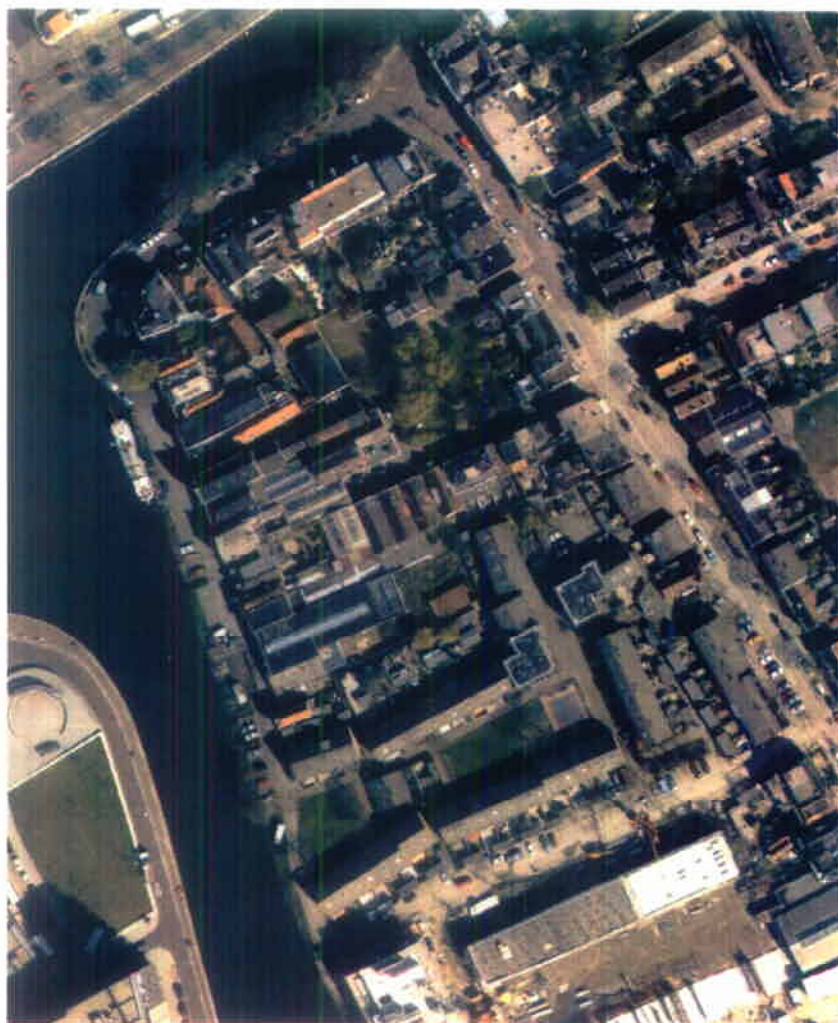
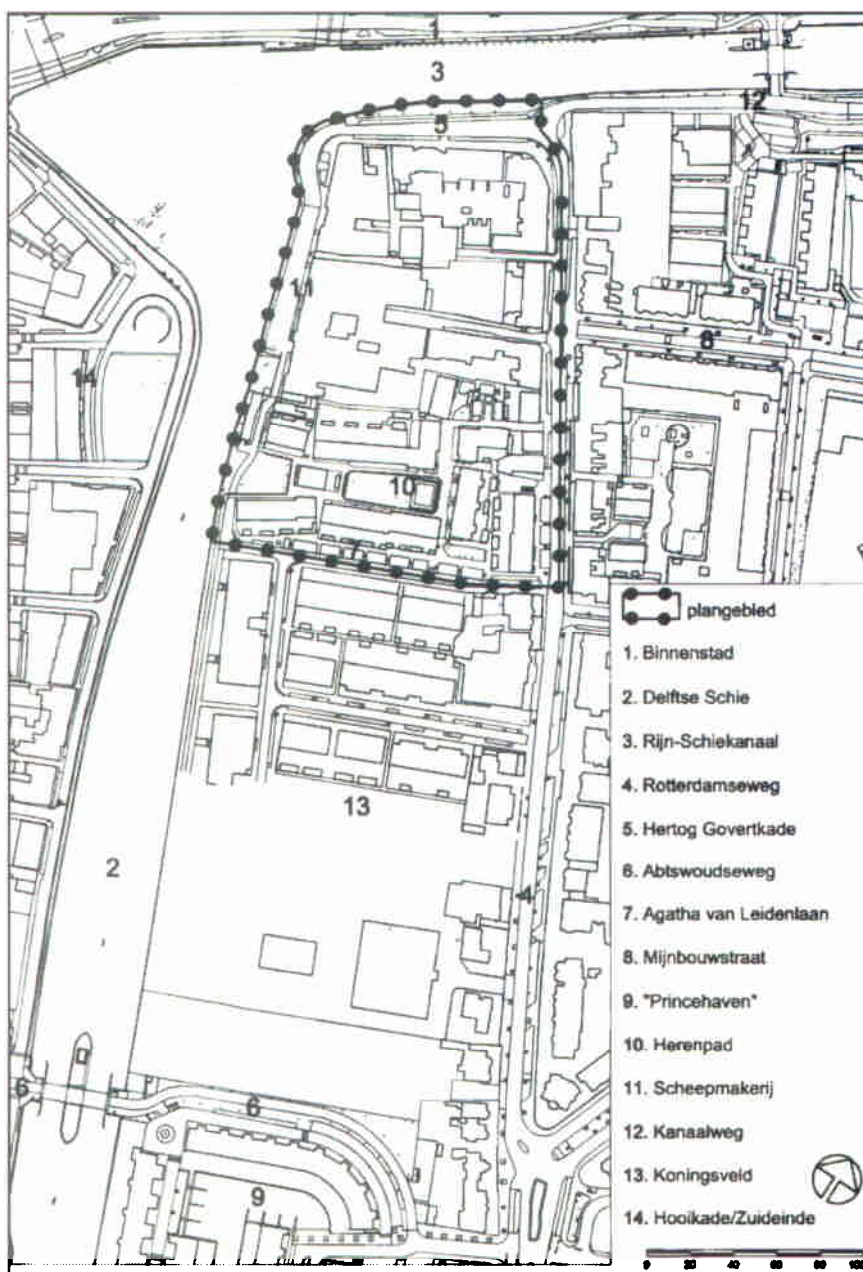


ONTWIKKELINGSPLAN SCHEEPMAKERIJ



INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding en voorgeschiedenis	
1.1	Aanleiding ontwikkelingsplan	3
1.2	Plangebied	4
1.3	Huidig planologisch kader	5
1.4	Korte voorgeschiedenis	5
2.	Historische beschrijving	5
3.	Ruimtelijke beschrijving	
3.1	Structuur	7
3.2	Morfologie	8
3.3	Functies	9
3.4	Verkeer	10
3.5	Openbare ruimte	10
3.6	Milieu	11
4.	Toekomstige ontwikkelingen	
4.1	Bouwvolume en rooilijnen	12
4.2	Bestemming	13
4.3	Verkeer	13
4.4	Openbare ruimte	14
4.5	Milieu	14
4.6	Welstandsbeleid	15
4.7	Bouwen	15
5.	Financiële uitvoerbaarheid	15
6.	Conclusie ontwikkelingsvoorwaarden	16



plangebied en de omgeving ervan

1. Inleiding en voorgeschiedenis

1.1 Aanleiding ontwikkelingsplan

Aan de Scheepmakerij 8, 9, 10, 11, 12, 18 en 19 was de olie- en vernisfabriek van Vliegenthart gevestigd. De fabriek is in 1996 verhuisd naar een locatie buiten de gemeente Delft, waardoor de panden aan de Scheepmakerij zijn vrijgekomen. De panden zijn inmiddels in eigendom van een ontwikkelaar. De panden Scheepmakerij 18 en 19 zijn opnieuw verkocht en verbouwd tot woningen.

