van de Kruisstraat dat onderdeel is van de hoofdwinkelroute moet onderzocht worden of dit deel van de straat autoluw-plus gemaakt kan worden. De bedrijfsvoering van de twee bedrijven aan de noordzijde van de Yperstraat is afhankelijk van de bereikbaarheid voor auto's.

3.4.3 Parkeren

Het parkeerbeleid is gericht op het autoluw maken van de binnenstad. Hiervoor worden aan de randen parkeervoorzieningen voor bezoekers gerealiseerd. De huidige bezoekersparkeerplaatsen op veld 2 en het Yperdek zijn verplaatst naar de bezoekersparkeergarage in het Zuidpoortgebied die in november 2004 is geopend.

Bewonersparkeerplaatsen voor de bestaande bebouwing, in totaal 93, blijven in het plangebied op het Yperdek gehandhaafd. De capaciteit van het huidige Yperdek is 136 plaatsen. De resterende capaciteit van het bestaande dek dan wel van een nieuwe of vernieuwde garage ter plaatse van het Yperdek kan worden ingezet als parkeervoorziening voor de nieuwe ontwikkeling die in deze ontwikkelingsvisie wordt onderzocht. De nota Parkeren en Stallen (oktober 2003) is van toepassing. Voor de binnenstad moet per nieuwe vrije sector woning 1,4 parkeerplaats worden gerealiseerd.

Gelet op de beoogde intensivering van het grondgebruik rondom het Yperdek en de gewijzigde functie (alleen bewonersparkeren, geen openbare plaatsen meer) verdient de kwaliteit van deze parkeervoorziening de nodige aandacht (beheer, sociale veiligheid, etc.).

3.4.4 Openbaar Vervoer

Het plangebied ligt op korte afstand van de toekomstige tramhalte en wordt bediend door buslijn 61 over de Kruisstraat. De plaats van de bushalte in de Kruisstraat is een aandachtspunt vanwege het onaantrekkelijke inrichtingsbeeld en de hinder voor het winkelend publiek. Overwogen wordt de halte te verplaatsen naar het deel van de Kruisstraat direct ten noorden van Veld 2.

3.4.5 Laden en lossen

In de binnenstad worden de winkels vanaf de voorzijde bevoorraadt. Dit geldt niet voor de winkels van het winkelgebied 'In de Veste'. Het concept uit de jaren 60-70 voor bevoorradiging van winkelcentra in buitenwijken is hier toegepast. De winkels aan de westzijde van het plangebied worden deels bevoorraadt via de Kruisstraat vanaf de Achtersack maar ook vanuit de Kruisstraat aan de voorzijde. De bevoorradingsroute naar de Achtersack is de hele dag beschikbaar en kruist de hoofdwinkelroute Pynepoort / noordelijk deel Kruisstraat.

De Achtersack is in de huidige situatie voor 18 meter vrachtwagens bereikbaar. Deze zijn nodig voor de bevoorradiging van Mac Donalds (2x per dag op de dinsdag en de donderdag) en voor C&A (1 keer op elke werkdag). Vanaf het voorjaar van 2005 gebruiken 18 meter vrachtwagens die voor de bevoorradiging van de C1000 aan de Kruisstraat in het Zuidpoortgebied de Achtersack om te keren. Ook de toeleidende routes dienen voor deze grote voertuigengeschikt te zijn.



- plangebied
- grens / studiegebied
- laden / lossen
- fietsroute wijknetwerk
- busroute
- ov-halte

3.4.6

Langzaam verkeer

In het Fietsactieplan is de Kruisstraat opgenomen als onderdeel van het wijknetwerk en is van belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit het zuiden. De winkelstraten zijn onderdeel van het autoluwe gebied in de binnenstad, waar fietsen is toegestaan.

3.5 Beschermd stadsgezicht, monumenten en welstand

Het plangebied ligt geheel binnen het beschermde stadsgezicht. Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing bevindt zich aan de oostzijde van het plangebied, aan de Molslaan, het Oosteinde en de Gasthuislaan. Deze wordt gekenmerkt door de perceelsgewijze bouw op de middeleeuwse parcellering. Enkele panden zijn beschermd als monument, één formeel als rijksmonument en de overige als gemeentelijk monument.

In de Welstandsnota maakt het gebied deel uit van Gebied 30, met gebiedstype F, voorzieningen. Randvoorwaarden voor dit gebiedstype zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Verder wordt in de nota opgemerkt dat bij vervangende nieuwbouw het architectuurtype van de betreffende plek het toetsingskader is. In het plangebied is alleen het type 'gebruiksgebouw' relevant'; dit is de aanuiding voor de huidige Bibliotheek. Aangezien dit gebouw wordt vervangen door bebouwing met een andere functie, is deze randvoorwaarde hier niet relevant.

In het kader van de voorliggende ontwikkelingsvisie wordt voorgesteld om voor het plangebied de perceelsgewijze opzet en het weefselkarakter als uitgangspunt aan te houden.

