

1276-92

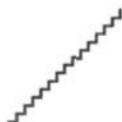
Gemeente Delft

MER Spoorzone Delft

**themadocument
stadslandschap**

Witteveen+Bos
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44

water
infrastructuur
milieu
bouw

**MER Spoorzone Delft****themadocument
stadslandschap**

RBOI
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
telefoon 010 - 413 06 20
telefax 010 - 412 10 39

DHV Milieu en Infrastructuur BV
Postbus 1076
3800 BB Amersfoort
telefoon 033 468 32 39
telefax 033 468 28 01

ARDEA Acoustics and Consult
Harmen Doumastraat 24
2321 JL Leiden
telefoon 071 572 58 45
telefax 071 572 58 47

Witteveen+Bos
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44

onze referentie	projectcode	status
DT178-4/pain/117	DT178-4	definitief 01
projectleider	projectdirecteur	datum
drs. J.W.T.M. Imming	drs. D.J.F. Bel	1 september 2003

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	drs. D.J.F. Bel	



Het kwaliteit management systeem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001 : 1994

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende Ingenieurs b.v., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
2. BELEIDSKADER	3
2.1. Rijksbeleid	3
2.2. Provinciaal en regionaal beleid	4
2.3. Gemeentelijk beleid	4
2.4. Conclusies	5
3. BEOORDELINGSWIJZE	7
3.1. Beoordelingscriteria	7
3.2. Beoordelingsmethodiek	8
3.3. Conclusie	9
4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	11
4.1. Huidige situatie	11
4.1.1. Herkenbaarheid	11
4.1.2. Stedelijke samenhang	13
4.1.3. Ruimtelijke kwaliteit	15
4.1.4. Sociale veiligheid	17
4.2. Autonome ontwikkelingen	18
4.3. Conclusie	18
5. MILIEUGEVOLGEN	21
5.1. Herkenbaarheid	21
5.2. Stedelijke samenhang	23
5.3. Ruimtelijke kwaliteit	26
5.4. Sociale veiligheid	28
5.5. Resumé beoordeling	30
5.6. Optimalisatiemogelijkheden	31
6. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	33
7. LITERATUURLIJST	35
 laatste bladzijde	 39

1. INLEIDING

De ontwikkeling van de Spoorzone in Delft omvat, naast de aanleg van de spoortunnel, tevens een stedelijke herontwikkeling. Deze herontwikkeling is mede mogelijk doordat dit spoor (deels) ondergronds gaat en biedt grote kansen voor de vergroting van de samenhang en de herkenbaarheid van de verschillende stadsdelen van Delft. Tevens zal de ingreep een grote impact hebben op de ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid van de Spoorzone.

De Spoorzone vormt door het bovengrondse spoor dat deels op een talud en deels op een viaduct ligt momenteel de scheiding tussen verschillende stadsdelen van Delft. Veranderingen in de Spoorzone hebben derhalve gevolgen voor de direct aangrenzende delen van de stad. Het studiegebied voor het stadslandschap bevat de Spoorzone en de direct aangrenzende delen van de oude stad, het industrie-terrein tussen het spoor en de Wateringsevest, het Agnetapark, de Hof van Delft, het Westerkwartier, het gebied rondom de Westlandseweg, het rangeerterrein en het woongebied tussen de Hooikade en het spoor.

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de beoordelingswijze gepresenteerd. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de referentiesituatie, volgend uit de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. De beoordeling van de alternatieven op gevolgen voor het stadslandschap vindt plaats in hoofdstuk 5.

2. BELEIDSKADER

2.1. Rijksbeleid

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (oktober 1999)

Zolang er geen definitieve rijksnota over de ruimtelijke ordening is vastgesteld, wordt deels teruggeval-
len op het vigerende rijksbeleid beschreven in de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening. In de com-
plete versie wordt specifiek ingegaan op het intensiveringsbeleid binnen de stadsvernieuwing. Het
rijksbeleid is erop gericht om zoveel mogelijk intensivering in bestaand stedelijk gebied te stimuleren.
Voorts is het perspectief gericht op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. In
de Vierde Nota is aandacht voor het bundelingsbeleid. Dit houdt in dat in gebieden met een grote be-
volkingsomvang de groei van de behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen wordt
opgevangen in stadsgewesten. Delft valt onder het aandachtsgebied van stadsgewest Den Haag en is
daarnaast tevens stedelijk knooppunt met een internationale positie. De A- en B-locaties in het cen-
trumgebied van de Haagse agglomeratie dienen maximaal te worden benut voor werken. Tevens wordt
ingezet op mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in en aan het bestaand stedelijk gebied
van het stadsgewest; circa 10.000 woningen tussen 1995 en 2005.

Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (deel 3) - VROM - november 2001

De (nog aan te passen) Vijfde Nota gaat in op intensief ruimtegebruik als thema. De ruimtelijke moge-
lijkheden voor intensivering en transformatie lopen per stad of kaderwetgebied sterk uiteen vanwege
onder meer verschillen in ruimtelijke opbouw, bevolkingssamenstelling, verschillen in draagkracht van
de markt en bestuurlijke grenzen. Eén van de doelstellingen van de rijksnota is het waar mogelijk zoe-
ken naar kansen voor intensiveren, combineren en transformeren in te herontwikkelen gebieden. Dit
wordt gestimuleerd om ongebreidelde verspreiding van de verstedelijking tegen te gaan. De beleidslijn
is dat er getoetst wordt op zowel de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra als de Vijfde Nota.

In de Vijfde Nota zijn de volgende criteria genoemd die richting moeten geven aan de ruimtelijke inrich-
ting van Nederland:

- ruimtelijke diversiteit (accentueren van verschillen tussen stad en land);
- economische en maatschappelijke functionaliteit (verbetering van het vestigingsklimaat door een
goede aansluiting van functies als wonen, werken, mobiliteit en ontspanning);
- culturele diversiteit (ruimte voor verscheidenheid aan culturele, recreatieve en bewegingsactivitei-
ten);
- sociale rechtvaardigheid (tegengaan van ongelijkheid tussen sociale groepen en regio's);
- duurzaamheid (in stand houden en herstellen van ecologisch waardevolle systemen, bijdragen aan
bestrijding milieuproblemen en aan zorg voor een veilige omgeving);
- aantrekkelijkheid (behoud landschaps- en stedenschoon);
- menselijke maat (de inrichting van de openbare ruimte moet passen bij de belevingswereld en de
behoeften van burgers).

In het nieuwe locatiebeleid is intensief ruimtegebruik uitgangspunt. Ten opzichte van de huidige situatie
wordt over het geheel genomen op hetzelfde grondoppervlak een groter vloeroppervlak gerealiseerd.
Waar hoogbouw qua maat en schaal past in de omgeving, verdient het aanbeveling in bestemmings-
plannen minimum bouwhoogten op te nemen. Dat geldt in ieder geval in binnenstedelijke centra, waar
de kwaliteit en capaciteit actief wordt verbeterd door hoogwaardige transformatie en intensivering van
het ruimtegebruik en vergroting van de bereikbaarheid.

Voor Delft specifiek is geen beleidsvisie opgenomen. Omdat de stad behoort tot de 30 grote steden van
Nederland, is er sprake van afspraken tussen rijk, provincies, kaderwetgebieden en de gemeente Delft
over de uitvoering van de verstedelijking tot 2010. De nieuwe verstedelijkingsafspraken zijn integraal.
Zij bevatten afspraken over wonen, werken, infrastructuur, milieu en groen voor zover deze in verband
staan met de verstedelijkingsopgave. De definitieve verstedelijkingsafspraken worden gemaakt in rela-
tie tot de regioconvenanten (per landsdeel) en worden in 2003 vastgelegd. Die afspraken bepalen al
voor een deel hoe de invulling van het gebied binnen de rode contour er uit komt te zien.

Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten kunnen aanvullende kwaliteitsinstrumenten inzetten en kwantitatieve taakstellingen formuleren.

Het karakter van de ruimtevraag is een andere dan dat van deze verstedelijkingsafspraken. Inzicht in de behoefte aan ruimte heeft geen directe relatie met het concrete bouwprogramma. Deze bouwprogramma's worden in het kader van verstedelijkingsafspraken afgesproken voor een relatief korte periode (nu 2005–2010) met als doel een verantwoorde besteding van de rijksbijdragen en een vergroting van de kwaliteit van de verstedelijking (transformatie, nieuwe woonmilieus, groen etc).

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

streekplan Zuid-Holland West - provincie Zuid-Holland - 2003

Het project Spoorzone-Delft wordt in het in februari 2003 vastgestelde streekplan Zuid-Holland West omschreven als een van de projecten in de Top 10 van de Zuidvleugel. Het project is specifiek opgenomen op de strategiekaart.

De gemeente Delft heeft het initiatief genomen een plan uit te werken voor de spoorzone met een 4-sporige tunnel. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft ter zake een planstudie-opdracht gegeven. In de studie staat de positie van het station centraal. Ruimtelijke en vervoerstechnische vraagstukken dienen integraal te worden opgelost. De stedenbouwkundige kwaliteit in relatie tot de binnenstad van Delft is een belangrijk aspect. In de planstudie, alsook in het kader van de (vrijwillige) milieueffectrapportage, zijn in essentie alternatieven met betrekking tot de lengte van de tunnel (kort of lang), de ligging van het station (ondergronds of bovengronds) en combinaties daarvan aan de orde.

Doel van deze interventie is: 'het opheffen van de scheidende en milieubelastende werking van het spoorviaduct in Delft, het opheffen van het tweesporige knelpunt in de elders viersporige lijn Amsterdam-Den Haag-Rotterdam en ruimte winnen door meervoudig ruimtegebruik.'

2.3. Gemeentelijk beleid

stedelijk vernieuwing 2000 - 2010, Delfts ontwikkelingsprogramma - Gemeente Delft - 2000

In het gemeentelijk beleid wordt in het meerjarenprogramma Delft voor de periode 2000-2010 in het kader van stedelijke vernieuwing (Delfts Ontwikkelings Programma) de wens geuit om het bestaande spoorwegviaduct ondergronds te maken. Voor het project gelden tegelijkertijd meerdere, elkaar beïnvloedende doelstellingen:

- betere ruimtelijke en functionele relaties tussen de binnenstad en de woonwijken in het westen van Delft, een verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte in het gebied en een extra mogelijkheid tot het creëren van identiteit voor de stad Delft;
- de toevoeging van extra woonfuncties (1600 woningen, juist in duurdere segmenten) en extra commerciële functies, waaronder een hotel en 60.000 m² kantoren en overige functies, zodat nieuwe woon- en werkgelegenheid wordt gecreëerd.

In het ontwikkelingsprogramma is aangegeven dat het project is te verdelen in drie deelprogramma's:

1. Delft Centraal + Houttuinen;
2. het bestaande spoor en het emplacement;
3. de overige gebieden.

Een intentieovereenkomst voor het gebied Delft Centraal is overeengekomen tussen gemeente en ontwikkelaar/aannemer (marktpartij). De haalbaarheidstudie van deze plannen zijn in voorbereiding.

Delft moet binnen de stad een diversiteit aan woonmilieus krijgen, met een woningaanbod in alle categorieën. Voor de Spoorzone zijn dus, na realisering van de spoortunnel, maximaal 1.600 woningen gepland.

Delft gaat uit van het ABC locatiebeleid. Er wordt waar mogelijk gestreefd naar multifunctionaliteit: het mengen van bedrijven, kantoren, winkels en wonen, om het leefklimaat en de attractiviteit van Delft te vergroten. Uitgegaan wordt van een behoefte aan kantoren van 10.000 - 15.000 m² bvo per jaar. NS-station Delft wordt als B-locatie beschouwd voor ontwikkeling van kantoren na 2010.

een visie op stedelijke verbetering - Busquets, J. - 1999

In 'Een visie op stedelijke verbetering' wordt een stedenbouwkundige visie gepresenteerd voor de Spoorzone. De hierin verwoorde doelstellingen voor de ontwikkeling van het gebied Spoorzone Delft zijn gemeentelijk vastgesteld:

- een beter gebruik maken van de openbare ruimte zodra we af zijn van de barrière en de negatieve invloed van de trein. Grote openbare ruimten en stedelijke functies kunnen bijdragen tot het dichtten van historische gaten die veroorzaakt zijn door het spoor. Ruimten als Waterslootsepoort en Ireneboulevard moeten belangrijke openbare ruimten worden die bestaande wijken verbinden met nieuwe ontwikkelingen;
- aandacht besteden aan het historisch belang van Delfts oude stedelijk weefsel en een harmonieuze compositie creëren van oud en nieuw;
- een nieuwe multifunctionele structuur introduceren om optimaal gebruik te maken van de centrale ligging (verschillende soorten woningen en kantoren, ook functies voor gemeente en ontspanning, etc.);
- de ligging in het midden van de stad is aanleiding om een nieuw centraal gebied te maken waar het oude en het moderne Delft elkaar ontmoeten;
- de infrastructuur en voorzieningen moeten zo worden gepland, dat ze een samenhangend geheel vormen met de openbare ruimte en het stedelijk weefsel;
- de nieuwe ontwikkelingen zouden moeten voorzien in enkele grote openbare ruimten en stedelijke functies om zo nieuwe stedelijke waarden te geven;
- de stedelijke strategie moet zodanig worden georganiseerd dat de uitvoering het ontwikkelingsproces volgt, zodat in de loop der tijd aanpassingen mogelijk zijn van het concept op detailniveau.