Direct grenzend aan- en ten oosten van deze fabriek, achter de woningen aan de Rotterdamseweg 44 t/m 54 ligt een terrein dat ingericht is als groengebied met ten noorden daarvan een braakliggend terrein. Dit geheel is eigendom van de gemeente.

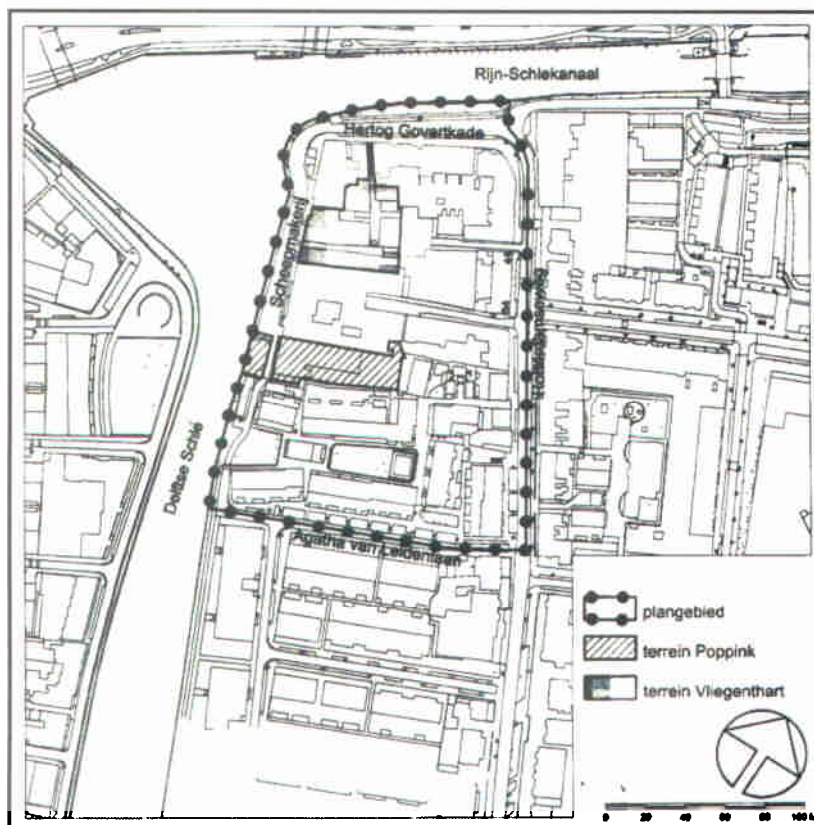
Ten behoeve van de ontwikkeling van het terrein Vliegenthart is een ruimtelijke samenhang van beide eigendommen in relatie tot de directe omgeving van belang.

Ten zuiden van deze terreinen is aan de Scheepmakerij 23 het glashandelbedrijf van Poppink gevestigd. Dit bedrijf heeft het voornemen de bedrijfsvoering op termijn te verplaatsen, waardoor de panden vrij komen en het terrein ook in aanmerking komt voor herontwikkeling. Inmiddels heeft een projectontwikkelaar vooruitlopend op de verplaatsing van het glashandelbedrijf onderzocht in hoeverre dit terrein ontwikkelend kan worden ten behoeve van woningbouw.

Dit ontwikkelingsplan schetst het ruimtelijke en functionele kader waarbinnen de gemeente de ontwikkelingsrichting plaatst. Het dient tevens als basis voor de "ruimtelijke onderbouwing" die als motivering nodig is voor het verlenen van de vrijstelling ex artikel 19 lid 1 en 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening om tot realisering van bouwplannen voor de beide afzonderlijke terreinen binnen het plangebied te komen.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt ten zuiden van de binnenstad. In verband met de ruimtelijke samenhang met de omgeving is de (fysieke) grens van dit ontwikkelingsplan niet beperkt tot de twee afzonderlijke locaties aan de Scheepmakerij. Aan de west- en noordzijde wordt de grens gevormd door respectievelijk de Delftse Schie en het Rijn Schiekanaal. De Rotterdamseweg en de Agatha van Leidenlaan zijn de begrenzing van het plangebied aan de oostkant en aan de zuidzijde.



kaart met plangrens en de terreinen Poppink en Vliegenthart

1.3 Huidig planologisch kader

Ter plaatse van de Scheepmakerij vigeert het bestemmingsplan Rotterdamseweg Noord 1978. Gedeputeerde Staten heeft goedkeuring onthouden aan de bedrijfsbestemming voor de gronden waarop het voormalige bedrijf Vliegenthart en de glashandel Poppink zijn gesitueerd. Voor dit plangebied moet teruggegrepen worden op het Uitbreidingsplan Zuidwal-Mijnbouwstraat dat vigeert vanaf 1958. Voor beide voormalige bedrijfsterreinen gelden de bestemmingen: wegen, voetpaden en vluchtheuvels en openbaar groen.

Omdat het voornemen kenbaar is gemaakt om beide terreinen te ontwikkelen ten behoeve van woningbouw bieden de verouderde bestemmingsplannen niet het juiste planologische kader.

1.4 Korte voorgeschiedenis

Eind december 1996 is de "Nota randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Scheepmakerij ten behoeve van de ontwikkeling van het terrein Vliegenthart, juli 1996" in de toenmalige Commissie Wonen besproken en akkoord bevonden.

Concrete voorstellen voor de ontwikkeling door de eigenaar van het terrein op basis van deze nota stuitten op veel bezwaar bij omwonenden. Mede hierdoor heeft de ontwikkelaar de ontwikkeling stilgelegd.

Medio 1999 heeft een projectontwikkelaar aan de gemeente kenbaar gemaakt dat indien de glashandel Poppink haar bedrijfsvoering op deze locatie beëindigt, zij het terrein met opstallen aan de Scheepmakerij 23 willen kopen voor herontwikkeling ten behoeve van woningbouw.

Tegelijkertijd is de gemeente benaderd door de ontwikkelaar van het terrein Vliegenthart met de mededeling opnieuw te willen trachten tot een ontwikkeling te komen.

Eind 1999 is een open overleg gestart met buurtvertegenwoordigers en beide ontwikkelaars onder leiding van de projectleider van de toenmalige dienst Stadsontwikkeling. Het doel van dit overleg was om te onderzoeken hoe samenwerking tussen ontwikkelaars, gemeente en omwonenden kon worden vormgegeven.

Het formuleren van nieuwe ontwikkelingsvoorwaarden die door de verschillende partijen gedragen worden, was de eerste actie.

Waar in de nota van randvoorwaarden en uitgangspunten van 1996 nog uitgegaan werd van bebouwing op het groene terrein achter Rotterdamseweg 44 t/m 54, is dit idee in de nieuwe ontwikkelingsvoorwaarden verlaten. De functie van het groene terrein zal gehandhaafd blijven.

Voor het plangebied is een concept ontwikkelingsplan opgesteld dat dient als planologische basis voor de herontwikkeling. Dit concept ontwikkelingsplan is onderwerp geweest van inspraak en behandeld in de vergadering van de gemeenteraadscommissie Duurzaamheid op 1 oktober 2002. Inspraak en behandeling hebben geleid tot ingrijpende wijzigingen van het concept ontwikkelingsplan. De meest belangrijke aanpassingen betreffen het handhaven van de panden Scheepmakerij 8 en 9/10 en het verhogen van de parkeernorm.