	Beeldbepalend	Beeldondersteunend
Aspecten in relatie tot de omgeving	Perceel	Weefsel Groepsbeeld
Aspecten m.b.t. het gebouw op zichzelf	Volume opbouw	Individueelheid Relief Detailing

4 ONTWIKKELINGSMODELLEN

4.1 Algemene uitgangspunten

Op grond van de beschrijving en analyse van de bestaande situatie en de gegeven beleidskaders zijn de volgende uitgangspunten voor het plangebied geformuleerd.

- Cultuurhistorie
 - Rekening houden met mogelijke archeologische resten
 - Rekening houden met de beschermd stadsgezicht
- Ruimtelijke structuur
 - Historische ruimtelijke structuur behouden en herstellen
 - Hierarchie van grachten, straten en stegen respecteren
 - Continuïteit van winkelroutes versterken
- Bebouwing
 - Perceelsgewijze bebouwing
 - voordeur aan de straat
 - 2, 3 of 4 lagen met kap.
 - Bebouwing op het maaiveldniet op een plint
 - Kopgevels voorzien van raamopeningen
 - Nieuwbouw in de rooilijn
- Functies
 - Versterken van de hoofdwinkelroute
 - Versterken woonfunctie
 - Menging met kleinschalige (dienstverlenende) bedrijven
 - Geen bedrijven die afhankelijk zijn van bereikbaarheid per auto
- Openbare ruimte
 - Toepassen handboek openbare ruimte binnenstad
- Milieu
 - Streven naar een voorbeeldproject voor duurzaam bouwen en energie.
- Verkeer
 - terugdringen autoverkeer en menging van verkeerssoorten.
 - het noordelijk deel van de Kruisstraat voor autoverkeer afsluiten ten gunste van de hoofdwinkelroute
 - Parkeervoorzieningen alleen vanaf de Kruisstraat ontsluiten
 - verplaatsing OV-haltes naar de noordzijde van Veld 2
- Parkeren
 - Handhaven 93 plaatsen voor vergunninghouders
 - Bij handhaven Yperdek:
 - aanpassen aan nieuwe parkeerfunctie
 - verplaatsen in/uitrit naar Kruisstraat i.v.m. toezicht en veiligheid

- *dichte parkeergarage maken i.v.m. uitstraling*
- *Bij nieuwbouw:*
- *Voldoende parkeerruimte, z.v.m. op eigen terrein*

4.2 Deelprojecten in samenhang

Binnen het te herontwikkelen gebied zijn de volgende onderdelen te onderscheiden met elk hun eigen thematiek, maar ook met onderlinge raakvlakken.

4.2.1 de noordelijke Kruisstraat

Hier gaat het vooral om het verbeteren van de kwaliteit van de winkelstructuur, in combinatie met verbetering van de sociale veiligheid en leefbaarheid van het openbare verblijfsgebied. De samenhang met de rest van het plangebied bestaat vooral uit de mogelijke verplaatsing van de bushalte en de algehele uitstraling van het plangebied. In deze ontwikkelingsvisie wordt ervan uit gegaan dat de bushalte wordt verplaatst naar de Kruisstraat t.p.v. veld 2; dit betekent dat vanuit het project voorwaarden worden gecreëerd voor verbetering van dit deel van het plangebied.

► Uitgangspunten dit deelgebied:

- verbeteren van de winkelfunctie aan de Oostzijde
- expeditie voor winkels aan de voorzijde mogelijk maken; in dat geval dient de beperkte toegankelijkheid voor autoverkeer (poller) opgelost te worden
- inrichtingsbeeld arcades aan de Westzijde is niet optimaal; aanpak van de oostzijde van de Kruisstraat kan deel uit maken van het project
- de 'nis' aanpakken
- een straatprofiel voor de winkelfunctie met ruimte voor de bus en (kort) expeditiëren
- verplaatsen bushaltes naar Kruisstraat ten noorden van veld 2

4.2.2 locatie bedrijven Kwik Fit en Köhler

Voor deze locatie is vastgesteld dat beide bedrijven weliswaar enige hinder veroorzaken (o.a. autoaantrekkende werking), maar dat zij geen obstakel vormen voor een ontwikkeling op de andere locaties. Het ligt dan ook niet in de bedoeling van de gemeente om hier actief woningbouwontwikkeling na te streven. Dat neemt niet weg dat woningbouw op deze locatie niet onwenselijk is en mogelijk gemaakt kan worden in samenhang met de aanpak van rest van het plangebied.

Als beide bedrijven hier nu gevestigd blijven en er wordt op termijn alsnog besloten de locatie te herontwikkelen tot woningbouw, dan zullen voor een relatief klein aantal te parkeren auto's zeer kostbare, inefficiënte parkeervoorzieningen getroffen moeten worden. De bouwwijze wordt gecompliceerd, het woningaantal en de woningkwaliteit zal kleiner zijn. Daarnaast zal dan in de Yperstraat toch nog parkeerverkeer plaatsvinden.

Als beide bedrijven elders worden gevestigd, dan kan de locatie meegenomen worden in de projectontwikkeling van het gehele gebied. Er kan dan een samenhangende, efficiënte parkeeroplossing worden gerealiseerd. Daarbij kan overwogen worden om het autoverhuurbedrijf als een 'greenwheels' voorziening onder te brengen in de nieuwbouw, met medegebruik van de parkeergarage.