2.4. Conclusies

In de onderstaande tabel staat een overzicht van de van belang zijnde beleidsdocumenten en de randvoorwaarden en uitgangspunten die zij bevatten.

Tabel 2.1. Overzicht beleidskader voor stadslandschap

besluit / beleid	datum / orgaan	uitgangspunt / randvoorwaarde
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening	ministerie van VROM, 1999	stimuleren intensivering in bestaand stedelijk gebied verhogen ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte bundelingsbeleid
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	ministerie van VROM, 2001	intensief ruimtegebruik <i>transformatie ruimtegebruik</i> verbeteren bereikbaarheid
Streekplan Zuid-Holland West	provincie Zuid-Holland, 2003	versterking economische positie Zuidvleugel Deltametropool opheffen scheidende en milieubelastende werking spoorvial- duct opheffen tweesporig knelpunt ruimte winnen
Stedelijke vernieuwing 2000-2010: Delfts Ontwikkelingsprogramma	gemeente Delft, 2000	terugdringen geluidshinder <i>verbetering ruimtelijke en functionele relaties tussen de bin- nenstad en de woonwijken in het westen van Delft</i> verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte creëren van identiteit voor de stad Delft creëren woon- en werkgelegenheid
Een visie op stedenbouwkundige ver- betering	J. Busquets, 1999	station behouden op centrale locatie gebruik maken intermodale mogelijkheden vervoer creëren grote openbare ruimte en stedelijke functies <i>compositie oud en nieuw</i> multifunctionele structuur introduceren creëren nieuw centraal gebied samenhangend geheel infrastructuur, voorzieningen, openba- re ruimte en stedelijk weefsel uitvoering volgt ontwikkelingsproces

3. BEOORDELINGSWIJZE

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de beoordeling plaatsvindt van de verschillende alternatieven. Daartoe worden de gekozen beoordelingscriteria verantwoord en wordt aangegeven op welke wijze deze worden toegepast.

3.1. Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria zijn gebaseerd op de aspecten herkenbaarheid, stedelijke samenhang, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. Alle zijn van groot belang voor het welbevinden van burgers in de stedelijke omgeving. Het gaat daarbij om stedenbouwkundige criteria, waarop de kwaliteit van de stedelijke ruimte wordt beoordeeld en betreft derhalve een zogenoemd 'expert judgement'.

herkenbaarheid

De herkenbaarheid van het stedelijke gebied betreft de visuele kenmerken van het stedelijk weefsel (de verschillende structuren) binnen het plangebied. Het gaat daarbij om de volgende criteria:

- de herkenbaarheid van de rand van de oude stad;
- de herkenbaarheid van de elementen van de oude stad;
- de herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad;
- de herkenbaarheid van de route tussen station en oude stad;
- de herkenbaarheid van groenstructuur.

De herkenbaarheid van de wegenstructuur wordt niet als criterium behandeld bij het thema stadslandschap, omdat dit wordt behandeld onder het thema verkeer. De herkenbaarheid van de wandelroute tussen station en oude stad wordt wel in beschouwing genomen, omdat het gemeentebestuur hecht aan een goede relatie tussen station en oude stad. In het kader van het thema stadslandschap wordt daarbij specifiek naar de beleving van deze route gekeken (vindbaarheid, oriëntatiemogelijkheden).

De herkenbaarheid van de groenstructuur is gericht op de mogelijkheden om in visueel opzicht een herkenbare groenstructuur te ontwikkelen in relatie tot de stedelijke ruimten en onderscheidt zich in die zin van de ecologische beoordeling (bijvoorbeeld: gazon is ecologisch niet van belang, maar kan visueel ruimtelijk wel van grote betekenis zijn).

De waterstructuur zal wat betreft belevingswaarde en zichtbaarheid in alle alternatieven verbeteren door de aanleg van de gracht in de Phoenixstraat. Aangezien dit in alle alternatieven op gelijke wijze zal gebeuren is dit criterium niet onderscheidend en wordt verder niet meegenomen in de beoordeling van de milieugevolgen.

In de herkenbaarheid van stedenbouwkundige structuur zijn historisch geografische aspecten meegenomen, zoals de historische rand van de oude stad. Dit aspect is niet meegewogen bij het thema cultuurhistorie (dit beperkt zich tot archeologie en historisch waardevolle bebouwing).

stedelijke samenhang

Gezien de huidige sterke doorsnijding van de stad door het spoorviaduct en de barrièrewerking die daarvan uitgaat, wordt specifiek aandacht besteed aan de stedelijke samenhang. Het gaat om de volgende criteria:

- de visuele relatie tussen de stadsdelen;
- de aansluiting van nieuwe bebouwing op de bestaande stedelijke bebouwingsstructuur;
- de ligging station ten opzichte van binnenstad;
- de zichtbaarheid hoogte accenten in de stad van af het station.

Onder het thema stadslandschap wordt de samenhang van de stad vooral visueel benaderd. De functionele barrièrewerking wordt onder het thema verkeer behandeld. Specifieke aandacht wordt besteed aan de ligging van het station ten opzichte van de binnenstad in verband met het belang dat het gemeentebestuur hecht aan de relatie tussen station en oude stad. In stedenbouwkundig opzicht is naast de herkenbaarheid van de route tussen beide ook de positionering en afstand van belang.

Immers een route kan wel herkenbaar zijn en positief worden gewogen, maar als de afstand tussen station en oude stad groter is, dan is dat laatste een ander aspect en wordt negatief gewogen.

ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit heeft vooral betrekking op de kwaliteit van de openbare ruimte. Vanuit het overheidsbeleid wordt hieraan groot belang gehecht voor de leefbaarheid van het stedelijke gebied. Daarbij is het van belang of de functies die de openbare ruimte heeft en moet hebben voldoende tot uitdrukking komt in de inrichting van die openbare ruimte. De aandacht gaat in het bijzonder uit naar de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte als verblijfsgebied. Het betreft de volgende criteria:

- de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimten langs de rand van de oude stad;
- de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimten langs de rand van de vooroorlogse stad;
- de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ten zuiden van de Westlandseweg;
- de ruimtelijke kwaliteit van het middendeel;
- de ruimtelijke kwaliteit van de groenstructuur.

De ruimtelijke kwaliteit van de groenstructuur wordt bij dit criterium vooral bepaald door de mogelijkheden voor menselijk gebruik of beleving en niet door de betekenis voor planten en dieren, dat laatste aspect wordt behandeld bij het thema ecologie.

sociale veiligheid

Naast de uiterlijke verschijningsvorm van de stad is ook van belang of burgers zich veilig voelen in het stedelijke gebied. De volgende criteria zijn hiervoor opgesteld:

- de overzichtelijkheid van openbare ruimten en routes;
- de levendigheid en sociale controle van de openbare ruimten en routes;

De mate van verlichting van ruimten en routes is hierbij uiteraard van belang. De ruimtelijke modellen zijn echter niet vergenoeg uitgewerkt om dit criterium te kunnen beoordelen.

3.2. Beoordelingsmethodiek

De beoordeling van de criteria voor het thema stadslandschap vinden op kwalitatieve gronden plaats. Door de keuze van de criteria is deze kwalitatieve beoordeling zo objectief mogelijk.

Met betrekking tot het aspect herkenbaarheid geldt, dat wanneer de herkenbaarheid gering is, dit laag wordt gewaardeerd. Wordt de herkenbaarheid vergroot, door bijvoorbeeld de verbetering van de zichtbaarheid, ruimtelijke samenhang of duidelijkheid, dan is er positief effect. Vermindert de herkenbaarheid, dan is er negatief effect.

Voor stedelijke samenhang geldt dat wanneer de bebouwingsstructuur wat betreft maat en schaal op elkaar aansluit, er sprake is van stedelijke samenhang. Dit wordt hoog gewaardeerd. Dit sluit aan bij één van de criteria voor de ruimtelijke inrichting van Nederland uit de 'Vijfde Nota', namelijk 'menselijke maat', maar ook bij één van de doelstellingen van 'Een visie op stedelijke verbetering', namelijk het creëren van een harmonieuze compositie van oud en nieuw. Ook de situering van functies ten opzichte van elkaar bepaalt de samenhang. In dit geval wordt de situering van het station ten opzichte van de oude stad van belang geacht voor de stedelijke samenhang. Dit is ook verwoord in 'Een visie op stedelijke verbetering'. Wanneer de aanwezige bebouwing zichtlijnen mogelijk maakt tussen verschillende stadsdelen of naar oriëntatie punten kan de samenhang van het stedelijk gebied ook daadwerkelijk beleefd worden en wordt dit positief gewaardeerd.

Wanneer bebouwingsstructuren in de voorgestelde alternatieven beter aansluiten op de aangrenzende bebouwing en het aantal zichtlijnen toeneemt is positief effect. Wanneer het station verder van de oude stad wordt gesitueerd is negatief effect.

Voor het aspect ruimtelijke kwaliteit geldt dat wanneer de openbare ruimte rommelig, niet helder en onverzorgd is ingericht, de ruimtelijke kwaliteit ervan laag wordt gewaardeerd. De alternatieven zijn slechts modelmatig uitgewerkt. De verandering van de ruimtelijke kwaliteit is hieruit niet af te lezen. Wel zijn visueel ruimtelijke en functioneel ruimtelijke ingrepen af te lezen.

Uit de voorgestelde ruimtelijke en functionele situatie in de alternatieven zijn kansen afleesbaar voor verbetering of vermindering van de ruimtelijke kwaliteit. Zo zullen vermindering van de verschillende verkeerstypen, een eenduidiger gebruik zoals bijvoorbeeld voetgangersgebied en ondergronds parkeren kansen bieden voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Voor het aspect sociale veiligheid geldt dat wanneer ruimten en routes niet overzichtelijk zijn en 's avonds verlaten, de sociale veiligheid laag wordt gewaardeerd. De alternatieven zijn niet voldoende uitgewerkt om veranderingen in de sociale veiligheid direct te kunnen aflezen. Het is echter wel op grond van de modelmatige uitwerking van de alternatieven mogelijk om als gevolg van de stedelijke structuur, de hoge dan wel lage ligging van het station en de situering van de verschillende functies, een verwachting uit te spreken of er kansen dan wel risico's zijn voor de verandering in de sociale veiligheid. Wanneer de overzichtelijkheid, levendigheid en sociale controle toenemen, is er positief effect. Het aspect sociale veiligheid wordt toegespitst op de stationsomgeving en de belangrijkste routes naar de stad in verband met de concentratie aan voetgangers in dit gebied.

3.3. Conclusie

In de navolgende tabel staat een overzicht van de in dit MER gehanteerde aspecten en beoordelingscriteria.