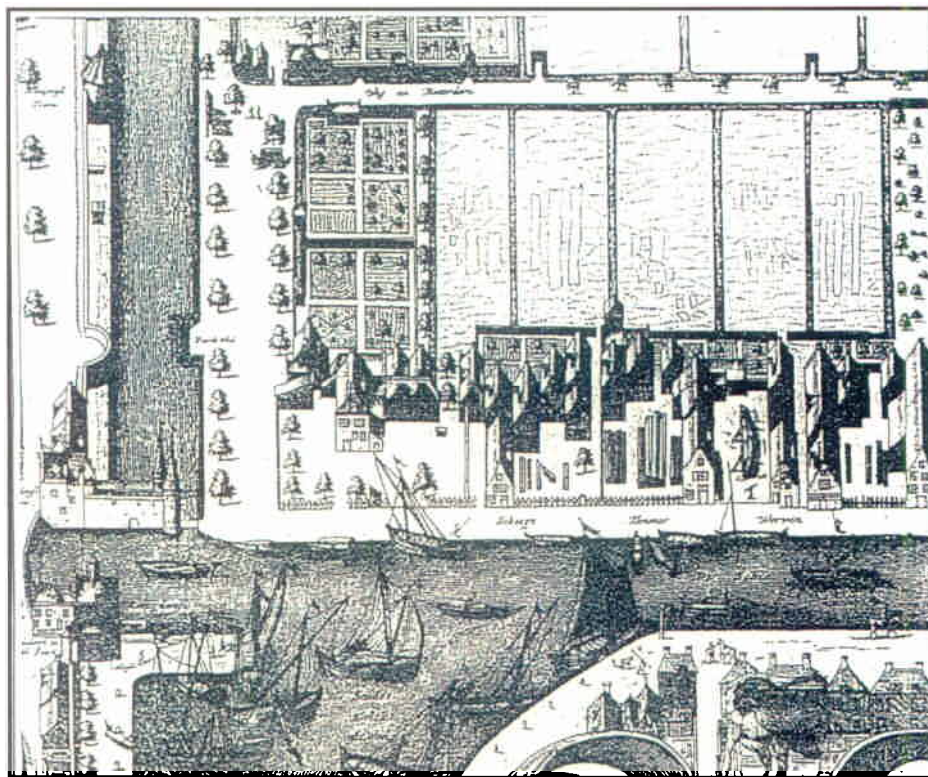
Inmiddels is ook een concept nota Bedrijven en Bestemmingsplannen in procedure gebracht. Dit concept heeft vergaande gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van met name het terrein Vliegenthart.

2. Historische beschrijving

Voor het plangebied is in september 1996 door de toenmalige sector Bouwen en Wonen van de dienst Stadsontwikkeling van de gemeente Delft een Cultuurhistorisch Effectrapportage (CHER) opgesteld. Hierin wordt naast de historische beschrijving, de jongste geschiedenis en de huidige karakteristiek van het gebied, aanbevelingen voor nieuwe ontwikkelingen gedaan die hieruit voortvloeien.

Vanuit deze historische beschrijving blijkt dat er tenminste vanaf de 17^{de} eeuw bedrijven waren gevestigd aan een brede kade aan de Scheepmakerij. Kenmerkend voor het bedrijvenkarakter van deze kade waren scheepswerven met daaraan gerelateerde bedrijvigheid maar later ook een **fineerzaagmolen**, een **olieslagerij**, eerst op windkracht later op stoomkracht, een

kistenfabriek, en staalconstructiebedrijven. De olieslagerij is in 1869 overgenomen door de fabrikant Vliegenthart en groeide uit tot de olie- en vernisfabriek met die naam.



Fragment Kaart Figuratief 2^{de} druk 1703 (1^{ste} druk 1675)

De bestaande stedenbouwkundige structuur is cultuurhistorisch van belang. Het onregelmatige verloop van de rooilijn met verspringingen aan de Scheepmakerij heeft historische waarde. Het is direct gerelateerd aan de bijzondere ontstaansgeschiedenis met erven en werven die specifiek zijn voor het gebied. De historische achterbegrenzing van de erven aan de Scheepmakerij is veel strakker en vormt eveneens een belangrijk element. Randvoorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied is dat de historische stedenbouwkundige structuur zo veel mogelijk gerespecteerd moet worden.

Tevens is in de CHER een cultuurhistorische inventarisatie gemaakt van de afzonderlijke panden aan de Scheepmakerij. De panden Scheepmakerij 8, 9/10, 12, 18 en 19 zijn op grond daarvan in 1995 geplaatst op de inventarisatielijst van mogelijk aan te wijzen gemeentelijk monumenten.

In 1996 is met de toenmalige ontwikkelaar afgesproken dat, onder voorwaarde van instemming van de gemeenteraad, gezien zijn bouwplanontwikkeling en de fase waarin dat verkeerde, van het pand nummer 9/10 minimaal de voorgevel gehandhaafd moet blijven en dat het historisch zeer interessante, maar in bouwkundig zeer slechte staat verkerende pand nummer 8 gesloopt mag worden. Als uitvloeisel daarvan zijn Scheepmakerij 9/10 en 12 in 1997 beschermd als gemeentelijk monument. Het pakhuis "De Liefde", Scheepmakerij 12 (op de huisnummerkaart, kennelijk abusievelijk, aangeduid als nr. 11), is inmiddels aangewezen als rijksmonument, waarbij de eerdere bescherming als gemeentelijk monument komt te vervallen.

Tijdens de behandeling van het concept ontwikkelingsplan in de raadscommissie Duurzaamheid heeft de meerderheid van deze commissie zich uitgesproken vóór behoud van de panden Scheepmakerij 8 en 9/10 indien dit technisch mogelijk is. Dit behoud is daarom als randvoorwaarde voor de herontwikkeling opgenomen in dit ontwikkelingsplan.

De aanwijzingsprocedure tot beschermd stadsgezicht voor nog niet beschermde panden aan de Scheepmakerij, Hertog Govertkade en Rotterdamseweg zal naar verwachting pas na 2002 worden gestart na een afgeronde inventarisatie en advisering door de Commissie van Welstand en Monumenten.

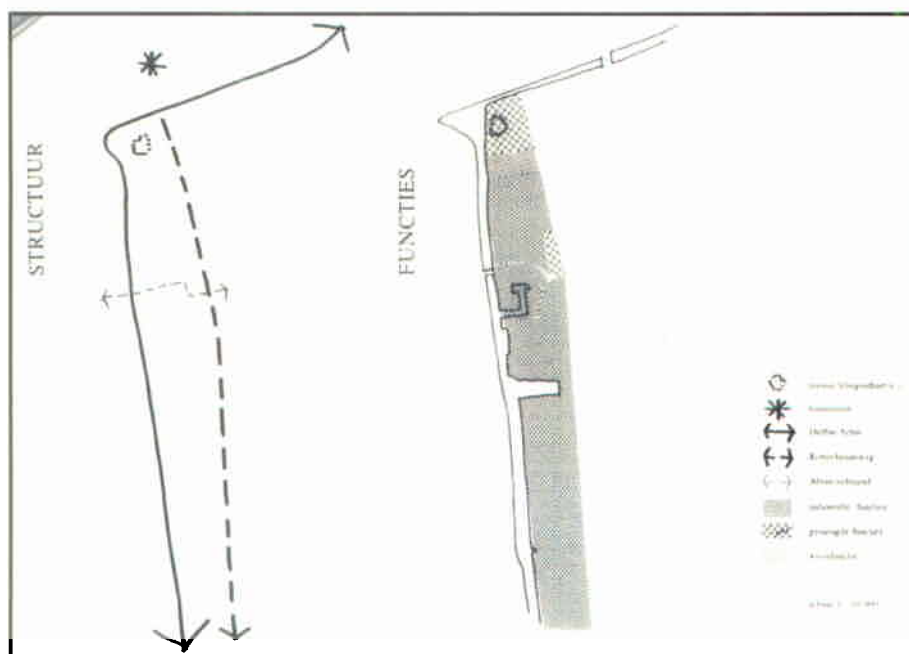
Inmiddels zijn de panden Scheepmakerij 18/19 verbouwd en hebben een woonbestemming gekregen. De bebouwing aan de Hertog Govertkade en het noordelijke gedeelte van de Rotterdamseweg was lange tijd landelijk van aard en gerelateerd aan de toenmalige ligging direct buiten de stadspoort, de Rotterdamse Poort, en had bestemmingen als logement, uitspanning of buitenplaats.