► Uitgangspunten dit deelgebied:

- *Bebouwing in 2-3 lagen*
- *Aanpassen inrichtingsbeeld Yperstraat tot steeg*
 - *Inrichten als een informele autoluwe, fiets- en voetgangersvriendelijke route*
 - *profiel maximaal 6 meter breed*
 - *openbare verlichting aan de gevel*
 - *eventueel met afwijkingen van het Handboek Openbare Ruimte*
- *Binnenstad indien de bedrijven niet worden verplaatst*
- *parkeerverkeer voor toekomstige woningen via de Yperstraat is onwenselijk. Daarom is het verplaatsen van de in- en uitrit van het Yperdek naar de Kruisstraat uitgangspunt*

4.2.3 locatie oude bibliotheek

Hier gaat het vooral om nieuwbouw van woningen en het oplossen van de daarbij behorende parkeeropgave. Het aantal en de kwaliteit van de nieuw te bouwen woningen is sterk afhankelijk van de wijze waarop de parkeeropgave wordt aangepakt.

Er kan een compacte, meerlaagse parkeergarage op de locatie zelf worden gerealiseerd. Voordeel van deze aanpak is dat deze locatie als een zelfstandig project kan worden ontwikkeld. Tweede mogelijkheid is het Yperdek te benutten voor de parkeerbehoefte van de nieuwbouw, waardoor ter plaatse van de bibliotheek geen garage nodig is. Herontwikkeling van het Yperdek op termijn wordt met deze keuze uitgesloten omdat in de wijde omgeving geen locaties voor een nieuwe, vervangende parkeerkeerder beschikbaar zullen komen.

► **Uitgangspunten dit deelgebied:**

- *Bebouwing 3 tot 4 lagen*
- *Uitbreiding en verbetering winkelfunctie noordelijke Kruisstraat*
- *Inrichting Kruisstraat, ten noorden van veld 2:*
- *aansluiting op het steegprofiel*
- *expeditie C1000*
- *Busroute*
- *Bushaltes*
- *Verkeersprofiel van 12 meter*
- *In/uitrit parkeren locatie voormalige bibliotheek*

4.2.4

locatie Yperdek

Opgave voor de locatie van het Yperdek is in elk geval de zuidelijke Kruisstraat tegenover Veld 2 af te ronden door het bouwen van woningen met eventueel kleinschalige bedrijvigheid op de begane grond. Ook de kwaliteit van de Yperstraat, de Doorniksteeg en het achterpad van de woningen aan de Gasthuislaan, kortom de directe omgeving van het dek, moet verbeteren.

Er moet een keuze gemaakt worden of het Yperdek al dan niet gebruikt wordt voor de parkeeropgave van de locatie van de oude bibliotheek en eventueel de locatie van de bedrijven Kwik Fit en Köhler.

Als het Yperdek niet wordt gesloopt, dan moet het in elk geval verbouwd worden, om aan de hiervoor beschreven opgave (verbeteren directe omgeving van het dek) te voldoen. Hierbij zal de in- en uitrit verplaatst moeten worden van de Yperstraat – Doorniksteeg naar de Kruisstraat om hinderlijk parkeerverkeer uit de Yperstraat en Doorniksteeg te weren en de uitstraling en veiligheid aan de zijde van de Doorniksteeg (speelplaatsje) te verbeteren. Daarnaast zal de inrichting van de garage worden aangepast aan het verdwijnen van de openbare plaatsen. Het wordt een parkeergarage uitsluitend voor vergunninghouders; dit stelt hoge eisen aan comfort, veiligheid en toezicht. Dit betekent ook dat het dek, zal rondom moeten worden afgeschermd van de openbare ruimte, met bijvoorbeeld een gemetselde wand. De ruimtelijke kwaliteit van een dergelijke gesloten gevelwand in een smalle straat is zeer twijfelachtig.

Het huidige Yperdek kan in sommige varianten misschien worden verkleind waardoor bijvoorbeeld aan de Doorniksteeg extra ruimte voor woningbouw ontstaat. De mogelijkheden voor hoogwaardige woningbouw zijn uiteraard beperkt en in het gebied zal altijd de onaantrekkelijke uitstraling van het Yperdek overheersen.

Als het Yperdek gesloopt wordt, dient voor de 93 vergunninghouders een oplossing te worden gerealiseerd. Dat kan door tijdelijk elders een plek aan te bieden (bijv. de Zuidpoortgarage) of door nieuwbouw van een nieuwe parkeergarage voorafgaand aan de sloop te realiseren.