Tabel 3.1. Beoordelingskader stadslandschap

aspect	criterium	eenheid / parameter
herkenbaarheid	herkenbaarheid rand oude stad	kwalitatief
	herkenbaarheid van de elementen van de oude stad	kwalitatief
	herkenbaarheid rand vooroorlogse stad	kwalitatief
	herkenbaarheid route station - oude stad	kwalitatief
	herkenbaarheid groenstructuur	kwalitatief
stedelijke samenhang	visuele relatie tussen stadsdelen	kwalitatief
	aansluiting bebouwingsstructuur	kwalitatief
	ligging station t.o.v. binnenstad	afstand in m
	zichtbaarheid oriëntatiepunten en hoogteaccenten vanaf station	kwalitatief
ruimtelijke kwaliteit	ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs rand oude stad	kwalitatief
	ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs rand vooroorlogse stad	kwalitatief
	ruimtelijke kwaliteit gebied ten zuiden van de Westlandseweg	kwalitatief
	ruimtelijke kwaliteit middendeel	kwalitatief
	ruimtelijke kwaliteit groenstructuur	kwalitatief
sociale veiligheid	overzichtelijkheid openbare ruimten en routes	kwalitatief
	levendigheid en sociale controle openbare ruimten en routes	kwalitatief

4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Voor de beschrijving van de huidige situatie van het stadslandschap is gebruik gemaakt van een gebiedsindeling, die is afgestemd op de ruimtelijke samenhang van de stad. De gebiedsindeling is als volgt:

- noordelijk deel (DSM Gist en Phoenixstraat);
- middendeel (Houttuinen en Van Leeuwenhoeksingel);
- zuidelijk deel (Westlandseweg en Emplacement).

4.1. Huidige situatie

Het studiegebied vormt een langgerekte zone die in noord-zuidrichting door Delft loopt en bestaat uit infrastructuur met de direct aangrenzende gebieden. De Spoorzone ten noorden van de Westlandseweg vormt op hoofdlijnen de scheiding tussen de oude stad (binnenstad) en de vooroorlogse stad (eind 19e en begin 20e eeuw). Ten zuiden van de Westlandse weg vormt de Spoorzone de scheiding tussen rangeerterrein / industrieterrein ten westen van het spoor en de nieuwbouw (eind 20e eeuw, voorheen vooroorlogse bebouwing) ten oosten van het spoor. De oude stad bevat het (winkel)centrum van Delft en de vooroorlogse stad en de nieuwbouw hebben met name een woonfunctie (zie afbeelding 4.1.).

4.1.1. Herkenbaarheid

herkenbaarheid randen oude stad en vooroorlogse stad

In het noordelijk deel van de Spoorzone liggen verschillende infrastructurele elementen naast elkaar, namelijk spoor, tram en wegen. De inrichting van de ruimte wordt hier bepaald door deze infrastructuur. Met name door de aanwezigheid van het spoorviaduct is de herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad beperkt. De rand van de oude stad is duidelijk herkenbaar.

In het middendeel, rondom het station (tussen de Westvest en het spoor), ligt het gebied Houttuinen met woningen, bedrijven en voorzieningen. Het is een bijzonder gebied aangezien het op de grens van de vooroorlogse stad en de oude stad ligt. Een deel van dit gebied, tussen de stationsbrug en de Westvest ten oosten van de Van Leeuwenhoeksingel, was rond 1615 in gebruik voor de opslag en handel in hout (de Houttuinen). De Stadsbuitenweg is in die tijd, om de Houttuinen heen, naar de Van Leeuwenhoeksingel gelegd. De Van Leeuwenhoeksingel en het deel ten oosten hiervan maakt in feite deel uit van de oude stad.

Het overige deel van het gebied (de bebouwing aan de straat Houttuinen, het station en de bebouwing in de Van Leeuwenhoeksingel) vormen qua bouwperiode, bebouwingsstructuur en type bebouwing een deel van de rand van de vooroorlogse stad. Doordat het spoor tussen het gebied Houttuinen en de overige bebouwing van de vooroorlogse stad in ligt, is het gebied Houttuinen momenteel niet meer herkenbaar als rand van de vooroorlogse stad. Ook is het deel ten oosten van de Van Leeuwenhoeksingel niet herkenbaar als onderdeel van de oude stad, aangezien de bebouwing in dit gebied geen relatie heeft met de structuur van de oude stad. Deze bebouwing diende vroeger als Constructiewerkplaatsen der Artillerie. Dit gebied Houttuinen is alleen toegankelijk vanaf de straat Houttuinen aan de oostzijde, aangezien langs de westzijde van het gebied het talud van het spoor ligt. De oude stad begint nu ten oosten van de Westsingel en vooroorlogse stad ten westen van het spoor. Het gebied ten westen van het spoortalud vormt in feite de achterzijde van het spoor en station en is hierdoor niet duidelijk herkenbaar als rand van de vooroorlogse stad.

Ten zuiden van de Westlandseweg ligt aan de oostzijde van het spoor een deel van de van oorsprong vooroorlogse stad. Hier heeft onlangs herstructurering plaatsgevonden en staan nu met name (nieuwbouw)woningen. Alleen aan de Hooikade staat nog enige vooroorlogse bebouwing. Aan de westzijde bevindt zich direct langs het spoor het rangeerterrein. De rand van de vooroorlogse stad is hier derhalve niet meer aanwezig.

Afbeelding 4.1. Stedelijke hoofdstructuur centrum Delft



herkenbaarheid elementen oude stad

Er zijn nog een aantal herkenbare elementen van de oude stad aanwezig, namelijk de Molen de Roos en één van de waltorens (Bagijnstoren) als onderdeel van de vroegere vesting. Daarnaast is de vorm van het bastion, dat bij de vroegere Waterslootsepoort heeft gelegen, ter plaatse van het Bolwerk bij de Buitenwatersloot/Binnenwatersloot, nog in de ruimtelijke structuur te herkennen. Deze elementen versterken de ruimtelijke structuur, evenals een aantal historische gebouwen, die in de rand van de oude stad staan. Het gaat hierbij om de Prinsenhof en het pand van het Hoogheemraadschap.

Ook de Van Leeuwenhoeksingel is een nog aanwezig element van de oude stad. Dit is echter een op zichzelf staand element dat geen herkenbare relatie meer heeft met de ruimtelijke structuur van de oude stad.

herkenbaarheid route station - oude stad

Het station ligt in het gebied Houttuinen, tussen het Bolwerk en de Westlandseweg. Vanuit het station is er een korte verbinding voor fietsers en voetgangers naar het centrum van Delft (via Barbarasteeg), maar geen duidelijke routing. De twee hoofdroutes zijn in feite via de Westvest naar de Binnenwatersloot en via de Westvest naar de Zuidwal. Beide routes zijn door de inrichting niet duidelijk herkenbaar.

herkenbaarheid groenstructuur

De groene elementen binnen het studiegebied zijn momenteel klein en versnipperd aanwezig. Er is geen herkenbare structuur. Aan de noordzijde van het studiegebied bevindt zich het Agnetapark en heeft het gebied rondom de Molen de Roos en de Bagijnstoren een groen karakter met bomen, evenals het Bolwerk. Het gaat hierbij om losse groene elementen die geen samenhang met elkaar hebben.

In het middendeel zijn er enkele rijen met bomen langs de Phoenixstraat en Westvest aanwezig en bevindt zich een groenstrook aan de westzijde van het spoor. Ook deze elementen staan niet in verbinding met elkaar, waardoor geen sprake is van een samenhangende structuur.

Aan de zuidkant van het studiegebied, tussen het spoor en de nieuwe woonwijk ligt een smalle groenstrook. Het gaat hierbij in feite om een reststrook, die visueel bijdraagt aan het groene karakter van het talud.

4.1.2. Stedelijke samenhang

De stad wordt momenteel duidelijk doorsneden door het spoorviaduct en talud. Hierdoor is er een barrière aanwezig die negatieve invloed heeft op de stedelijke samenhang.

visuele relatie tussen stadsdelen

In het noordelijk en middendeel vormt de Spoorzone een visueel-ruimtelijke barrière tussen de oude stad en de vooroorlogse stad. In het noordelijk deel is visuele barrière, aangezien het spoorviaduct met de eronder gelegen parkeerplaatsen een visuele belemmering vormt voor de aan weerszijden van de Spoorzone gelegen bebouwing.

In het middendeel is ook een visuele barrière. Het spoor ligt hier op een talud, waardoor er geen zichtrelaties zijn tussen de stadsdelen aan weerszijden van het talud.

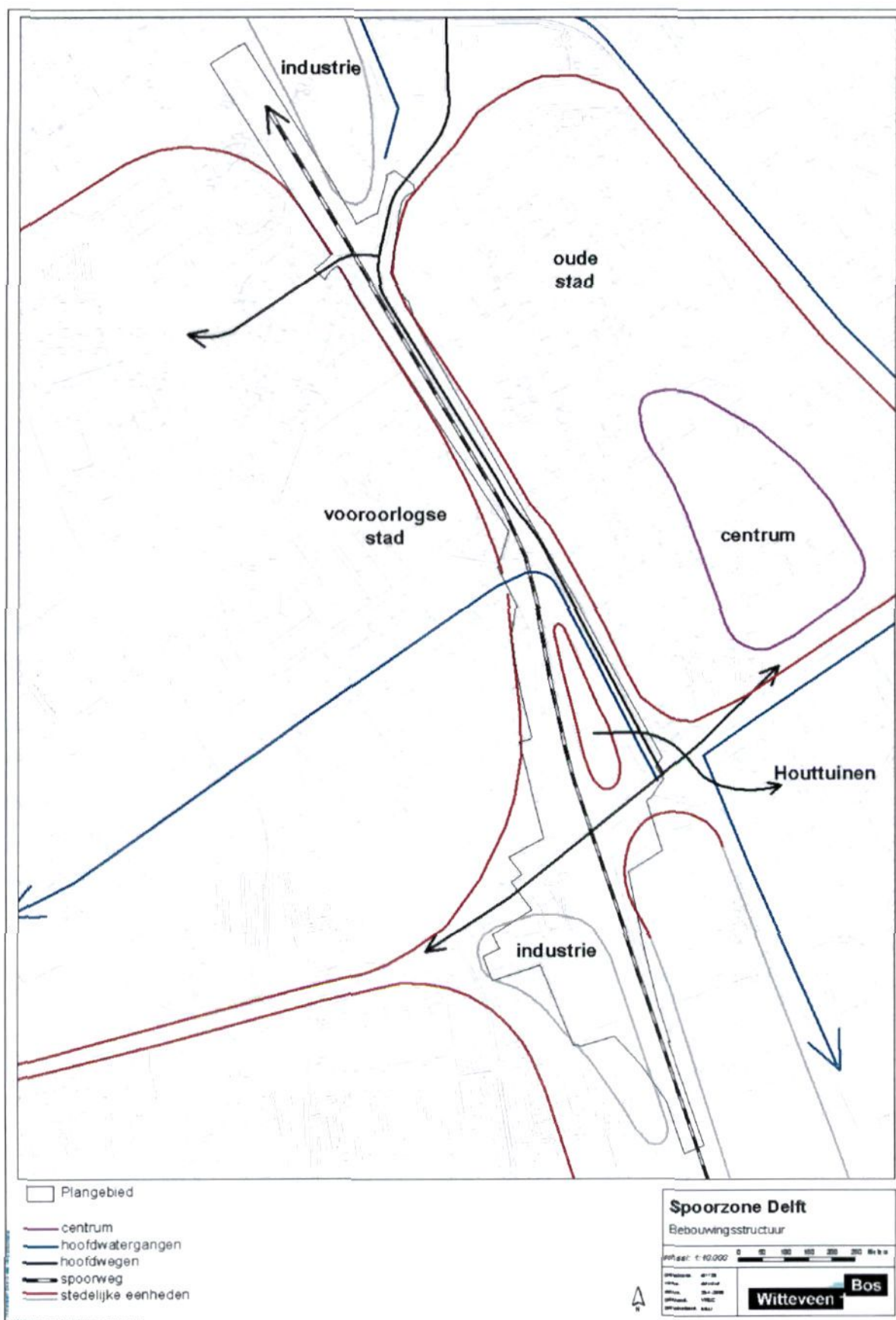
Ook in het zuidelijk deel vormt het spoor een duidelijke visuele scheiding. Het spoor ligt hier op een talud. De barrière is hier overigens minder storend dan bij de oude stad en vooroorlogse stad, aangezien er geen functionele relatie is tussen gebieden aan weerszijden van het spoor.

Tussen het middendeel en het zuidelijk deel vormt de Westlandseweg met de Irenetunnel eveneens een duidelijk visuele barrière door de verdiepte ligging van de weg en de muren van de tunnel.

aansluiting bebouwingsstructuur

De bebouwingsstructuur in de verschillende stadsdelen aan weerszijden van de Spoorzone is verschillend van karakter en bebouwingsrichting, maar sluit qua maat en schaal grotendeels op elkaar aan (zie afbeelding 4.2.).