Aan het einde van de 19^{de} eeuw en in het begin van de 20^{ste} eeuw ontstond hier woonbebouwing, deels in kleine blokken met twee tot drie bouwlagen en een kap.

In het kader van het Monumenten selectie programma (MSP) zijn buiten de Delftse binnenstad ook enkele cultuurhistorisch waardevolle gebieden geselecteerd die als beschermd stadsgezicht aangewezen zouden kunnen worden. Na overleg met de gemeente Delft heeft de provincie (belast met de uitvoering van het MSP) voorlopige gebiedsgrenzen aangegeven. Het gebied met de MSP-gebiedsnaam 'Delft-Uitbreiding-Zuid', omvat westelijk van de Rotterdamseweg het gebied met daarin de Hertog Govertkade en de Scheepmakerij, zich uitstrekkend tot en met 'Poppink'. De procedure bevindt zich nog in een vroeg stadium en de definitieve grenzen liggen nog niet vast. De gemeenteraad moet erover adviseren aan de Minister die uiterlijk in 2004 een besluit moet nemen.

3. Ruimtelijke beschrijving

3.1 Structuur



hoofdstructuur en functies van de langgerekte strook

Het plangebied ligt ten zuiden van de binnenstad. Het vormt de kop van de bebouwingsstrook tussen de Delftse Schie en de Rotterdamseweg. Deze strook heeft een lengte van ruim 3 kilometer, is noord-zuid georiënteerd en begint bij de Hertog Govertkade en eindigt op het punt waar de Delftse Schie en de Rotterdamseweg samenkomen. Beiden zijn belangrijke en kenmerkende elementen voor de ruimtelijke hoofdstructuur van Delft. De Rotterdamseweg

draagt, onder meer door de voorname bebouwing, nog steeds kenmerken van een eeuwenoude hoofdroute. De Delftse Schie /Rijn-Schiekanaal vertegenwoordigt een fase in de infrastructurele ontwikkeling van Zuid-Holland en Nederland.

De structuur van het noordelijk deel van deze strook wordt bepaald door een noord-zuid georiënteerd gebied, dat slechts op enkele punten in oost-westrichting wordt doorsneden: de Agatha van Leidenlaan, het Abstwoudsepad en een fijnmazige voetgangersverbinding ter plaatse van het woongebied aan het Herenpad.

Door meer informele verkaveling en de sloop van bebouwing wordt het beeld van het middengebied bepaald door achterkanten van de bestaande bebouwing.

3.2 Morfologie



Scheepmakerij vanuit het westen



plangebied vanuit het zuiden

De bebouwing is kleinschalig, het plangebied kent een kleine korrelgrootte. Voor het grootste deel van de bebouwing is de individuele woning de grootste korrel. De hoofdbebouwing ligt voornamelijk aan de randen van het gebied. Aan het begin van de vorige eeuw zijn langs een gedeelte van de Hertog Govertkade en de Rotterdamseweg grote statige, deels aaneengebouwde particuliere herenhuizen gerealiseerd met aan de Hertog Govertkade een hoogte van twee en aan de Rotterdamseweg in enkele gevallen van drie bouwlagen met kap.

Naar het zuiden toe langs de Rotterdamseweg bestaat de bebouwing eveneens uit aaneengebouwde twee tot drielaagse eenvoudige woningbouw al dan niet met kap afgedekt. Buiten het plangebied wordt deze bebouwing onderbroken door de nieuwbouw van de woningbouwvereniging Vestia uit de jaren '70.

Het middengebied wordt gekenmerkt door eveneens kleinschalige bebouwing. Achter Rotterdamseweg nummer 44 t/m 54 is een open terrein dat ingericht is door omwonenden en dat door hen in gebruik en beheer is. Dit terreintje wordt vanaf de Rotterdamseweg ontsloten en heeft geen rechtstreekse verbinding met het water van de Delftse Schie.

De bebouwing aan de Scheepmakerij wordt gekenmerkt door een zeer afwisselend karakter. Deze afwisseling geldt voor de stijl van de bebouwing die gedeeltelijk historisch is, maar ook voor de hoogte die varieert van 4 tot 14 meter.

Samen met de menging van bedrijven met woningen heeft het noordelijk deel van de Delftse Schie een specifiek karakter dat van een grote afstand zichtbaar is en voor de stad Delft een waardevol beeld is.

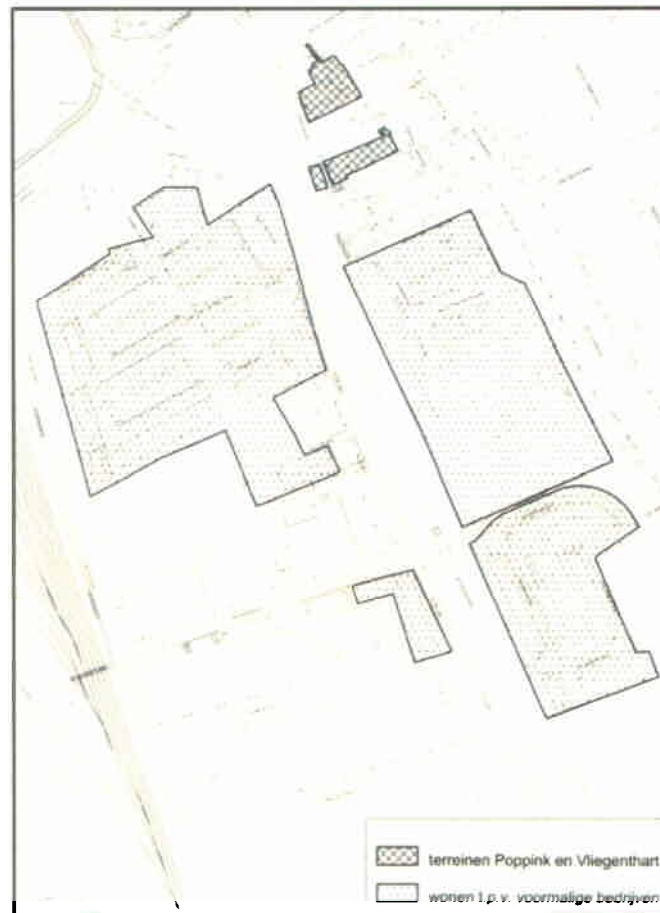


gevelwand Scheepmakerij

De bouwblokken aan de Rotterdamseweg zijn hoofdzakelijk particulier woningbouw uit de jaren '30 met een gesloten bouwblokkenverkaveling. De bouwhoogte varieert van 2 lagen met een kap tot drie bouwlagen.

Aan de zuidzijde van het plangebied is in de jaren '70 een woningbouwplan gerealiseerd in de sociale sector. Deze woningbouw bestaat overwegend uit bebouwing van 2 lagen met een langskap. Aan de westzijde is de bebouwing haaks op het water georiënteerd met langs de Delftse Schie een openbaar groen gebiedje.