► **Uitgangspunten dit deelgebied:**

- *Bouwhoogtes:*

- *aan de Kruisstraat 3-4 lagen*
- *aan de Doorniksteeg en Yperstraat 2-3 lagen*
- *Handhaven 93 plaatsen voor vergunninghouders*
- *Verbeteren kwaliteit en uitstraling van het gebied*
- *Nieuwe inrit aan de Kruisstraat opnemen in de nieuwe bebouwing*

4.3 Modellenstudie

De ontwikkeling van het plangebied kan als een samenhangend geheel worden aangepakt, maar ook in de vorm van verschillende zelfstandige projecten. Vooral de parkeeropgave is hierin sturend. Herontwikkeling van de locatie van het Yperdek is immers slechts mogelijk indien vervangende parkeerruimte in de nabije omgeving beschikbaar is. Wordt het Yperdek gehandhaafd, dan ligt het voor de hand de ruimte op het dek te benutten voor de extra parkeerbehoefte die ontstaat door de nieuwbouw van woningen. Daarmee bepaalt de capaciteit en kwaliteit van het Yperdek de ontwikkelingen van de andere deelgebieden. Om deze problematiek in beeld te brengen zijn verschillende modellen onderzocht.

► ***Model 1: handhaven Yperdek.***

Een evident voordeel van dit model is, dat er geen nieuwe, kostbare parkeergarage nodig is. Nadelig is dat de kwaliteit en uitstraling van het gebied er niet op vooruitgaat en dat de beperkte capaciteit van het dek het aantal nieuwbouwwoningen bepaalt. Intensivering van het grondgebruik is beperkt. Minimaal zal bij dit model een grondige renovatie noodzakelijk zijn, waarbij de in- en uitrit naar de Kruisstraat wordt verplaatst en het straatbeeld aan de Yperstraat en de Van Doorniksteeg wordt opgeknapt. Daarnaast zal het dek moeten worden aangepast aan eisen m.b.t. beheer, leefbaarheid en veiligheid.

► **Variant 1a**

De huidige capaciteit van 136 plaatsen wordt gehandhaafd. Na aftrek van de reeds bestemde 93 plaatsen voor vergunninghouders blijft een capaciteit over van 43 plaatsen, voldoende voor ca. 30 woningen. Dit is ongeveer de ontwikkelcapaciteit van de locaties van de westelijke kop van het dek (Kruisstraatzijde), de Oude Bibliotheek, Kwik-Fit en Köhler samen.

► **Variant 1b**

Indien de locaties van Kwik Fit en Köhler niet worden mee ontwikkeld, ontstaat enige restcapaciteit op het Yperdek. Dit biedt mogelijkheden om het dek aan de oostzijde (Doorniksteeg) te verkleinen en de vrijkomende ruimte te benutten voor enige woningbouw. Op die manier is het probleem van de negatieve uitstraling van het dek in elk geval aan twee van de vier zijden opgelost.

► ***Model 2: sloop Yperdek***

Sloop van het Yperdek betekent dat er geïnvesteerd moet worden in een relatief dure nieuwe parkeergarage. Voordelen van de aanpak zijn:

- *ruimte voor intensief, duurzaam stedelijk grondgebruik*
- *een aantrekkelijker stedelijk milieu*
- *parkeergarage kan direct worden ingericht naar de eisen van vergunningparkeren*

De modelstudie laat zien dat dit model ruimtelijk mogelijk is door een nieuwe garage te bouwen op de locatie van de Oude Bibliotheek al of niet tezamen met de locatie van de beide bedrijven aan de Yperstraat. Verder laats de studie zien dat ter plaatse van het Yperdek een bijzonder woonmilieu, een woonhof rondom een gemeenschappelijke tuin, is te realiseren zoals dat elders in het historisch centrum van de stad veel is gebouwd en dat goed aansluit op het karakter van de route Pieterstraat – Yperstraat als een informele route langs een reeks van hoven en hofjes. Deze typologie is te combineren met een rug-aan-rug type aan de zijde van de Kruisstraat en Doorniksteeg. Deze woningen kunnen een daktuin krijgen op de woningen aan de hofzijde. Aan de noordzijde van de Yperstraat kunnen grondgebonden stadswoningen gerealiseerd worden.

Het achterpad van de woningen aan de Gasthuislaan kan worden afgesloten als openbare route, waardoor de (sociale) veiligheid aanzienlijk zal verbeteren.

► **Variant 2a**

Deze variant bestaat uit een parkeergarage in een laag van circa 3300m2, bij een gemiddeld ruimtebeslag van 25 m2 per parkeerplaats voldoende voor zo’n 130 plaatsen. Eventuele extra ruimte is te winnen door een opzet in 1½ laag. Dit is voldoende voor de benodigde 93 te handhaven plaatsen voor vergunningparkeren en voor ca. 25-45 nieuwbouwwoningen. In deze variant worden de bedrijfskavels mee ontwikkeld tot woningen.

► **Variant 2b**

Deze variant bestaat uit een meertlaagse parkeergarage van ca. 30 x 55 m2. De maximale capaciteit van deze garage bedraagt, bij een gemiddeld ruimtebeslag van 25 m2 per parkeerplaats, in 2 lagen ca. 130 plaatsen en in 2 ½ laag ca. 160 plaatsen. Dit is voldoende voor de benodigde 93 te handhaven plaatsen voor vergunningparkeren en ca. 25-45 nieuwbouwwoningen. Deze variant biedt de mogelijkheid een eventuele herontwikkeling van de bedrijfskavels tot woningen naar de toekomst te verschuiven, inclusief de t.z.t. te realiseren parkeerruimte. Al eerder is opgemerkt dat dit is niet wenselijk is; het model laat zien dat het in elk geval niet onmogelijk is.