Afbeelding 4.2. Bebouwingsstructuur centrum Delft



In het uiterste noorden van het plangebied ligt aan de westzijde van het spoor het Agnetapark, dat deel uitmaakt van de vooroorlogse stad. Het Agnetapark is een fabriekspark met villa-achtige bebouwing, dat is gerealiseerd voor de arbeiders van de toenmalige Gist- en Spiritusfabriek. Het Agnetapark is op zodanige wijze ontworpen dat het een op zichzelf staand gebied is.

Aan de oostzijde van het spoor ligt een industrieterrein. Beide gebieden hebben een verschillende structuur en hebben geen ruimtelijke en functionele relatie met elkaar, aangezien het spoor hier op een talud ligt.

In het noordelijk deel van het studiegebied (Phoenixstraat/Spoorsingel) vormt de spoorzone de scheiding tussen de oude stad en de vooroorlogse stad. De bebouwingsstructuur in de oude stad is met name noord-zuid en in de vooroorlogse stad met name oost-west gericht. Door deze oost-west gerichte structuur wordt het spoor als visuele barrière voornamelijk ervaren vanuit de vooroorlogse stad. De bouwblokken in de oude stad zijn over het algemeen iets groter van omvang dan in de vooroorlogse stad. Langs de Phoenixstraat bestaat de bebouwing aan de kant van de oude stad veelal uit grote panden met openbare functies en een bouwhoogte variërend van circa 9 tot 15 meter. Aan de zijde van de vooroorlogse stad heeft de bebouwing een kleinere korrelgrootte, met name een woonfunctie en een bouwhoogte van circa 9 tot 12 meter. De bebouwing ligt hier aan de Spoorsingel (een weg langs de westzijde van het spoor). De bebouwingsstructuur is verschillend van karakter door architectuur en korrelgrootte, maar qua maat en schaal met elkaar in verhouding.

In het centrale deel ligt het gebied Houttuinen, tussen het spoor en de Westvest. Deze bebouwing ligt als enige bebouwing van de vooroorlogse stad ten oosten van de spoorlijn. Langs de Houttuinen en de Van Leeuwenhoeksingel heeft de bebouwing een maat en schaal die vergelijkbaar is met de vooroorlogse stad. Tussen de Westvest en de Van Leeuwenhoeksingel zijn nog een aantal grote (stenen) loodsen van de voormalige Constructiewerkplaats der Artillerie aanwezig. Zowel ruimtelijk als functioneel gezien, ligt het gebied tussen de vooroorlogse stad en de oude stad in, maar heeft er geen relatie mee. In het gebied bevinden zich woningen, bedrijven en voorzieningen.

In het zuidelijke deel van het studiegebied ligt aan de westzijde van het spoor het rangeerterrein en is aan de oostzijde eind 20e eeuw een woongebied gerealiseerd. Dit woongebied bestaat uit oost-west gerichte straten. Aan de zijde van het spoor is gestapelde bebouwing gerealiseerd met een bouwhoogte van circa 15 tot 20 meter. Tussen deze bebouwing en het spoor ligt parkeerruimte, een weg en een groenzone. Achter de gestapelde bebouwing zijn rijen met eengezinswoningen gerealiseerd van 6 tot 9 meter hoog. De bebouwingsstructuur wijkt enigszins af van de structuur in de vooroorlogse en oude stad, *aangezien de structuur ruimer van opzet is en bebouwingsblokken minder gesloten zijn.* Ook hier zijn de gebieden ter weerszijden van het spoor verschillend van structuur. Aangezien het spoor hier op een talud ligt is er zowel ruimtelijk als functioneel geen relatie tussen beide delen.

ligging station ten opzichte van de oude stad

Het station ligt in het gebied Houttuinen, tussen het Bolwerk en de Westlandseweg. Het station ligt hier op relatief korte afstand van zowel de oude binnenstad als het economische centrum (zuidelijk deel binnenstad, waaronder Zuidpoortgebied). Het is van belang voor het functioneren van de stad, dat het vanuit het station direct duidelijk (qua beleving en oriëntatie) is waar het centrum van Delft zich bevindt. Het is belangrijk dat het station dicht bij de oude stad ligt, aangezien Delft een toeristisch aantrekkelijke stad met een historische kern is.

zichtbaarheid oriëntatiepunten en hoogteaccenten vanaf station

De oude stad is duidelijk herkenbaar, doordat het station met de voorzijde naar de oude stad is gericht, met name het zicht vanaf het stationsgebouw op enkele kerktorens. Dit is van belang voor de oriëntatie vanuit het station.

4.1.3. Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit heeft vooral betrekking op de kwaliteit van de openbare ruimte. De aandacht gaat in het bijzonder uit naar de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte als verblijfsgebied.

ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs rand oude stad

In het noordelijk deel van het plangebied wordt de inrichting van de openbare ruimte langs de rand van de oude stad bepaald door diverse soorten infrastructuur die hier naast elkaar zijn gesitueerd, namelijk de tram, auto, fietser en voetganger. Het beeld is hierdoor stenig en de ruimtelijke kwaliteit is matig. Alleen ter plaatse van de tram, molen en waltoren is een deels groene inrichting, maar ook deze groene inrichting is matig van kwaliteit en weinig structureel.

Ook in het middendeel wordt de openbare ruimte langs de rand van de oude stad met name bepaald door de infrastructuur. Ook hier is het gehele profiel van de Westvest benut voor de auto, tram, fietser en voetganger. De inrichting van het profiel is stenig en matig van kwaliteit. Alleen de aanwezigheid van de Westsingelgracht geeft kwaliteit aan de openbare ruimte. Deze kwaliteit wordt echter nauwelijks benut. De gracht wordt deels begeleid door een bommenrij.

ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs rand vooroorlogse stad

In het noordelijk deel bestaat de openbare ruimte langs de rand van de vooroorlogse stad uit een weg ter ontsluiting van de hier gelegen woonbebouwing en de parkeerplaatsen onder het spoor. Door de ligging 'achter' het spoorviaduct heeft deze ruimte het karakter van een besloten ruimte. Deze ruimte wordt gedomineerd door de infrastructuur en de geparkeerde auto's, waardoor deze ruimte geen goede ruimtelijke kwaliteit heeft.

In het middengebied vormt ligt de openbare ruimte langs de rand van de vooroorlogse stad verborgen achter het spoortalud en is er in feite sprake van de achterzijde van het spoor en station. Er is weinig aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte. De ruimtelijke kwaliteit wordt dan ook laag gewaardeerd.

ruimtelijke kwaliteit gebied ten zuiden van Westlandseweg

De ruimtelijke kwaliteit in het gebied ten zuiden van de Westlandseweg, aan de oostzijde van het spoor is in principe goed. Er is hier eind jaren negentig een nieuwe woonwijk gerealiseerd, waarbij redelijk zorgvuldig aandacht is besteed aan de architectuur en de buitenruimte. Direct ten zuiden van de Westlandseweg bevindt zich echter nog een braakliggend terrein. Dit terrein doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit.

Ten westen van het spoor is de ruimtelijke kwaliteit niet optimaal. Direct langs het spoor bevindt zich het buiten gebruik zijnde rangeerterrein van de NS. Dit terrein ligt in feite braak en zit er verlaten uit. Direct achter het rangeerterrein is rommelige bedrijfsbebouwing aanwezig (o.a. auto-onderdelenhandelaar, tijdelijke loods brandweer, wasstraat, benzinstation). Zowel het rangeerterrein als deze bedrijfsbebouwing hebben een geen goede ruimtelijke kwaliteit. Tussen de Industriestraat en de Papsouwselaan bevindt zich nieuwere bedrijfsbebouwing met een redelijke ruimtelijke kwaliteit. Aan de Papsouwselaan is woningbouw met daaronder detailhandel en kantoorbebouwing gerealiseerd. Deze bebouwing is grotendeels naoorlogs en sluit aan bij de bebouwing aan de overzijde van de Papsouwselaan.

Deels is de bebouwing er later tussengeplaatst waardoor een rommelig beeld is ontstaan. Aan de voorzijde van de bebouwing wordt veelal geparkeerd. Zowel de bebouwing als de buitenruimte zijn matig van kwaliteit.

ruimtelijke kwaliteit middendeel

In het middendeel is het station gelegen. De bebouwing in het middendeel is divers en daardoor enigszins rommelig. In het noordelijk deel ligt het gebied Houttuinen met een duidelijke bebouwingsrand aan het stationsplein en de straat Houttuinen, maar een rommelig achtergebied. Ten zuiden van het station bevindt zich de Van Leeuwenhoeksingel. De bebouwing hieraan vormt een duidelijke rand en staat in de rooilijn van het stationsgebouw. De bebouwing ligt dicht op het spoor en de achterzijde van de bebouwing heeft vanaf het spoor gezien een rommelig aanzicht. Voor de Van Leeuwenhoeksingel bevinden zich een bedrijfspand, tentoonstellingsruimte en een parkeerterrein. De ruimtelijke kwaliteit hiervan is matig. Het middendeel wordt van de oude stad gescheiden door de drukke verkeersader de Westvest. De inrichting van de Westvest wordt gedomineerd door het verkeer. Hierdoor is de ruimtelijke kwaliteit beperkt. De voorruimte voor het station is niet duidelijk herkenbaar, niet duidelijk afgebakend en heeft alleen een verkeersfunctie, waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte ter plaatse beperkt

is. Er is derhalve geen duidelijk stationsplein aanwezig. In zijn geheel is de ruimtelijke kwaliteit van het middendeel niet goed.

ruimtelijke kwaliteit groenstructuur

De ruimtelijke kwaliteit van de groene elementen is in het algemeen matig door de ligging direct langs wegen. Bovendien zijn de groenstroken te klein van omvang om goed te kunnen worden gebruikt. Het Agnetapark vormt hierop een uitzondering, aangezien dit gebied als park is ontworpen. Het Agnetapark heeft een goede ruimtelijke kwaliteit.

4.1.4. Sociale veiligheid

Naast de uiterlijke verschijningsvorm van de stad is ook van belang of burgers zich veilig voelen in het stedelijke gebied.

overzichtelijkheid openbare ruimten en routes

De overzichtelijkheid van de openbare ruimten en routes is momenteel matig. In het noordelijk deel komt dit met name door de aanwezigheid van het spoorviaduct. Hierdoor zijn de Phoenixstraat en de Spoorsingel niet goed te overzien. Onder het spoorviaduct zelf is de sociale veiligheid niet goed, doordat het hier vrij donker is en de ruimte onoverzichtelijk is door de draagconstructie van het viaduct en de geparkeerde auto's.

In het middendeel is het stationsplein overzichtelijk, behalve ter plaatse van de bedrijfspanden (voormalige Constructiewerkplaatsen der Artillerie). De twee routes om van de oude stad en het station ten oosten van het spoor naar de vooroorlogse stad en naoorlogse stad ten westen van het spoor te gaan zijn sociaal onveilig, doordat ze onoverzichtelijk en donker zijn. Het gaat hierbij om het fiets- en voetgangerstunneltje bij het station en de Irenetunnel.

In het zuidelijk deel is de openbare ruimte in het deel ten oosten van het spoor overzichtelijk. Hier is een nieuw woongebied gerealiseerd en de openbare ruimte is vormgegeven als woonstraten en (kleinschalig) parkeergebied. Ten westen van het spoor is de openbare ruimte onoverzichtelijk en achteraf gesitueerd, namelijk achter het rangeerterrein en tussen de bedrijvigheid.

levendigheid openbare ruimte

In het noordelijk deel is de Phoenixstraat levendig, aangezien deze druk wordt gebruikt voor diverse soorten verkeer en hier diverse openbare functies zijn gesitueerd. De sociale controle is 's avonds echter matig, doordat er relatief weinig woningen aanwezig zijn en de aanwezige kantoren en openbare functies 's avonds niet gebruikt worden. Het noordelijk deel van de Spoorsingel is niet echt levendig. Het gaat hier om een woonstraat, die vrijwel alleen wordt gebruikt door bestemmingsverkeer.

De functie (woongebied) is eenzijdig en trekt weinig publiek. De sociale controle is door de aanwezigheid van de woningen echter goed. In het zuidelijke deel van de Spoorsingel zijn de aanwezige functies meer gemengd, daardoor is de levendigheid hier groter.