3.3 Functies



"recente" woningbouw op voormalige bedrijventerreinen

De langgerekte bebouwingsstrook heeft overwegend een industriële functie. Naar het noorden toe krijgt de strook een bedrijvenfunctie gemengd met wonen. Door beperking in de bereikbaarheid en uitbreiding zowel fysiek als milieutechnisch zijn verschillende bedrijven verhuisd. Dit geldt met name voor het noordelijk deel van de strook en ook voor het deel aan de overzijde van de Delftse Schie, het Hooikade/Zuideindegebied. Voor al deze locaties, direct gelegen aan de zuidzijde van de binnenstad is gekozen voor een transformatie naar de woonfunctie.

Het woningbouwplan Princehaven, gerealiseerd eind jaren '80 op een voormalig bedrijven terrein, bestaat uit luxe eengezinswoningen rond een haventje.

De woningbouw in de sociale sector met overwegend eengezinswoningen en speelgroen rond het Herenpad dateert uit de jaren '70. Het is gerealiseerd in deze stadsvernieuwingperiode ter vervanging van bestaande kleine woningen ter plaatse.

Tussen beide recent gebouwde woningbouwlocaties wordt op het ogenblik het daartussen gelegen bedrijventerrein getransformeerd tot een woongebied met appartementen in vier bouwlagen langs het water en Abtswoudsepad. Tussen het water en de Rotterdamseweg worden haaks op de richting van het water eengezinswoningen gebouwd.

Aansluitend hieraan heeft de bebouwing in het plangebied van dit ontwikkelingsplan een gemengd karakter. Langs de Hertog Govertkade hebben de panden hoofdzakelijk een woonfunctie en langs de Rotterdamseweg wordt woningbouw afgewisseld met winkels en kantoor-tjes. Op het binnenterrein zijn verschillende kleine en grotere bedrijven gevestigd. Langs de Scheepmakerij wordt de woonfunctie sterk afgewisseld met bedrijvigheid.

3.4 Verkeer

Deze strook wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de Rotterdamseweg. De Delftse Schie is voor het vrachtvervoer over water. Er is nagenoeg geen oost-west relatie tussen de weg en het water. Ter hoogte van de Jaffalaan/Abtswoudseweg is een oost-westverbinding voor fietsers (Abtswoudsepad).

Aan de zuidkant van de woningbouw aan het Herenpad is een oost-westverbinding (Agatha van Leidenlaan) voor alle verkeer. Voor voetgangers is binnen dit woongebiedje een fijnmazige oost-westroute aanwezig, die de Rotterdamseweg en het middengebied met het water van de Delftse Schie verbindt.

Noord-zuidverbindingen zijn binnen deze strook niet aanwezig.

Binnen het plangebied zijn de bedrijven en parkeerplekken op het middengebied voor autoverkeer alleen bereikbaar vanaf de Rotterdamseweg.

Het parkeren gebeurt op de openbare weg langs de randen van het plangebied en op verschillende kleine parkeerterreintjes in het gebied.

3.5 Openbare ruimte



Het open terrein achter de woningen van de Rotterdamseweg 44 t/m 54 is gemeente eigendom dat door omwonenden een groene inrichting heeft gekregen. Het terrein wordt gemeenschappelijk onderhouden en gebruikt als tuin en speelgebied.

De groenstructuur van het plangebied beperkt zich tot de boombeplanting langs de Rotterdamseweg en de Hertog Govertkade.

De Rotterdamseweg tussen de Kanaalweg en de Jaffalaan is een woonstraat met enkele bedrijven. Er staan twee rijen bomen, linden en platanen, die elkaar onregelmatig afwisselen. Deze beplanting bepaalt in belangrijke mate het karakter van deze woonstraat.

De boombeplanting aan de Hertog Govertkade vormt een onderdeel van de boombeplanting langs de Kanaalweg.

Een deel van de kade van de Scheepmakerij tegenover nummer 23 is onderdeel van het eigendom van de voormalige glashandel van Poppink. Dit terreintje wordt gebruikt voor opslag.

Het ontbreken van groen langs de kade geeft de Scheepmakerij een steenachtig karakter. De sfeer die de bestaande bedrijvigheid en de bebouwing uitstraalt wordt hierdoor versterkt. Het punt waar de Hertog Govertkade overgaat in de Scheepmakerij is de plek waar het karakter van het Rijn - Schiekanaal/ Delftse Schie verandert.

3.6 Milieu

Bodem

Ter plaatse van zowel de terreinen van Poppink en Vliegenthart zijn bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken is gebleken dat op beide locaties bodemverontreiniging aanwezig is. De bodemverontreiniging dient voorafgaand aan de herontwikkeling van de locaties gesaneerd te worden. Het kader hiervoor is de Wet bodembescherming en het vigerende provinciale en gemeentelijke bodembeleid.

Milieuzonering

In het plangebied zijn enkele bedrijven gevestigd. Bedrijfsactiviteiten zijn aan te merken als milieubelastende activiteiten. Wonen is aan te merken als een milieugevoelige activiteit. Deze bestemmingen mogen elkaar niet onevenredig hinderen. In ruimtelijke plannen moeten dusdanige waarborgen worden opgenomen dat onevenredige hinder wordt voorkomen. Op 6 januari 2003 hebben burgemeester en wethouders de concept-beleidsnota "Bedrijven en Bestemmingsplannen" vrijgegeven voor inspraak en overleg. Die nota is in overleg met Inspectie VROM en de provincie tot stand gekomen. De nota biedt een motivering en normering voor de afstanden die in het bestaande stedelijke situatie in acht dienen te worden genomen tussen milieugevoelige (woningen) en milieubelastende (bedrijven) activiteiten. In de nota wordt gewerkt met type plangebieden (bijvoorbeeld: binnenstad, gemengde woonwijken 1 en rustige woonwijken 2, buitengebied, bedrijventerreinen). Per type plangebied wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieu belastende activiteiten in acht moeten worden genomen en welke voorwaarden daarbij van toepassing zijn.

In het plangebied zijn de onderstaande vier bedrijven aanwezig

- Rotterdamseweg 68, een taxibedrijf
- Rotterdamseweg 70, een houtbewerkingbedrijf
- Rotterdamseweg 72, een aannemingsbedrijf
- Scheepmakerij 13 (Baggerman), een metaalconstructiebedrijf.

Volgens de bij de concept-nota Bedrijven en bestemmingsplannen behorende Lijst van Bedrijfstypen is het bedrijf aan de Scheepmakerij 13 een zogenoemd categorie 3.2 bedrijf.

Externe veiligheid

Bij het onderwerp externe veiligheid gaat het om de kans dat er calamiteiten optreden ten gevolge van ongevallen bij de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In dan wel in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven en vinden geen risicovolle transporten plaats.

4. Toekomstige ontwikkelingen

4.1 Bouwvolume en rooilijnen

Het behoud van het historische karakter van dit plangebied is van groot belang. De fijnmazige structuur met de kenmerkende afwisselende kleinschalige bebouwing en rooilijn langs de Scheepmakerij, de kleinschalige verkaveling en de mix van wonen en werken moet worden gerespecteerd en dient als uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen.

De panden Scheepmakerij nummer 12 en 18/19 moeten vanwege hun monumentale waarde gehandhaafd blijven. Indien technisch mogelijk geldt dit ook voor nummer 8 en 9/10. Deze panden behoren tot de voormalige bedrijfsbebouwing van Vliegenthart.

Mocht het noodzakelijk zijn de panden te slopen dan worden percelen en /of segmenten zoveel mogelijk architectonisch zelfstandig ingevuld, waarbij de bestaande rooilijn wordt gevolgd.