► **Variant 2c**

Een derde variant ontstaat indien de 93 plaatsen voor vergunninghouders tijdelijk elders worden ondergebracht, bijvoorbeeld in de Zuidpoortgarage. Dit heeft overigens wel effecten op de algehele parkeerbalans in de centrum. Voordeel van deze variant is dat het gehele plangebied ineens aangepakt kan worden doordat de herontwikkeling van de locatie van het Yperdek niet hoeft te wachten tot de oplevering van een nieuwe garage aan de

noordzijde van de Yperstraat. Tweede voordeel is dat de nieuwe parkeergarage onder het gehele plangebied kan worden gesitueerd waardoor een optimale garage kan worden ontworpen. De garage kan bovendien groter worden dan in varianten 2a en 2b, waardoor het bijvoorbeeld mogelijk wordt om meer kleine woningen te ontwikkelen. Voor de ruimtelijke opzet (typologie) van de bebouwing boven de grond heeft dit echter geen gevolgen. Daarom is deze variant niet getekend.

4.4 Conclusies modellenstudie

→ **Overzichtstabel**

Variant	1a	1b	2a	2b
• Aantal nieuwe woningen	22	18	41	32
• Nieuwe parkeerbehoefte (norm: 1,4 pp./wo.	32	25	58	45
• Te handhaven	93	93	93	93
• Totale Parkeervraag	125	118	151	138
• Parkeercapaciteit Yperdek	136	136	-	-
• Restcapaciteit Yperdek	9	18	-	-

→

Sloop of handhaven Yperdek

De modellenstudie laat zien dat beide modellen ruimtelijk mogelijk zijn. Het is ook duidelijk dat volledige sloop van het Yperdek in combinatie met het realiseren van een nieuwe parkeergarage een veel aantrekkelijker, efficiëntere gebiedsontwikkeling oplevert. Uit oogpunt van duurzame stedelijke ontwikkeling, bieden deze modellen het beste perspectief. Nader financieel onderzoek en een marktverkenning zullen moeten uitwijzen of dit ook een economisch haalbare optie is.

→

Locatie Kwik Fit Kohler

De modelstudie laat zien dat het al dan niet mee-ontwikkelen van de locatie Kwik Fit Kohler in elk van de modellen inpasbaar is. De voordelen van mee-ontwikkelen zijn evident, maar zullen slechts worden gerealiseerd op vrijwillige basis.

→

Combineren parkeervoorziening

Uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, woonkwaliteit, beheer van de parkeervoorzieningen, doelmatig gebruik van de schaarse ruimte in de binnenstad verdient een oplossing waarbij parkeren van beide deelgebieden wordt gecombineerd de voorkeur. Kleine, afzonderlijke parkeergarages per deelgebied zijn ruimtelijk wel mogelijk maar zullen naar verwachting niet economisch ontwikkeldbaar zijn. Daarnaast is het minder gunstig voor het gebied als op meerdere plaatsen in- en uitritten moeten worden gerealiseerd. Dit leidt tot een onaantrekkelijk gevoelbeeld en spreiding van het parkeerverkeer in het gebied.

Referentie: Delftse hoftypologie



VARIANT 1A

Handhaven Yperdek
Mee ontwikkelen bedrijven



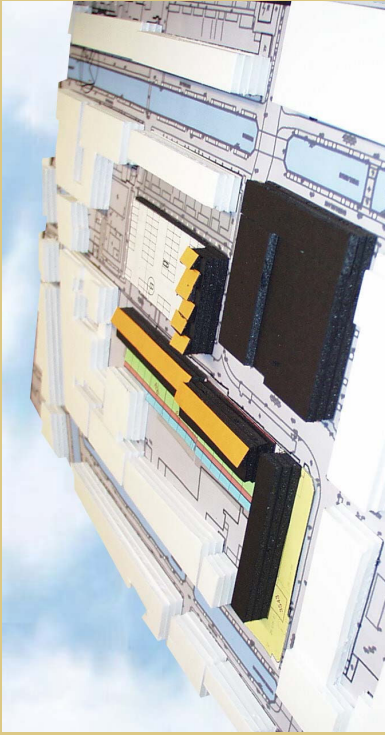
Wonen, 2-3 lagen

Wonen, 3-4 lagen

Parkeren

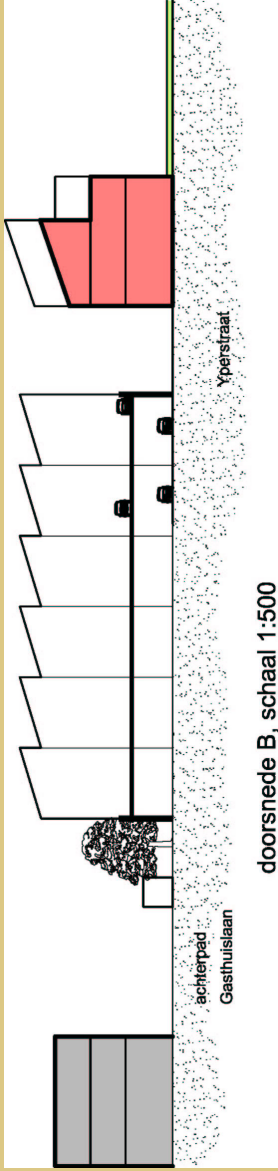
Winkel(verbetering)