In het middendeel is het gebied aan de zijde van de Westvest en het stationsplein levendig, door de aanwezigheid van het station en diverse openbare functies. De sociale controle is 's avonds matig, aangezien deze openbare functies dan niet gebruikt worden en alle woningen op de verdiepingen zitten. Aan de zijde van de Coenderstraat is het gebied gematigd levendig. Er is hier sprake van de achterkant van het station, waardoor er redelijk wat fietsers en voetgangers langskomen. Toch is de sociale veiligheid matig, aangezien deze straat aan één zijde grenst aan het talud van het spoor, de ruimte een achterkantsfeer uitstraalt en er tevens bedrijven en een school zijn gevestigd. Deze dragen niet bij aan de levendigheid van het gebied in de avonduren. Aan een deel van de Coenderstraat zijn woningen gerealiseerd die wel 's avonds bijdragen aan de sociale controle.

In het zuidelijk deel zijn de gebieden aan weerszijden van het talud niet levendig. Dit komt door de aanwezige functies. Aan de oostzijde ligt een woongebied, waardoor hier alleen bewoners komen en aan de westzijde is het rangeerterrein en een bedrijventerrein gesitueerd. De sociale veiligheid hiervan is niet goed, aangezien het 's avonds een dood gebied is. In het gebied ten oosten van het spoor is

daarentegen wel sprake van sociale controle door de aanwezige woningen. De sociale controle aan de westzijde is eveneens niet gunstig. Met name bij het Abtswoudsetunneltje is dit een probleem, aangezien hier een fietsroute aanwezig is. Deze route is sociaal onveilig, aangezien er 's avonds geen sprake is van sociale controle.

4.2. Autonome ontwikkelingen

Er zijn geen autonome ontwikkelingen die van invloed zijn op het stadslandschap binnen het studiegebied. De enige relevante ontwikkeling (NSD-terrein) is nog in een te 'pril' stadium om een oordeel te geven.

4.3. Conclusie

In de huidige situatie zijn de rand van de vooroorlogse stad, de route van het station naar de binnenstad en de groenstructuur niet goed herkenbaar. De rand van de vooroorlogse stad is niet goed herkenbaar, doordat deze gelegen is 'achter' het spoor en het zicht op deze rand wordt belemmerd door het talud dan wel het viaduct. De rand van de oude stad is duidelijk herkenbaar.

Er zijn in de Spoorzone nog diverse elementen van de oude stad aanwezig, zoals Molen de Roos en de Bagijnstoren. Deze elementen versterken de ruimtelijke structuur. De Van Leeuwenhoeksingel is eveneens een element van de oude stad, maar door zijn geïsoleerde ligging alleen als relikwie aanwezig.

Het station ligt op een goede locatie, nabij de oude binnenstad en het economisch centrum. De route van het station naar de binnenstad is niet duidelijk herkenbaar, dit komt met name omdat deze niet als zodanig is ingericht. Er is eigenlijk geen echte groenstructuur, aangezien de aanwezige groenstroken en bomenrijen incidenteel voorkomen in het plangebied zonder directe samenhang.

De stedelijke samenhang is in het algemeen matig, doordat het spoorviaduct en talud en de Westlandseweg met de Irenetunnel een belangrijke visuele barrière vormen. De maat en schaal van de gebieden rondom de Spoorzone sluiten goed op elkaar aan, maar de bebouwingstructuur van de diverse gebieden is verschillend. De oude stad is duidelijk herkenbaar vanaf het station, doordat het station met de voorzijde naar de oude stad is gericht, met name het zicht vanaf het stationsgebouw op enkele kerktorens.

De ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte is eveneens matig. Dit komt doordat de openbare ruimte grotendeels wordt gedomineerd door de verkeersfunctie en ook als verkeersruimte is ingericht. De ruimtelijke kwaliteit van het middendeel is niet goed. De ruimtelijke structuur is vrij versnipperd en de openbare ruimte, waaronder het stationsplein, wordt gedomineerd door de verkeersfunctie. De ruimtelijke kwaliteit van het zuidelijk deel van het plangebied is deels goed, maar deels minder goed door de uitstraling van de bebouwing en rommelige inrichting van de openbare ruimte. De herkenbaarheid van de waterstructuur is goed, maar kan nog versterkt worden.

De sociale veiligheid is redelijk, doordat de openbare ruimten levendig zijn (veel verkeersstromen) en er sprake is van een redelijke sociale controle. Sociale controle Phoenixstraat, Westvest en stationsplein overdag goed, 's avonds matig: wel woningen aanwezig maar niet op begane grond. Bij Spoorsingel en Coenderstraat sociale controle goed door aanwezigheid woningen. Dit geldt ook voor gebied ten zuidoosten van Westlandseweg. Ten zuidwesten van de Westlandseweg is de sociale controle 's avonds niet goed doordat het gebied dan niet gebruikt wordt. De overzichtelijkheid van de openbare ruimten en routes laat te wensen over.

Er zijn geen autonome ontwikkelingen die van invloed zijn op het plangebied.

In de navolgende tabel staat een overzicht van de beoordeling van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen.

Tabel 4.1. Beoordeling referentiesituatie voor stadslandschap

criterium	huidige situatie en autonome ontwikkeling	beoordeling
herkenbaarheid		
herkenbaarheid rand oude stad	rand oude stad duidelijk aanwezig.	+
herkenbaarheid van de elementen van de oude stad	aantal elementen oude stad aanwezig en zichtbaar. Ook Van Leeuwenhoeksingel is (los) element oude stad.	+
herkenbaarheid rand vooroorlogse stad	rand niet duidelijk herkenbaar door ligging aan achterkant station/viaduct.	--
herkenbaarheid route station - oude stad	de route van station naar oude stad niet helder.	-
herkenbaarheid groenstructuur	groenstructuur nu versnipperd en niet duidelijk herkenbaar.	-
stedelijke samenhang		
visuele relatie tussen stadsdelen	wordt belemmerd door de visuele barrière in de vorm van spoorviaduct / talud.	--
aansluiting bebouwingsstructuur	maat en schaal van gebieden rond spoorzone sluit op elkaar aan (m.u.v. bedrijfsgebouwen tussen Van Leeuwenhoeksingel en Westvest). gebieden hebben een verschillende bebouwingsstructuur.	+
ligging station t.o.v. binnenstad	station ligt dicht bij oude stad en het economische centrum.	+
zichtlijnen naar oriëntatiepunten en hoogte-accenten vanaf station	er zijn enkele zichtlijnen aanwezig. Dit bevordert de oriëntatie.	+
ruimtelijke kwaliteit		
ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs rand oude stad	kwaliteit is matig door dominerende infrastructuur.	-
ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs rand vooroorlogse stad	kwaliteit is matig door dominerende infrastructuur.	-
ruimtelijke kwaliteit gebied ten zuiden van Westlandseweg	kwaliteit is in principe goed, maar het braakliggende terrein doet hier afbreuk aan. De ruimtelijke kwaliteit ten westen van het spoor heeft een rommelige bebouwing en inrichting.	-
ruimtelijke kwaliteit middendeel	kwaliteit is beperkt, doordat de ruimtelijke structuur versnipperd is, de openbare ruimte wordt gedomineerd door verkeersstromen en er geen duidelijk stationsplein is.	-
ruimtelijke kwaliteit groenstructuur	kwaliteit matig door beperkte omvang en ligging langs wegen. kwaliteit Agnetapark goed	-
sociale veiligheid		
overzichtelijkheid openbare ruimten en routes	door aanwezigheid spoorviaduct en talud zijn openbare ruimtes en routes vaak onoverzichtelijk.	-
levendigheid en sociale controle openbare ruimte	de levendigheid en sociale controle openbare ruimte varieert sterk binnen het plangebied. In sommige gebieden is deze goed, in andere gebieden overdag goed en 's avonds slecht.	0

5. MILIEUGEVOLGEN

De alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van stedenbouwkundige modellen. Deze modellen zijn geen volwaardige ontwerpen, waarin inzicht wordt gegeven in de organisatie en vormgeving van de openbare ruimte. Als gevolg hiervan heeft geen concrete toetsing plaatsgevonden, maar is beoordeeld op de kansen voor de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende alternatieven.

In het noordelijk deel van het plangebied zijn er voor het stadslandschap geen verschillen tussen de alternatieven. Wel zal het stadslandschap in dit gebied veranderen door de ingreep. In dit hoofdstuk zullen de gevolgen van het voornemen wel worden beschreven, maar niet meegenomen in de beoordeling, aangezien de alternatieven voor dit deel van het plangebied niet onderscheidend zijn.

5.1. Herkenbaarheid

herkenbaarheid rand oude stad

In het deel van het plangebied ten noorden van de Buitenwatersloot wordt de rand van de oude stad in alle alternatieven beter herkenbaar, doordat het viaduct verdwijnt en er een gracht en een boulevard worden aangelegd. In het deel ten zuiden van de Buitenwatersloot kan de herkenbaarheid worden verbeterd, doordat het verkeer van de Westvest deels verdwijnt. Hierdoor zal het zicht op de oude stad minder worden belemmerd door de verkeersfunctie en het bijbehorende straatmeubilair (abri's en masten van trams en verkeersborden). In het deel ten zuiden van de Westlandseweg is geen rand van de oude stad meer aanwezig; de alternatieven veranderen deze situatie niet.

Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en een noordelijk station en de alternatieven met een lange tunnel en een oostelijk tracé en een noordelijk station, verdwijnt het doorgaande autoverkeer over de Westvest. Het tramverkeer en bestemmingsverkeer blijven daarentegen op de Westvest. De trambaan zal het zicht op de rand van de oude stad deels blijven belemmeren. Bij het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel verdwijnt het tramverkeer van de Westvest, maar blijft het doorgaande autoverkeer en het bestemmingsverkeer gebruik maken van deze route. Deze alternatieven leveren een verbetering van de rand van de oude stad op.

Bij de alternatieven KWZ, LWZ en LWZ+VLS verdwijnt zowel het tram- als het doorgaande verkeer. Alleen het bestemmingsverkeer blijft op de Westvest. Bij het alternatief met een korte tunnel (zonder de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel) kan de herkenbaarheid van de rand van de oude stad het meest verbeteren, aangezien de lengte, waarover de Westvest verkeersluw wordt, hier het grootst is.

herkenbaarheid van de elementen van de oude stad

In het noordelijk deel van het plangebied zal de herkenbaarheid van de elementen van de oude stad in alle alternatieven beter worden door het verdwijnen van het viaduct. Hierdoor ontstaan er vanuit de vooroorlogse stad meer zichtlijnen naar deze elementen.

In het middendeel blijft de herkenbaarheid van de elementen van de oude stad in alle alternatieven in principe gelijk aan de huidige situatie. De alternatieven zijn alleen onderscheidend met betrekking tot het al dan niet behouden van de Van Leeuwenhoeksingel als element van de oude stad.

In vijf van de acht alternatieven verdwijnt de Van Leeuwenhoeksingel en is dit element van de oude stad niet meer herkenbaar. Bij de alternatieven waar de Van Leeuwenhoeksingel (zowel de weg als de bebouwing) zal worden behouden is de herkenbaarheid hiervan vergelijkbaar met de huidige situatie. Samen met het station dat ook behouden blijft, vormt de Van Leeuwenhoeksingel een relikwie (op zichzelf staand element met een eigen waarde) van de oude stad in de nieuwe ontwikkeling.

herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad

In het noordelijk deel van het plangebied zal de herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad in alle alternatieven beter herkenbaar worden door het verdwijnen van het viaduct.

In het middendeel van het plangebied kan de herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad verbeteren, doordat:

- deze rand meer het karakter van een voorkant krijgt;
- de rand meer als één geheel kan worden herkend door aanvulling van de rand;
- het spoor ondergronds gaat.

Bij de alternatieven met een korte tunnel zal de vooroorlogse stad enerzijds herkenbaarder worden door de aanleg van een open ruimte en de realisatie van een nieuwe bebouwingswand langs de westzijde van deze ruimte, maar anderzijds minder herkenbaar worden door de nieuwbouw ten westen van het spoor ter hoogte van het huidige station.

Bij de andere alternatieven zal de herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad verbeteren ten opzichte van de huidige situatie door de aanleg van de Verlengde Coenderstraat en doordat het spoor ondergronds gaat. Hierdoor is de rand van de vooroorlogse stad beter zichtbaar.

herkenbaarheid route tussen station en oude stad

De herkenbaarheid van de route tussen het station en de oude stad kan verbeteren door herinrichting van de Westvest, waardoor hier meer ruimte ontstaat voor een aantrekkelijke voetgangersroute. Hierdoor kan de route vanaf het station duidelijker herkenbaar worden.