De hoogte van nieuwbouw moet aansluiten op de omliggende bestaande bebouwing. Hierbij geldt dat bebouwing op het middengebied onder geen voorwaarde hoger mag zijn dan langs de randen. Het beeld van met name de Scheepmakerij mag hierdoor niet verstoord worden. Nieuwe bebouwing moet zich voegen in de bestaande omgeving. Dit geldt ten aanzien van bouwhoogte, bouwdiepte, pandbreedte en uiterlijke verschijningsvorm.

Nieuwe bebouwing langs de Delftse Schie wordt georiënteerd op het water en moet de hoofdentree aan de Scheepmakerij hebben. Op de kade mogen geen bouwwerken worden opgericht. Nieuwe bebouwing op het middengebied is alleen voor voetgangers bereikbaar vanaf nieuw te maken of bestaande voetgangersstraten binnen het plangebied. Bij voorkeur moeten deze straten nieuwe verbindingen tussen de Rotterdamseweg en de Delftse Schie tot stand brengen.

In verband met de sociale veiligheid moeten deze straten zo veel mogelijk rechtstandig zijn. De oriëntatie van nieuwe bebouwing, de inrichting van deze straten en eventuele (onder)doorgangen moet zodanig zijn dat het sociaal veilige gevoel van een ieder gewaarborgd is. Blinde gevels moeten worden vermeden en goede verlichting moet worden aangebracht.

Bij de aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing moet rekening gehouden worden met het recht op privacy van omwonenden.

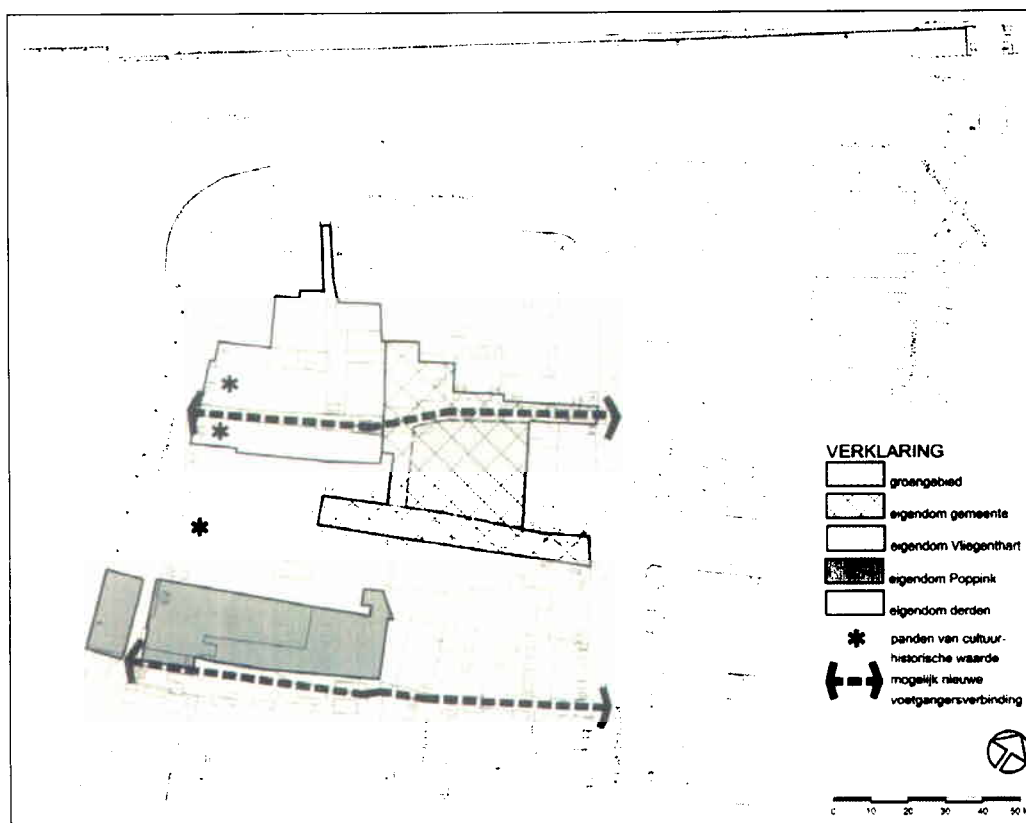
De bebouwingsdichtheid wordt mede bepaald door het aantal parkeerplaatsen, dat volgens de opgegeven parkeernorm op eigen terrein gerealiseerd moet worden.

Hierbij geldt dat de bebouwingsdichtheid op het middengebied lager is dan langs de randen. Voor het terrein van Poppink betekent dit een maximaal aantal te realiseren woningen van 15. Indien als gevolg van aanpassingen in de nota Bedrijven en Bestemmingsplannen toch woningbouw mogelijk is op het terrein Vliegenthart geldt daar een maximum van 17 woningen.

Het groene terrein achter de woningen van Rotterdamseweg 44 t/m 54 zal bij herinrichting de functie groen- en speelgebied behouden. Over het gebruik en beheer hiervan zullen in de toekomst afspraken met omwonenden gemaakt worden.

De bestaande ontsluitingen van de tuinen van de bestaande woningen moeten in het hele plangebied zoveel mogelijk gehandhaafd blijven.

In verband met de cultuurhistorische waarde van het plangebied moet voorafgaande aan graafwerkzaamheden of ander bodemverstorende activiteiten, archeologisch bodem onderzoek verricht kunnen worden. Voor de aanvang van de verbouwing of sloop van panden van het complex Vliegenthart moet de bebouwing nader bouwhistorisch onderzocht worden.



kaart met eigendomsverhoudingen en mogelijke nieuwe voetgangersverbindingen.

4.2 Bestemming

In aansluiting op de transformatie van de bedrijfsfunctie naar de woonfunctie op de terreinen ten noorden van het Abtswoudsepad is de hoofdfunctie van dit plangebied eveneens wonen. In verband met het behoud van het karakter van het plangebied is met name langs de Scheepmakerij een goede mix van de woonfunctie met andere functies waaronder bedrijven (vallend onder categorie 1 en 2 van de Delftse Lijst van Bedrijfstypen) en maatschappelijke voorzieningen. Gedacht kan worden aan vestiging van kleine bedrijven, die een relatie hebben met scheepsbouw, pleziervaart en andere activiteiten die met het water te maken hebben, aan ateliers en galerieën.

Daarnaast moet met de woningbouw zoveel mogelijk ingespeeld worden op de omgeving door bijvoorbeeld het realiseren van andere woningtypologieën dan de bestaande standaardengezinswoningen of appartementen. Te denken valt aan bijvoorbeeld woonwerkwoningen maar ook aan woningen die ruim van afmeting zijn, zowel ten aanzien van de verdiepingshoogten als van pandbreedte, waardoor ze een flexibiliteit kennen die wijzigingen in het gebruik in de toekomst mogelijk maken.

Op het terrein Vliegenthart is voor als nog geen woonfunctie mogelijk. Andere niet gevoelige bestemmingen waaronder bedrijvigheid, maatschappelijke en culturele voorzieningen zijn wel toegestaan.

4.3 Verkeer

Nieuwe bebouwing op de terreinen van de voormalige bedrijven Poppink en Vliegenthart worden door gemotoriseerd verkeer alleen ontsloten vanaf de Scheepmakerij. De bijbehorende parkeervoorzieningen dienen aan de Scheepmakerij te worden gerealiseerd. Routes tussen de Rotterdamseweg en de Scheepmakerij zijn uitsluitend geschikt voor voetgangers.

Het terrein achter de woningen Rotterdamseweg 44 t/m 54 is bereikbaar voor autoverkeer en hulpdiensten via de twee bestaande toegangen aan de Rotterdamseweg.