Tuin

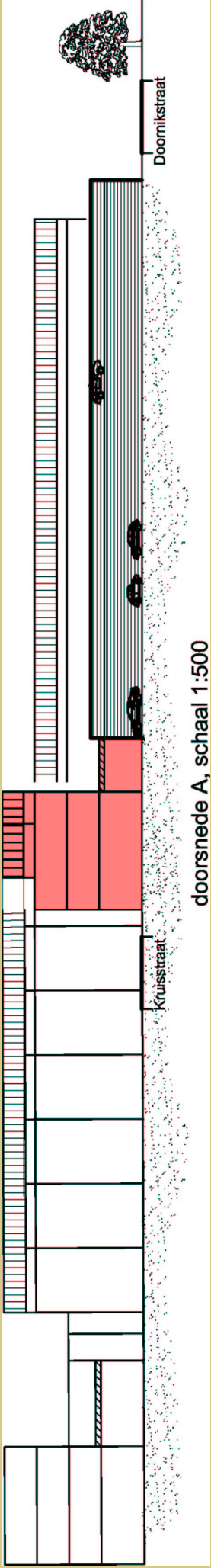


Dakplan

Maquette



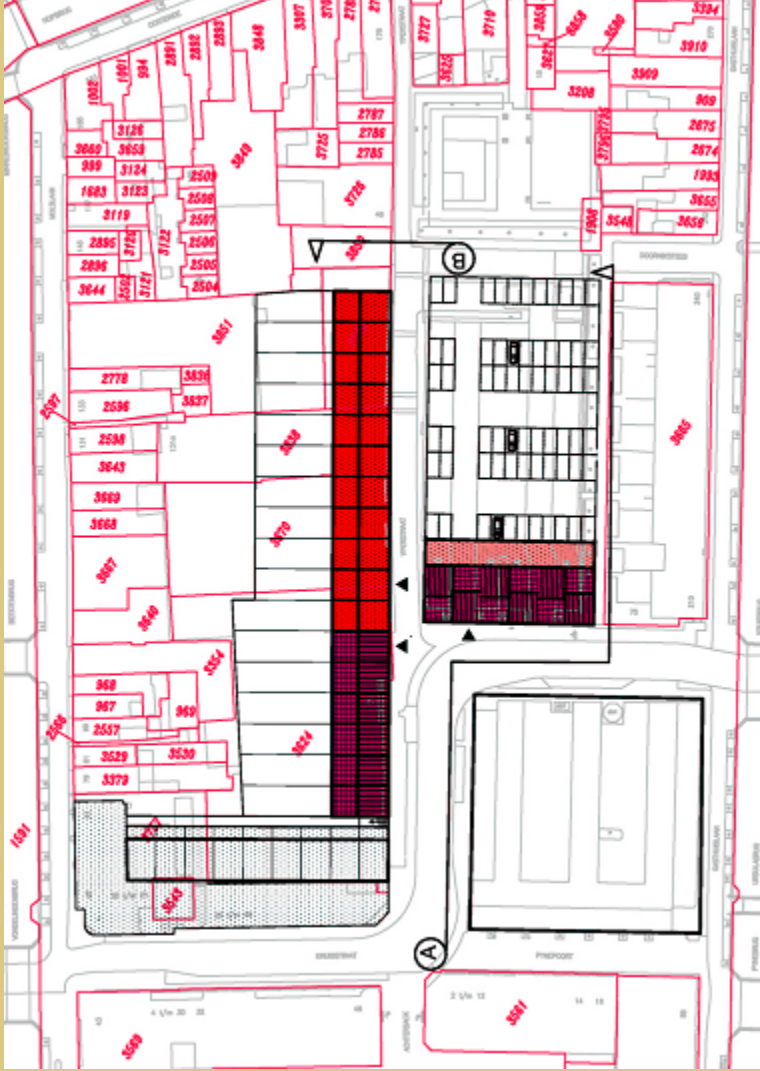
doorsnede B, schaal 1:500



doorsnede A, schaal 1:500



Begane grond



**Handhaven Yperdek
Handhaven bedrijven
Bouwen aan de Doorniksteeg**