De herkenbaarheid van de route tussen het station en de oude stad zal in de alternatieven met een noordelijk station verbeteren, aangezien de Westvest opnieuw zal worden ingericht met meer ruimte voor een aantrekkelijke voetgangersroute. Net als in de huidige situatie is de oude stad vanaf het station herkenbaar en is het station vanuit de oude stad duidelijk zichtbaar. Het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een noordelijk station scoort net iets beter dan de andere twee alternatieven, aangezien de voorzijde van het nieuwe stationsgebouw gericht is op de route naar de oude stad.

Bij het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een zuidelijk station wordt de route naar het station enerzijds onduidelijker, aangezien het station vanaf de oude stad en vice versa niet direct zichtbaar is. Anderzijds wordt er een duidelijke route gerealiseerd vanaf het station, via een nieuwe brug naar de Westvest.

Bij de andere alternatieven zal de route tussen het station en de oude stad minder herkenbaar worden, aangezien het station vanaf de oude stad en vice versa niet direct zichtbaar is. Bovendien is er geen duidelijke route naar de oude stad voorzien. Bij het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel is deze route het minst herkenbaar, aangezien deze langs de achterzijde van de Van Leeuwenhoeksingel is geprojecteerd.

herkenbaarheid groenstructuur

In het noordelijk deel wordt de groenstructuur in alle alternatieven beter herkenbaar, doordat de Phoenixstraat en de Spoorsingel worden heringericht met een viertal bomenrijen. Drie aan de zijde van de vooroorlogse stad (Spoorsingel) en één aan de zijde van de oude stad (Phoenixstraat).

De herkenbaarheid van de groenstructuur kan in het centrale deel van het plangebied verbeteren door de aanleg van een samenhangend parkgebied en aaneengesloten laanbeplanting.

Bij alle alternatieven met een lange spoortunnel zal de herkenbaarheid van de groenstructuur verbeteren door de plaatsing van bomenrijen langs de Verlengde Coenderstraat en de aanleg van een centraal gelegen park. Bij de alternatieven met een noordelijk station wordt de herkenbaarheid van het groenstructuur het meest verbeterd, aangezien het langgerekte park de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg met elkaar verbindt. Bij de alternatieven met een lange tunnel en een zuidelijk station wordt de herkenbaarheid van de groenstructuur iets minder verbeterd aangezien het park wordt onderbroken door het stationsgebouw. Hierdoor wordt het park in tweeën gedeeld.

Bij de alternatieven met de korte spoortunnel verbeterd de herkenbaarheid van de groenstructuur niet of nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie, doordat er enerzijds groen toegevoegd wordt (bomenrijen en groen plein), maar anderzijds groen verdwijnt (bij school). Het nieuwe groene plein is beperkt van omvang.

De herkenbaarheid van het groenpatroon in het zuidelijk deel is voor de alternatieven met de lange tunnel vergelijkbaar met het middendeel. Bij de alternatieven met de korte tunnel verbetert de herkenbaarheid van de groenstructuur in het zuidelijk deel van het plangebied slechts beperkt. Er wordt weliswaar een bomenrij aangelegd, maar deze heeft geen relatie met de rest van het plangebied (bijvoorbeeld middendeel) en de nieuwe groenvoorziening is beperkt van omvang.

resumé herkenbaarheid

	LON	LOZ	LWN	LWZ	KWZ	LWN +VLS	LWZ +VLS	KWZ +VLS
herkenbaarheid rand oude stad	+	+	+	++	++	+	++	+
herkenbaarheid elementen oude stad	-	-	-	-	-	+	+	+
herkenbaarheid rand vooroorlogse stad	+	+	+	+	0 (0/+)	+	+	0 (0/+)
herkenbaarheid route station – oude stad	+	0	+	-	-	+	-	--
herkenbaarheid groenstructuur	++	+	++	+	0	++	+	0

5.2. Stedelijke samenhang

visuele relatie tussen stadsdelen

De visuele relatie tussen de stadsdelen is deels aanwezig door de belangrijkste oost-westverbindingen (Ruys de Beerenbrouckstraat/Wateringsevest, Buitenwatersloot/Binnenwatersloot en Westlandseweg/Zuidwal). Deze blijven in alle alternatieven behouden. De visuele relatie tussen de hiertussen gelegen stadsdelen verschilt per alternatief.

noordelijk deel

In het noordelijk deel verbetert de visuele relatie tussen de oude stad en de vooroorlogse stad in alle alternatieven, doordat het spoorviaduct en de hieronder geparkeerde auto's verdwijnen. Hierdoor wordt het gebied in algemene zin beter te overzien. Kortom de visuele barrièrewerking van het spoor zal verdwijnen. Alleen in het uiterste noorden blijft de visuele relatie vrijwel gelijk aan de huidige situatie. Door dat het talud hier aanwezig blijft, is er geen visuele relatie. Dit wordt in geringe mate versterkt door de plaatsing van een geluidsscherm.

middendeel

In het middendeel kan de visuele relatie tussen de vooroorlogse stad en de oude stad verbeteren doordat het spoor ondergronds gaat. Hierdoor zijn meer oost-west routes mogelijk, waardoor er doorzichten in oost-west richting kunnen ontstaan. Het talud van het spoor vormt dan geen visuele barrière meer. Door de aanleg van een park in noord-zuid richting kunnen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg visueel beter met elkaar worden verbonden.

In de alternatieven met een oostelijk tracé kan de visuele relatie het meest verbeteren. Door de stedenbouwkundige structuur van de nieuwe ontwikkeling en doordat het spoor ondergronds wordt aangelegd, ontstaan er in oost-west richting vijf doorzichten tussen de oude stad en de vooroorlogse stad. Door de aanleg van het park ontstaat er ook een visuele relatie tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandse weg.

Bij het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een noordelijk station verbeteren de visuele relaties iets meer dan bij het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een zuidelijk station. Bij deze laatste wordt de noord-zuid gerichte visuele relatie namelijk enigszins tenietgedaan, doordat het station in het park wordt gerealiseerd.

Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé verbeteren de visuele relaties ook zowel in noord-zuid richting als oost-west richting, maar de visuele relatie in oost-west richting is minder dan bij de alternatieven met een oostelijk tracé. Dit komt doordat de openingen in de wanden langs het park minder groot zijn en niet in elkaars verlengde liggen.

Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé met behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel verbetert de visuele relatie in oost west richting alleen ter plaatse van het huidige station, doordat het spoor ondergronds wordt aangelegd. Meer visuele relaties zijn in deze richting niet mogelijk, aangezien de Van Leeuwenhoeksingel behouden blijft. In noord-zuid richting verbetert de visuele relatie door de aanleg van het park.

Bij het alternatief met een korte tunnel verbetert de visuele relatie in oost-westrichting, maar deze visuele relatie is alleen te ervaren tussen de nieuwe bebouwing boven het spoor. In noord-zuid richting blijven de Westlandseweg en het spoorviaduct over de Irenetunnel een visuele barrière vormen.

De visuele relatie bij het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel blijft gelijk aan de huidige situatie. Het spoortalud, de Westlandseweg en het viaduct over de Irenetunnel blijven visuele barrières vormen.

zuidelijk deel

In het zuidelijk deel kunnen de visuele relaties tussen de gebieden ten oosten en ten westen van het spoor verbeteren, door het spoor ondergronds aan te leggen met daar bovenop een park en door in de bebouwing langs het park openingen te maken ter plaatse van de aansluitende oost-west wegen. De barrièrewerking van het spoor zal hierdoor verdwijnen. Dit zal gebeuren bij alle de alternatieven met een lange tunnel. Deze scoren dan ook het best op dit beoordelingscriterium.

Bij de alternatieven met de korte spoortunnel blijft de visuele barrière van het spoor aanwezig en wordt de visuele relatie tussen de gebieden ten oosten en ten westen van het spoor wellicht iets minder gunstig dan de huidige situatie, door de plaatsing van 6 meter hoge geluidsschermen. Er wordt vanuit gegaan dat deze schermen transparant worden uitgevoerd, waardoor het ontstaan van een nieuwe visuele barrière zoveel mogelijk voorkomen wordt.

aansluiting bebouwingsstructuur

middendeel

In het middendeel kan de samenhang van de Spoorzone met de omliggende gebieden worden verbeterd door de bebouwingsstructuur van het nieuw te ontwikkelen gebied te laten aansluiten bij de naastliggende gebieden. Er kan worden aangesloten bij de vooroorlogse stad door smalle bouwblokken in oost-west richting te realiseren en er kan worden aangesloten bij de oude stad door langgerekte bouwblokken in noord-zuidrichting te realiseren.

De bebouwingsstructuur van de alternatieven met een oostelijk tracé sluit goed aan bij de bebouwingsstructuur van de vooroorlogse stad. Beide alternatieven scoren even goed op dit criterium.

De alternatieven met een lange tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel sluiten aan de oostzijde goed aan bij de bebouwingsstructuur van de oude stad, maar de bebouwingsstructuur van het westelijk deel van het middengebied sluit niet aan bij de vooroorlogse stad en de oude stad. Dit komt door de ligging van het park en de bebouwing die er rondom is gesitueerd.

De bebouwingsstructuur van het alternatief met een korte tunnel sluit in principe aan op de bebouwingsstructuur van de vooroorlogse stad, maar doordat de tunnelbak hier reeds bovengronds is, sluit de bebouwingsstructuur op de begane grond niet aan op de naastliggende bebouwingsstructuur. Ditzelfde geldt voor de westzijde van het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel. Aan de oostzijde sluit dit alternatief wel goed aan bij de oude stad.

De bebouwingsstructuur van de alternatieven met een lange tunnel en een westelijk tracé sluit zowel aan de oost- en de westzijde niet aan bij de structuur van de naastliggende gebieden.

zuidelijk deel

Voor het zuidelijk deel scoren alle alternatieven met een lange spoortunnel even goed op dit beoordelingscriterium. Bij de alternatieven met een lange tunnel sluit de bebouwingsstructuur goed aan bij de bebouwing ten oosten van het spoor. De alternatieven met een korte spoortunnel scoren minder. In de alternatieven met een korte tunnel sluit de bebouwingsstructuur aan op de naoorlogse stad, maar blijft aan de oostzijde het spoor bovengronds waardoor er met het gebied ten oosten van het spoor geen samenhang in bebouwingsstructuur mogelijk is.

ligging station ten opzichte van binnenstad

Aangezien de binnenstad van Delft een belangrijke toeristisch en economische functie heeft, is het van belang dat het station dicht bij het economische centrum, maar zeker ook de oude stad, ligt.

Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en een noordelijk station blijft het station op de huidige locatie behouden. De ligging van het station ten opzichte van de binnenstad en oude stad blijft dan ook gelijk aan de huidige situatie. Bij het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een noordelijk station wordt een nieuw station gerealiseerd net ten oosten van het huidige station. Het station blijft ook hier ongeveer even dicht bij de oude stad liggen (allemaal circa 300 m tot entree oude stad bij Binnenwatersloot en circa 700 à 750 m tot aan het Zuidpoortgebied). De andere alternatieven hebben allen een station aan de Westlandseweg. Ten opzichte van de huidige situatie ligt het station verder weg van de oude stad (allemaal circa 550 tot 600 m tot Binnenwatersloot en circa 600 m tot aan het Zuidpoortgebied). Het noordelijke station ligt relatief het dichtstbij zowel de oude stad als het economische centrum.

zichtbaarheid oriëntatiepunten en hoogteaccenten vanaf station

Door openbare ruimte aan te leggen aan de voorzijde van het station kunnen de oriëntatiepunten en hoogteaccenten van de oude stad zichtbaar blijven of beter zichtbaar worden vanaf het station. Dit is van belang voor de oriëntatie in de stad en de herkenbaarheid van de oude stad.

De zichtbaarheid van de oriëntatiepunten en hoogteaccenten van de oude stad zal in de alternatieven met een noordelijk station gelijk blijven aan de huidige situatie, doordat:

- het station op (ongeveer) dezelfde locatie blijft;
- er voor het station een plein komt, waardoor voldoende afstand tot de rand van de oude stad aanwezig is om de oriëntatiepunten en hoogteaccenten van de oude stad te zien.