Parkeerplaatsen voor nieuw toe te voegen woningen en andere functies moeten op eigen terrein gerealiseerd worden. De parkeernorm moet voldoen aan de normen zoals opgesteld door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in grond-water-en Wegenbouw en verkeerstechniek (CROW). Voor deze locatie varieert de norm van 1,3 tot 1,8 parkeerplaatsen per woning. Gelet op de locatie en het type woning dat hier mogelijk is, wordt een parkeernorm gesteld van 1,5 parkeerplaatsen per woning. Deze norm is gekoppeld aan de randvoorwaarde dat de parkeerplaatsen in een gemeenschappelijke voorziening worden gegroepeerd.

Voor bedrijven geldt de parkeernorm 2 parkeerplaatsen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo).

Ten aanzien van de huidige parkeerplaatsen binnen het plangebied moet bij herinrichting van de openbare ruimte rekening gehouden worden dat het aantal bestaande parkeerplaatsen gehandhaafd blijft.

Het voornemen is dat dit plangebied in de toekomst komt te vallen binnen het nieuwe gebied met gereguleerd parkeren. Omdat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn zal onderzocht worden hoeveel parkeerplaatsen voor bewoners (vergunningen) en bezoekers van de bedrijven en winkels (betaald) binnen dit gebied gerealiseerd moet worden.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal uitgegaan worden van een 30 km - of autoluw gebied.

4.4 Openbare ruimte

De in aanleg formele boombeplanting langs het water van het Rijn-Schiekanaal en Delftse Schie zal ter plaatse van de Scheepmakerij worden onderbroken. Het steenachtige karakter van de Scheepmakerij zal worden behouden en zal toegankelijk blijven voor gemotoriseerd verkeer. De opslagfunctie van de plek aan de kade tegenover nummer 23 moet vervallen. Deze plek moet in de inrichting van de openbare ruimte meegenomen worden en zal de functie van verblijfsgebied krijgen.

Het punt waar de Hertog Govertkade overgaat in de Scheepmakerij geeft aan waar het karakter van het Rijn-Schiekanaal / Delftse Schie verandert. Ten zuiden van de Scheepmakerij, vanaf het "groentje" bij het Herenpad zal de kade weer een groene inrichting krijgen met een meer informele boombeplanting. Deze kade is alleen toegankelijk voor langzaamverkeer.

4.5 Milieu

Milieuzonering

De toekomstige inrichting van het gebied dient te voldoen aan de voor dit plan relevante milieuwetgeving. Belangrijk aspect in dit kader is: de vestiging van functies moet plaatsvinden in overeenstemming met de Wet Milieubeheer en de gemeentelijke conceptnota *Bedrijven en Bestemmingsplannen*.

Volgens deze conceptnota is woningbouw toegestaan op een afstand van 10 meter vanaf een 3.1 bedrijf en 30 meter vanaf een 3.2 bedrijf.

Het ontwikkelingsplan neemt deze afstand uit de concept nota over. Dat betekent dat er een afstand van 10 meter tussen het bedrijf Poppink en nieuw te ontwikkelen milieugevoelige bestemmingen (waaronder woningbouw) in acht moet worden genomen.

Tussen het bedrijf van Baggerman en nieuw te ontwikkelen milieugevoelige bestemmingen geldt een afstand van 30 meter.

De nota *Bedrijven en Bestemmingsplannen* is echter nog niet vastgesteld en zal voor vaststelling worden aangepast naar aanleiding van inspraak en overleg reacties en ervaringen met de conceptnota in de praktijk. Mochten die aanpassingen van dusdanige aard zijn dat woningbouw binnen een straal van 30 meter rond het bedrijf aan de

Scheepmakerij 13 toch mogelijk zijn, dan zullen de gebruiksmogelijkheden van deze locatie opnieuw worden bekeken.

Uitgangspunten zijn dat het bedrijf van Baggerman goed past in het karakter van dit plangebied en dat het plangebied zich goed leent voor menging van functies mits dit niet leidt tot beperkingen van de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven ter plaatse.

Wat betreft eventuele nieuwe bedrijvigheid is bedrijvigheid toegestaan in de categorieën 1 en 2 van de VNG lijst voor bedrijfstypen. Wel dient, met name bij wonen boven deze nieuwe bedrijven rekening te worden gehouden met de vraag of dit wel mogelijk is in dergelijke oude panden.

Duurzaam bouwen.

Met het vaststellen van de nota "Duurzaam bouwen uit de steigers" blijft Delft actief duurzaam bouwen nastreven. Duurzaam bouwen is daarmee randvoorwaarde voor bouwen in Delft; vanaf het begin van het planproces tot en met de beheersfase. Daarbij wordt voor de woningbouw uitgegaan van de Delftse duurzaam bouwenlijst, waarin naast een verplicht basisniveau, tenminste 30% uit keuzekolom A en 10% uit keuzekolom B dienen te worden toegepast. De invulling van de maatregelen is aan de initiatiefnemer van de (ver)bouw. Zowel bij sloop, nieuwbouw als renovatie moet rekening worden gehouden met Duurzaam bouwen. Voor renovatie is het aan te bevelen het "Nationaal pakket beheer" als richtlijn voor het duurzaam renoveren te laten dienen.

Bij bebouwing en inrichting van de (openbare) ruimte moet zoveel mogelijk van duurzaam materiaalgebruik worden uitgegaan, ook deze maatregelen staan beschreven in de Delftse duurzaam bouwenlijst.

Per 1-1-2000 is in Delft de verordening Duurzaam bouwen van kracht. De verordening is van toepassing op nieuwe te bouwen woningen en woongebouwen. De aanvrager dient tegelijkertijd met de bouwvergunning een duurzaam bouwen vergunning aan te vragen.

Bodem.

Herinrichting van het plangebied dient plaats te vinden nadat bodemonderzoek uitgevoerd is. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten moet de bodem vervolgens gesaneerd worden waarbij voldaan moet worden aan de Wet Bodembescherming (Wbb) en het vigerende provinciale en gemeentelijke bodembeleid.

Ook eventueel bij de herinrichting vrijkomende grond dient binnen de bestaande beleidskaders (Wet bodemsanering/Bouwstoffenbesluit) verwerkt dan wel afgevoerd te worden.

4.6 Welstandsbeleid

Ten aanzien van de architectonische invulling zal met namen langs de randen van het plangebied rekening gehouden moeten worden met de plaatst die deze randen innemen in de ruimtelijke structuur van de stad Delft.

De karakteristieke bestaande en deels historische bebouwing aan de Scheepmakerij bepaalt vanaf grote afstand het beeld. Dit geldt ook voor de Hertog Govertkade. Het is hierdoor ook van groot belang dat de nieuwbouw in beide gevelwanden niet mag domineren. De verticale indeling en ingetogen vormgeving en plasticiteit van de gevels, het materiaalgebruik en de gevelopbouw dienen als inspiratie en referentiebeeld voor nieuwe invulling van de gevelwanden, zonder dat het kopieën zijn.

Bij herontwikkeling van de panden van het terrein Poppink aan de Scheepmakerij zal dit met name gelden in verband met de grote breedtemaat die zal ontstaan indien de huidige bedrijfspanden gesloopt zullen worden.

Hergebruik van bestaande bebouwing verdient voorkeur boven sloop.

Bij nieuwbouw moeten de te verwachte uitbreidingen van het bouwvolume zoveel mogelijk als optie worden meegenomen in het ontwerp.

4.7 Bouwen

Voorzieningen moeten worden ontwikkeld c.q. gerealiseerd met inachtneming van de aansluit- voorwaarden van het energiebedrijf Eneco en Casema.