Wonen, 3-4 lagen

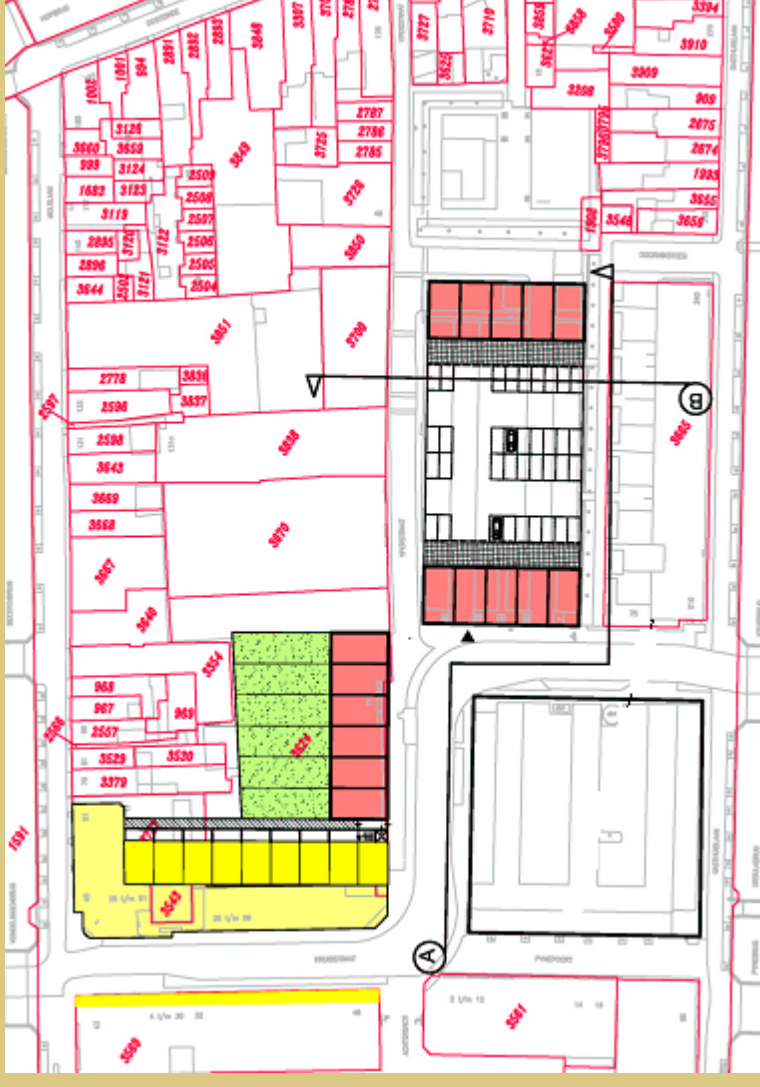
Winkel(verbetering)

doorsnede B, schaal 1:500

achterpad Gasthuislaan

Yperstraat

15



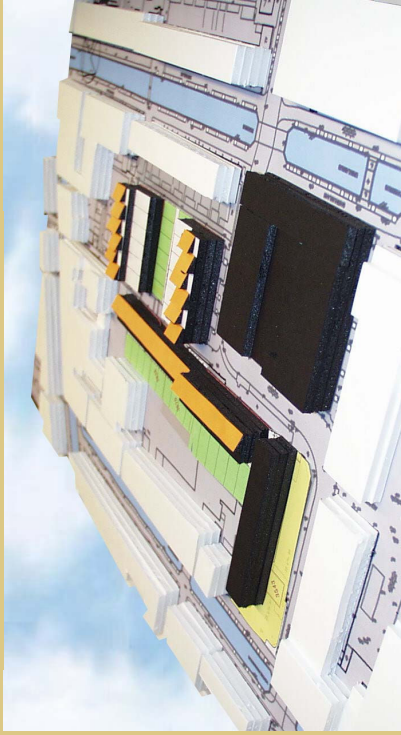
- Wonen, 2-3 lagen
- Wonen, 3-4 lagen
- Parkeren
- Winkel(verbetering)
- Tuin