Het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een zuidelijk station biedt kansen om de zichtbaarheid van de oriëntatiepunten en hoogteaccenten te verbeteren, doordat het station aan het langgerekte park komt te liggen. Dit park ligt tussen het station en de oude stad, zodat door het park zichtlijnen kunnen ontstaan. Hierdoor kunnen meer oriëntatiepunten en hoogteaccenten zichtbaar worden gemaakt dan in de huidige situatie. Bij de andere alternatieven zal de zichtbaarheid van de oriëntatiepunten en hoogteaccenten verminderen, doordat tussen het station en de oude stad bebouwing wordt gerealiseerd.

resumé stedelijke samenhang

	LON	LOZ	LWN	LWZ	KWZ	LWN +VLS	LWZ +VLS	KWZ +VLS
visuele relatie tussen stadsdelen	++	++	+	+	0	0	0	0
aansluiting bebouwingsstructuur	++	++	+	+	0	+	+	0
ligging station t.o.v. binnenstad	0	-	0	-	-	0	-	-
zichtbaarheid oriëntatiepunten en hoogteaccenten vanaf station	0	+	0	-	-	0	-	-

5.3. Ruimtelijke kwaliteit

openbare ruimte langs de rand van de oude stad

In het noordelijk deel van het plangebied bieden alle alternatieven kansen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs de rand van de oude stad. Door het verdwijnen van het viaduct, de aanleg van een parkeergarage en de aanleg van een gracht en een boulevard kan de ruimtelijke kwaliteit van de Spoorsingel/Phoenixstraat door een zorgvuldige inrichting verbeteren. Alle auto's die nu onder het viaduct worden geparkeerd, zullen in de parkeergarage kunnen worden geparkeerd. Hierdoor hoeven er op het maaiveld in principe geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, waardoor de rand van de oude stad beter tot zijn recht kan komen.

In het middendeel bieden alle alternatieven kansen om de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs de rand van de oude stad te verbeteren, doordat het verkeer deels van de Westvest verdwijnt. Hierdoor ontstaat er ruimte voor meer groen en een aantrekkelijk ingericht voetgangersgebied.

De kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren zijn bij het alternatief met een korte tunnel en de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en een zuidelijk station het grootst. Bij deze alternatieven blijft alleen het bestemmingsverkeer gebruik maken van het zuidelijke deel van de Westvest. Hierdoor ontstaat de meeste ruimte voor groen en een breder voetgangersgebied en zal er minder straatmeubilair nodig zijn. Door het verdwijnen van het straatmeubilair wordt het beeld minder verstoord. Het alternatief met een korte tunnel biedt de meeste kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, aangezien hierbij het deel van de Westvest dat verkeersluw wordt het grootst is.

Bij de alternatieven met een noordelijk station en het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een zuidelijk station verdwijnt het doorgaande verkeer, maar blijft het tramverkeer en bestemmingsverkeer. Hierdoor zal de Westvest minder druk worden, wat kansen biedt voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Er zal slechts nog beperkt autoverkeer zijn en de tram komt af en toe langs, dit is geen continue stroom, zoals het doorgaande autoverkeer. Het beeld blijft verstoord door de masten enabri's van de tram, maar de vervuiling door verkeersborden is minder. Bij het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel verdwijnt het tramverkeer. Dit biedt kansen voor de ruimtelijke kwaliteit aangezien er geen masten enabri's meer nodig zijn. Het doorgaande autoverkeer blijft echter op de Westvest, waardoor de inrichting gedomineerd blijft door het verkeer, met bijbehorende vervuiling van het profiel door verkeersborden en dergelijke. Al deze vijf alternatieven leveren vergelijkbare kansen voor verbetering op van de ruimtelijke kwaliteit.

openbare ruimte langs de rand van de vooroorlogse stad

In het noordelijk deel van het plangebied bieden alle alternatieven, net als langs de rand van de oude stad, ook kansen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs de rand van de vooroorlogse stad.

In het middendeel van het plangebied kan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs de rand van de vooroorlogse stad worden verbeterd door deze ruimte anders in te richten. Door de aanleg van de Verlengde Coenderstraat of een plein krijgt dit gebied meer het karakter van een voorkant en een ruimere opzet. Door de plaatsing van bomenrijen krijgt de rand bovendien een groenere uitstraling. De ruimtelijke kwaliteit kan ook verbeteren door aanvulling met nieuwbouw, waardoor de rand meer één geheel vormt en de openbare ruimte beter wordt begeleid.

De alternatieven met de lange spoortunnel bieden de meeste kansen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de rand van de vooroorlogse stad. Door de aanleg van de Verlengde Coenderstraat krijgt dit deel van het plangebied meer het karakter van een voorkant en door de nieuwbouw langs de Westzijde van de Verlengde Coenderstraat wordt de rand van de vooroorlogse stad afgerond. Hierdoor kan de rand als geheel meer ruimtelijke kwaliteit krijgen, evenals de openbare ruimte die er voorlangs loopt.

De alternatieven met de korte spoortunnel bieden iets minder kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Door de aanleg van een open ruimte ten westen van het spoor kan de ruimtelijke kwaliteit verbeteren, maar er moet wel extra aandacht worden besteed aan de nieuwe randen van deze openbare ruimte en de doorsnijding ervan door de tram en de bus.

gebied ten zuiden van Westlandseweg

In het gebied ten zuiden van de Westlandseweg kan de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd door de bestaande rommelige bebouwing te vervangen door nieuwe bebouwing in een helder stedenbouwkundig patroon en door buitenruimte toe te voegen.

Alle alternatieven bieden kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit doordat de huidige rommelige bebouwing verdwijnt en er nieuwe bebouwing in een heldere ruimtelijke opzet gerealiseerd wordt. Bovendien worden er nieuwe buitenruimten in de vorm van waterpartijen en groen aangelegd.

De alternatieven met de lange spoortunnel bieden de meeste kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit aangezien er in deze alternatieven een groot park aangelegd wordt boven op de spoortunnel. Bij de alternatieven met een korte tunnel is de hoeveelheid buitenruimte veel beperkter, waardoor de ruimtelijke kwaliteit minder toeneemt.

middendeel

Door de herontwikkeling van het middendeel zal de ruimtelijke structuur verbeteren, doordat de bebouwing minder versnipperd is en er een eenduidige ruimtelijke structuur ontstaat. Door de herinrichting of nieuwe aanleg van de stationsomgeving kan ook de stationsomgeving eenduidiger en aantrekkelijker worden ingericht en de ruimtelijke kwaliteit hiervan verbeteren. Hierbij kan worden gedacht aan een aantrekkelijk, ruim en veilig voetgangersgebied.

Bij alle alternatieven met een lange spoortunnel zal de kwaliteit van het middendeel verbeteren.. Bij deze alternatieven zal een groot park worden aangelegd met daaromheen een grid van nieuwe bebouwing. De ruimtelijke structuur wordt helder.

In de alternatieven met een noordelijk station zal het stationsplein kleiner worden en opnieuw worden ingericht. Dit biedt kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en een zuidelijk station biedt de ligging van het station aan de Westlandseweg en het park kansen en risico's voor verbetering van de kwaliteit van de stationsomgeving. Er zijn kansen voor de verbetering aangezien er een nieuwe stationsomgeving wordt aangelegd. De risico's zijn de ligging van het station aan de Westlandseweg en van het stationsplein aan de achterzijde van het spoor. Per saldo zal de kwaliteit waarschijnlijk verbeteren. Het alternatief met een lange tunnel, een oostelijk tracé en een zuidelijk station biedt de meeste kansen voor verbetering van de kwaliteit van de stationsomgeving, aangezien het station hier aan zowel het park als de Westlandseweg is gelegen en met de voorzijde op het park is gericht. Er is hier ruimte voor een stationsplein. Dit stationsplein zal worden gebruikt voor taxi's en kiss & ride, maar niet als busstation. Dit wordt in de naast het station gelegen bebouwing gerealiseerd.

De alternatieven met de korte spoortunnel bieden minder kansen voor verbetering van de kwaliteit van het middendeel, aangezien de ruimtelijke structuur enigszins onoverzichtelijk blijft door de aanwezigheid van het talud en de nieuwe bebouwing erbovenop. De ligging van het station aan de Westlandseweg brengt risico's met zich mee voor de ruimtelijke kwaliteit. Het station ligt naast het viaduct, met de ingang aan de Westlandseweg. Deze weg wordt gedomineerd door de infrastructuur en kent diverse hoogteverschillen, waardoor de ingang van het station nauwelijks zichtbaar zal zijn. Wel kan aan de westzijde van het spoor een stationsplein gerealiseerd worden. Dit stationsplein ligt echter ten opzichte van de oude stad aan de achterzijde van het spoor (verkeerde zijde). Indien het busstation onder het spoor wordt gerealiseerd, zullen de kansen voor een stationsplein met ruimtelijke kwaliteit minder zijn, aangezien dit plein dan wordt doorsneden door een tram- en busbaan.

Ten opzichte van het alternatief met een korte tunnel biedt het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel minder kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, aangezien de Van Leeuwenhoeksingel zorgt voor een rommeligere ruimtelijke structuur en het station hier achter de Van Leeuwenhoeksingel is gelegen en grenst aan de achtertuinen van de bebouwing van de Van Leeuwenhoeksingel.

groenstructuur

In het noordelijk deel zijn er voor alle alternatieven kansen voor de verbetering van de kwaliteit van de groenstructuur, doordat de Phoenixstraat en de Spoorsingel worden heringericht met een viertal boomrijen. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de groenstructuur hier meer structureel en eenduidiger dan in de huidige situatie.

In het middendeel zijn er kansen voor verbetering van de groenstructuur door het openbaar groen op een centrale plaats te leggen en goed bereikbaar te maken.

Bij de alternatieven met een oostelijk tracé zijn de kansen voor verbetering van de groenstructuur het grootst, aangezien het park hier het meest centraal ligt en goed bereikbaar is vanuit de omliggende straten. Bij de alternatieven met een lange tunnel en een westelijk tracé zijn er ook kansen voor verbetering van de kwaliteit de groenstructuur, maar deze zijn iets minder groot, aangezien het park niet centraal in de nieuwe ontwikkeling ligt. De alternatieven met een lange tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel scoren nog minder, aangezien het park niet centraal ligt en de bereikbaarheid het park vanaf de oostzijde nauwelijks bereikbaar is door de bebouwing van de Van Leeuwenhoeksingel.

Bij de alternatieven met een korte tunnel zijn er nauwelijks kansen voor verbetering van de groenstructuur, aangezien het openbaar groen van beperkte omvang is en wordt doorsneden door de trambaan.

In het zuidelijk deel zijn er kansen voor verbetering van de groenstructuur, aangezien er in de huidige situatie in dit deel geen groen aanwezig is.

De kansen voor verbetering van de groenstructuur zijn bij de alternatieven met een lange tunnel het grootst, aangezien het park centraal in het gebied ten zuiden van de Westlandseweg komt te liggen en goed bereikbaar is vanuit de zijstraten.

De alternatieven met een korte tunnel bieden de minste kans voor verbetering van de groenstructuur, aangezien het groen hier van beperkte omvang is.

resumé ruimtelijke kwaliteit

	LON	LOZ	LWN	LWZ	KWZ	LWN +VLs	LWZ +VLs	KWZ +VLs
ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte								
rand oude stad	+	+	+	++	++	+	++	+
ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte								
rand vooroorlogse stad	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit gebied ten zuiden van Westlandseweg	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit middendeel	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit groenstructuur	++	++	+	+	0	+	+	0

5.4. Sociale veiligheid

overzichtelijkheid openbare ruimten en routes

In het noordelijk deel zal de overzichtelijkheid van de openbare ruimten en routes in alle alternatieven verbeteren, doordat het viaduct en de eronder gelegen parkeerplaatsen verdwijnen en de Phoenixstraat een nieuwe inrichting krijgt.

De overzichtelijkheid van de omgeving van het station en de route tussen het station en de oude stad en de overzichtelijkheid van het park dragen bij aan de sociale veiligheid.

In de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en een noordelijk station en de alternatieven met een oostelijk tracé is de stationsomgeving en de route van het station naar de oude stad overzichtelijk.

Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en een zuidelijk station is de stationsomgeving aan de zijde van de Westlandseweg eveneens overzichtelijk, maar aan de zijde van het park is er een risico dat de stationsomgeving niet overzichtelijk is door beplanting.

De route van het station naar de oude stad die bij deze alternatieven door het park loopt, heeft eveneens het risico om onoverzichtelijk te worden door beplanting.