Daarnaast moet bij woningbouw voldaan worden aan richtlijnen zoals omschreven in "Algemene Planinformatie ten behoeve van woningbouw te Delft, 2001". Hierin staan onder andere naast parkeerrichtlijnen en toetsingscriteria voor groen, ook richtlijnen voor Duurzaam bouwen, aanpasbaar bouwen en containers voor huishoudelijk afval.

5. Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van de terreinen Vliegenthart en Poppink zijn particuliere ontwikkelingen. Gronden op beide terreinen die een openbare functie krijgen zullen op kosten van deze particulieren worden ingericht.

6. Conclusie ontwikkelingsvoorwaarden

Historie

- Het (historische) karakter van de buurt o.a. de historische kade aan de Scheepmakerij, de historische kleinschalige verkaveling / structuur en bestaande mix van wonen en werken moet worden gerespecteerd en dient als uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen.
- Bij herontwikkeling van het complex Vliegenthart moeten de panden Scheepmakerij 12 en 18/19 gehandhaafd blijven en hergebruikt worden. Indien technisch mogelijk moeten de panden Scheepmakerij 8 en 9/10 behouden blijven.
- Voorafgaand aan graafwerkzaamheden of andere bodemverstorende activiteiten moet archeologisch bodemonderzoek verricht worden, bewerkstelligd moet worden dat zo gunstig mogelijke omstandigheden voor dat onderzoek worden geschapen.
- Voor aanvang van de verbouwing of sloop van de panden van het complex Vliegenthart moet de bebouwing nader bouwhistorisch onderzocht worden.

Ruimtelijk

- De bebouwingsdichtheid wordt mede bepaald door het aantal parkeerplaatsen, dat volgens de opgegeven parkeernorm, op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Op het middengebied is de bebouwingsdichtheid lager dan langs de Scheepmakerij.
- Bij eventuele sloop van panden aan het water worden percelen en / of segmenten architectonisch zelfstandig ingevuld, waarbij de bestaande rooilijn wordt gevolgd. Deze bebouwing wordt georiënteerd op het water waar ook de hoofdentree komt te liggen.
- Nieuwe bebouwing moet zich voegen in de bestaande omgeving ten aanzien van onder andere de bouwhoogte, bouwdiepte, pandbreedte en uiterlijk verschijningsvorm.
- Nieuwe bebouwing op het middengebied mag niet hoger zijn dan de bebouwing aan de Scheepmakerij, de Hertog Govertkade en de Rotterdamseweg.
- Nieuwe bebouwing op het middenterrein is alleen voor voetgangers bereikbaar vanaf bestaande of nieuw te maken voetgangersverbindingen, die bij voorkeur nieuwe verbindingen tot stand brengen tussen de Rotterdamseweg en het water.
- Aandacht moet worden besteed aan de sociale veiligheid van de openbare ruimte, met name in (onder)doorgangen. Blinde gevels moeten hier vermeden worden en goede verlichting moet worden aangebracht. Nieuwe voetgangersroutes moeten zoveel mogelijk rechtstandig worden gemaakt.
- Het karakter van het groen-en speelgebied achter de Rotterdamseweg 44 t/m 54 blijft gehandhaafd.
- Op de kade van de Scheepmakerij mogen geen bouwwerken worden gerealiseerd.
- Daar waar mogelijk moet een achterom voor de bestaande woningen gerealiseerd worden. Bestaande achterommen moeten worden gehandhaafd.
- Bij de aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing wordt expliciet rekening gehouden met het recht op privacy van bewoners.

Functies

- De hoofdfunctie voor dit plangebied is hoofdzakelijk wonen met langs met name de Scheepmakerij op de begane grond een goede mix met andere functies waaronder bedrijven (vallend onder categorie 1 en 2 van de Delftse Lijst van Bedrijfstypen) en maatschappelijke voorzieningen. Op het terrein van Vliegenthart is vooralsnog geen woningbouw mogelijk wegens strijdigheid met de concept-nota Bedrijven en Bestemmingsplannen. Andere niet milieugevoelige bestemmingen waaronder bedrijvigheid, maatschappelijke en culturele voorzieningen zijn wel toegestaan.
- Voor de woningbouw moet zoveel mogelijk ingespeeld worden op de omgeving door bijvoorbeeld het realiseren van andere woningtypologieën.

Verkeer en openbare ruimte

- Ontsluiting van de nieuwe bebouwing en bijbehorende parkeervoorziening op de terreinen Poppink en Vliegenthart door gemotoriseerd verkeer moet vanaf de Scheepmakerij gebeuren.
- Parkeerplaatsen voor de nieuw toe te voegen woningen en andere functies moeten op eigen terrein gerealiseerd worden. Hierbij wordt een parkeernorm gesteld van 1,5 parkeerplaatsen per woning. Deze norm is gekoppeld aan de randvoorwaarde dat de parkeerplaatsen in een gemeenschappelijke voorziening worden gegroepeerd. Voor bedrijven geldt de parkeernorm 2 parkeerplaatsen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo).
- Het bestaande aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied moeten in de nieuwe situatie teruggebracht worden.
- Het karakter van het groen-en speelgebied achter de Rotterdamseweg 44 t/m 54 blijft gehandhaafd.
- Routes tussen de Scheepmakerij en Rotterdamseweg zijn uitsluitend geschikt voor voetgangers.
- Bij een herinrichting van de openbare ruimte wordt indien mogelijk uitgegaan van een 30 km of autoluw gebied.

Welstandsbeleid

- Nieuwbouw in beide gevelwanden langs het water mogen niet domineren. De verticale indeling en ingetogen vormgeving en plasticiteit van de gevels, het materiaalgebruik en de gevelopbouw dienen als inspiratie en referentiebeeld voor nieuwe invulling in de gevelwanden, zonder dat het kopieën zijn.
- Hergebruik van bestaande bebouwing verdient voorkeur boven sloop
- Bij nieuwbouw moeten de te verwachte uitbreidingen van het bouwvolume zoveel mogelijk als optie worden meegenomen in het ontwerp.

Milieu

- De toekomstige inrichting van het gebied dient te voldoen aan de voor dit plan relevante milieuwetgeving. Belangrijk aspect in dit kader is dat menging van de functie wonen en bedrijven moet plaatsvinden in overeenstemming met de Wet Milieubeheer.
- Slopen, renoveren en bouwen moet volgens de principes van Duurzaam Bouwen (Dubo) gebeuren. Daarbij wordt voor de woningbouw uitgegaan van de Delftse duurzaam bouwenlijst, waarin naast een verplicht basisniveau, tenminste 30% uit keuzekolom A en 10% uit keuzekolom B dienen te worden toegepast. Voor renovatie is het aan te bevelen het "Nationaal pakket beheer" als richtlijn voor het duurzaam renoveren te laten dienen. Bij bebouwing en inrichting van de (openbare) ruimte moet zoveel mogelijk duurzame materialen worden gebruikt, ook deze maatregelen staan beschreven in de Delftse duurzaam bouwenlijst. De aanvrager dient tegelijkertijd met de bouwvergunning een duurzaam bouwen vergunning aan te vragen.

- Bij herinrichting dient vooraf bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Bij verontreiniging dient sanering plaats te vinden waarbij voldaan moet worden aan de Wet Bodembescherming (Wbb) en het vigerende provinciale en gemeentelijke bodembeleid.

Bouwen

- De voorzieningen dienen te worden ontwikkeld c.q. gerealiseerd met inachtneming van de aansluit-) voorwaarden van het energiebedrijf Eneco en Casema.
- Bij woningbouw moet voldaan worden aan richtlijnen zoals omschreven in “Algemene Planinformatie ten behoeve van woningbouw te Delft, 2001” .