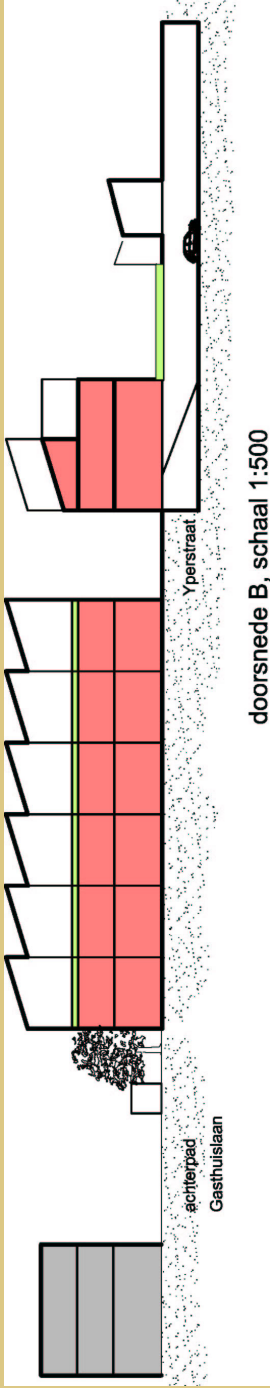
Dakplan



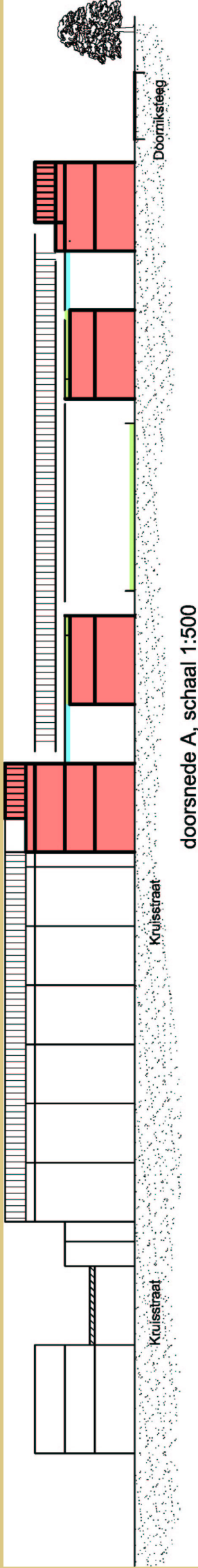
Begane grond



Maquette



doorsnede A, schaal 1:500

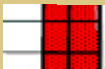


doorsnede B, schaal 1:500

Parkeergarage

VARIANT 2B

Sloop Yperdek
Handhaven bedrijven
Hofje
Meerlaagse garage



Wonen, 2-3 lagen



Wonen, 3-4 lagen



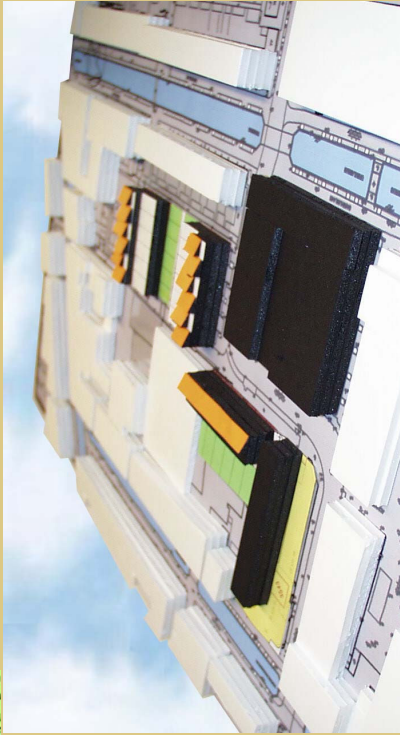
Parkeren



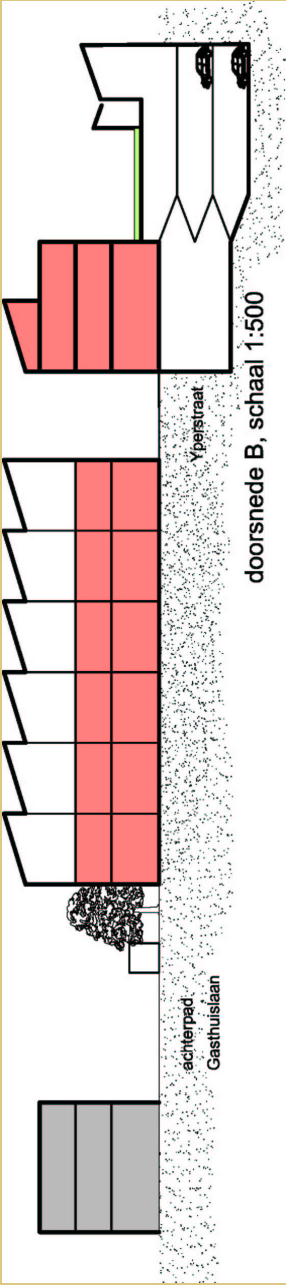
Winkel(verbetering)



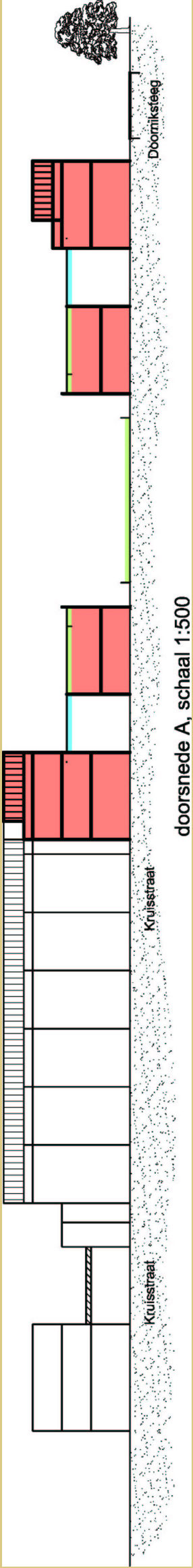
Tuin



Dakplan



Maquette



Parkeergarage



Begane grond



Colofon

Deze ontwikkelingsvisie is opgesteld met bijdragen van

- Annet van der Elst (Vakteam Mobiliteit)
- Frauke Geenevasen (Vakteam Milieu)
- Jeroen Greveling (Vakteam Ruimtelijke Ordening)
- Sacha Koenes (Vakteam Ruimtelijke Ordening)
- Erik Pasveer (Vakteam Ruimtelijke Ordening)
- Ronald Ruigrok (Vakteam Ruimtelijke Ordening)
- Henk Twisk (Projectmanager)

Nadere informatie is te verkrijgen via

- Henk Twisk (Projectmanager)

Nadruk is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de gemeente Delft.

12 April 2005

Oplage 25 stuks