Bij de alternatieven met een korte tunnel is de stationsomgeving niet overzichtelijk aangezien het station naast het viaduct wordt gerealiseerd. De route van het station naar de oude stad is bij het alternatief met een korte tunnel wel overzichtelijk, maar bij het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel niet, aangezien deze verscholen ligt achter de Van Leeuwenhoeksingel.

Het park is in de alternatieven met een lange tunnel het meest overzichtelijk, aangezien er diverse doorzichten door het park zijn. Bij de alternatieven met een westelijk tracé zijn de doorzichten iets minder duidelijk, waardoor de overzichtelijkheid iets minder is. De alternatieven met een westelijk tracé en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel is de overzichtelijkheid van het park het minst, aangezien dit vrijwel geheel wordt omsloten door gesloten wanden.

In het zuidelijk deel zal de overzichtelijkheid van de openbare ruimte in alle alternatieven verbeteren, doordat het talud verdwijnt. Hierdoor zijn er meer doorzichten mogelijk. Ook de overzichtelijkheid van het park is in alle alternatieven vergelijkbaar.

levendigheid en sociale controle van de openbare ruimte

De levendigheid van de openbare ruimte door de aanliggende functies draagt bij aan de sociale veiligheid hiervan. De sociale controle, totstandkomend doordat bebouwing met de voorzijde op de routes en het park is gericht, draagt bij aan de sociale veiligheid.

In het noordelijk deel blijven de levendigheid en de sociale controle gelijk aan de huidige situatie.

In het middendeel blijven de levendigheid en de sociale van de route van het station naar de binnenstad bij alle alternatieven met de lange spoortunnel vergelijkbaar met de huidige situatie. De route blijft hier via de Westvest lopen. Deze route wordt minder druk qua verkeer, maar er komt wel meer bebouwing langs deze route.

Bij de alternatieven met een korte tunnel blijft de levendigheid van de route vrijwel gelijk aan de referentiesituatie, aangezien deze langs de nieuwe doorgaande weg door het gebied loopt. Het alternatief met een korte tunnel en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel wordt de route het minst levendig en is er geen sprake van sociale controle aangezien de route langs de achterzijde van de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel loopt.

De kans op levendigheid van het plein/park bij de alternatieven met een korte tunnel is vergelijkbaar, aangezien dit wordt doorsneden door de tram en bus.

Bij de alternatieven met een lange tunnel en een westelijk tracé is de kans op levendigheid minder, aangezien er weliswaar doorsteken mogelijk zijn, maar de bebouwing met de achterzijde naar het park is gericht. Bij de alternatieven met een lange tunnel, een westelijk tracé en behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel is de kans op levendigheid eveneens minder, aangezien er nauwelijks doorsteken mogelijk zijn en de bebouwing deels met de achterzijde naar het park staat.

resumé sociale veiligheid

	LON	LOZ	LWN	LWZ	KWZ	LWN +VLs	LWZ +VLs	KWZ +VLs
overzichtelijkheid openbare ruimten en routes	++	++	+	0	0	0	0	0
levendigheid en sociale controle openbare ruimte	+	+	0	0	0	0	0	-

5.5. Resumé beoordeling

In de navolgende tabel zijn de effecten voor het thema stadslandschap uitgedrukt in kwalitatieve scores.

Tabel 5.1. Overzicht van de milieugevolgen voor stadslandschap

	LON	LOZ	LWN	LWZ	KWZ	LWN +VLs	LWZ +VLs	KWZ +VLs
<i>herkenbaarheid</i>								
herkenbaarheid rand oude stad	+	+	+	++	++	+	++	+
herkenbaarheid elementen oude stad	0	0	0	0	0	+	+	+
herkenbaarheid rand vooroorlogse stad	+	+	+	+	0	+	+	0
herkenbaarheid route station – oude stad	+	0	+	-	-	+	-	--
herkenbaarheid groenstructuur	++	+	++	+	-	++	+	-
<i>stedelijke samenhang</i>								
visuele relatie tussen stadsdelen	++	++	+	+	0	0	0	0
aansluiting bebouwingsstructuur	++	++	+	+	0	+	+	0
ligging station t.o.v. binnenstad	+	0	+	0	0	+	0	0
zichtbaarheid oriëntatiepunten en hoogteaccenten vanaf station	+	++	+	-	-	+	-	-
<i>ruimtelijke kwaliteit</i>								
ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte rand oude stad	+	+	+	++	++	+	++	+
rand vooroorlogse stad	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte rand vooroorlogse stad	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit gebied ten zuiden van de Westlandseweg	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit middendeel	++	++	++	++	+	++	++	+
ruimtelijke kwaliteit groenstructuur	++	++	+	+	0	+	+	0
<i>sociale veiligheid</i>								
overzichtelijkheid openbare ruimten en routes	++	++	+	0	0	0	0	0
levendigheid en sociale controle openbare ruimte	+	+	0	0	0	0	0	-
totaal (ongewogen)	++	++	+	+	0	+	+	0

Uit tabel 5.1 blijkt dat de alternatieven met een stedelijke ontwikkeling behorende bij de lange spoortunnel in het algemeen beter scoren dan die gebaseerd op een korte tunnel. Dit komt omdat in het midden en zuidelijk deel van het plangebied de stedelijke samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid van diverse elementen bij de lange spoortunnel duidelijk verbeterd kunnen worden, terwijl bij de korte spoortunnel de aanwezigheid van het spoortalud/viaduct deze verbetering belemmert. Daarnaast scoren de alternatieven met een lange tunnel en een westelijk tracé minder dan de alternatieven met het oostelijk tracé. Dit komt onder andere door de gunstige ligging van het stadspark, die de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied verhoogt, de aansluiting van de diverse bebouwingsstructuren op elkaar verbetert en de sociale veiligheid vergroot.

De herkenbaarheid van de aanwezige randen en elementen in het plangebied zullen door de stedelijke herontwikkeling in het algemeen toenemen. Met name de rand van de oude stad zal beter herkenbaar worden door het verdwijnen van het verkeer op de Westvest. Bij het alternatief met een korte tunnel (zonder de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel) kan de herkenbaarheid van de rand van de oude stad het meest verbeteren, aangezien de lengte, waarover de Westvest verkeersluw wordt, hier het grootst is.

De herkenbaarheid van de groenstructuur is minder gunstig voor de alternatieven met de korte tunnel dan voor de alternatieven met een lange tunnel. Dit komt omdat bij de alternatieven met de korte tunnel het langgerekte park op de spoortunnel ontbreekt.

De stedelijke samenhang wordt met name bij de alternatieven met een lange tunnel verbeterd. Dit komt doordat de modellen voor de alternatieven met de lange tunnel meer ruimte bieden voor verbeteringen van de visuele relatie tussen de stadsdelen, de aansluiting van de bebouwingsstructuur en de zichtbaarheid van de oriëntatiepunten en hoogteaccenten vanaf het station. De alternatieven met een oostelijk tracé laten de meeste verbetering van de stedelijke samenhang zien. Dit is mede dankzij de aanleg van het stadspark in deze alternatieven, waardoor er in oost-west richting goede doorzichten ontstaan, die de visuele relatie tussen de stadsdelen versterken. Ook sluiten deze alternatieven, zowel aan oostelijke als aan westelijke kant, het beste aan op de omliggende structuren. Bij de alternatieven met een westelijk tracé is de aansluiting van de bebouwingsstructuur aan de westzijde niet optimaal. Een noordelijk station wordt beter beoordeeld dan een zuidelijk station doordat een noordelijk station dichtbij de oude binnenstad ligt en de route van het station naar de oude binnenstad beter herkenbaar is. Het verdwijnen van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel heeft een positief effect op de stedelijke samenhang. Wel verdwijnt hierdoor een element van de oude stad.

De stedelijke herinrichting biedt veel mogelijkheden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Het verdwijnen van het spoorviaduct, de herinrichting van de Phoenixstraat en het heldere patroon en de aanleg van groen en waterpartijen worden als positief beoordeeld. De alternatieven met een lange tunnel bieden de meeste kansen ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Dit is met name te danken aan de aanleg van het stadspark, de aanleg van de Verlengde Coenderstraat en de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving. Doordat het nieuwe park op de spoortunnel in de alternatieven met een lange tunnel en een westelijk tracé decentraal komt te liggen, is de ruimtelijke kwaliteit van de groenstructuur iets minder gunstig. Door deze decentrale ligging van het park is ook de aansluiting van de bebouwingsstructuur minder sterk.

Wat de sociale veiligheid betreft scoren de alternatieven met een westelijk tracé minder. De overzichtelijkheid van de openbare ruimte scoort minder gunstig aangezien er minder duidelijke doorzichten zijn door het park. De levendigheid en de sociale controle zijn bij het park ook minder dan bij de alternatieven met een oostelijk tracé, aangezien de bebouwing met de achterzijde naar het park is gericht.

5.6. Optimalisatiemogelijkheden

De volgende bouwstenen zijn voor het MMA van belang:

- een station op of nabij de huidige locatie heeft een gunstige ligging ten opzichte van oude stad;
- een lang stadspark op de spoortunnel biedt een vergroting van de hoeveelheid openbaar groen in de spoorzone en de directe omgeving;
- een lang stadspark levert een positieve bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke herontwikkeling;
- een lang stadspark draagt bij aan het vergroten van de stedelijke samenhang in noord-zuid richting;
- een stadspark centraal in het middendeel biedt een zo optimaal mogelijke ruimte voor de stedelijke herontwikkeling;
- een busstation in een bebouwing in plaats van op het stationsplein biedt kansen voor de ruimtelijke kwaliteit van het stationsplein;
- een stedenbouwkundige structuur bestaande uit gesloten bouwblokken met daartussen doorzichten in oost-west richting sluit goed aan bij ruimtelijke structuur van de vooroorlogse stad en draagt daardoor bij aan een goede stedelijke samenhang;
- de aanleg van de Verlengde Coenderstraat zorgt voor goede herkenbaarheid van de rand van de vooroorlogse stad en de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs deze rand. Hierdoor verdwijnt het huidige achterkantkarakter;
- door het verdwijnen van het spoorviaduct kan de Phoenixstraat heringericht worden, waardoor de ruimtelijke kwaliteit van deze straat kan verbeteren en de waterstructuur versterkt kan worden;

- door het verdwijnen van het spoorviaduct en de parkeerplaatsen eronder, wordt de visuele barrière in oost-west richting in de stad opgeheven;
- door het verdwijnen van de Irenetunnel wordt de visuele barrière in noord-zuid richting opgeheven;
- de ruimtelijke kwaliteit van de Westvest kan verbeteren door het doorgaande verkeer te verplaatsen naar de Verlengde Coenderstraat;
- de ruimtelijke kwaliteit van het zuidelijk deel van het plangebied verbetert door herontwikkeling;
- bebouwing met de voorzijde langs openbare ruimtes draagt bij aan sociale veiligheid.

6. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Doordat de alternatieven slechts modelmatig zijn uitgewerkt, zijn de verandering van de ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid hieruit niet direct af te lezen.

Aangezien de visueel ruimtelijke en functioneel ruimtelijke ingrepen af te lezen zijn, is de ruimtelijke kwaliteit beoordeeld op de kansen voor verbetering of vermindering van de ruimtelijke kwaliteit.

Op grond van de modelmatige uitwerking van de alternatieven is als gevolg van de stedelijke structuur, de hoge dan wel lage ligging van het station en de situering van de verschillende functies een verwachting uitgesproken over de kansen dan wel risico's voor verandering in de sociale veiligheid.

7. LITERATUURLIJST

1. Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening - VROM - (oktober 1999).
2. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (deel 3) - VROM - november 2001.
3. Streekplan Zuid-Holland West - provincie Zuid-Holland – 2003.
4. Stedelijk vernieuwing 2000 - 2010, Delfts ontwikkelingsprogramma - Gemeente Delft – 2000.
5. Een visie op stedelijke verbetering - Busquets, J. - 1999.
6. Spoorzone Delft, Programme of requirements – Gemeente Delft - November 2002.
7. Trechternotitie Spoorzone Delft – Gemeente Delft – juni 2002.
8. Project Archeologie in de Spoorzone Delft; Een Standaard Archeologische Inventarisatie (concept) Gemeente Delft – oktober 2002.
9. Locatie Zuidpoort Delft; Stadsmorfologische atlas – Gemeente Delft – juni 1988.