

Middelburg Ramsburg

‘Middelburg opent de voordeur’

Middelburg Ramsburg

'Middelburg opent de voordeur'

Het projectgebied Middelburg Oostflank strekt zich uit van het centrum van de stad tot aan de nieuwe provinciale weg en van de Veerse-weg tot aan de overzijde van het Kanaal. Het gebied oogt als een onsamenvhangende en weinig uitnodigende achterkant van de stad. Hoewel het op een steenworp afstand van het centrum van Middelburg ligt is het gebied verre van stads. Schijnbaar willekeurig wisselen sleets ogende bedrijfstjes, open veldjes en een enkel woonhuis elkaar af. Het geheel vormt een lappendeken van onsamenvhangende en kleinschalige stadsfragmenten.

Middelburg Oostflank:

Oppervlakte: 33 ha.

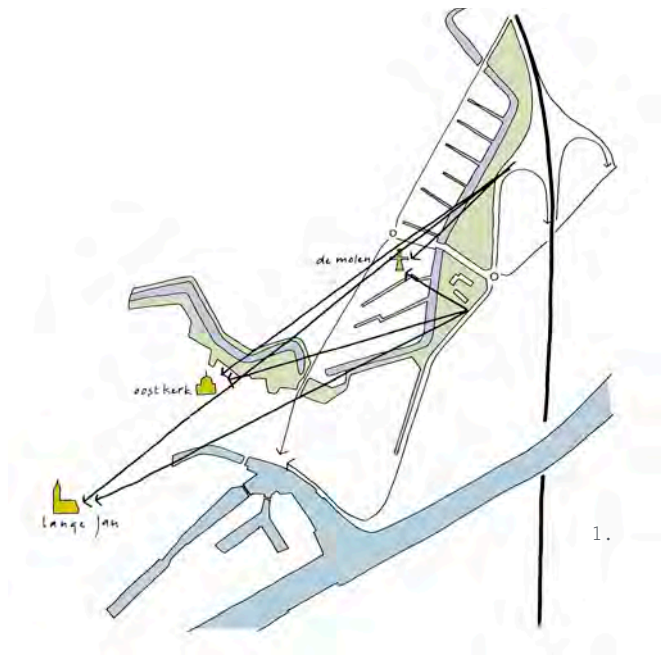
Programma: de herontwikkeling/transformatie en/of herstructurering van Ramsburg/Punt Arnestein.

Revitalisering bedrijventerrein, nieuwe stadsentree. 27485m² kantoren, 548 woningen, 10500m² bedrijven, 3976m² voorzieningen, 2 parken, nieuwe langzaamverkeersbrug.

In opdracht van:
gemeente Middelburg

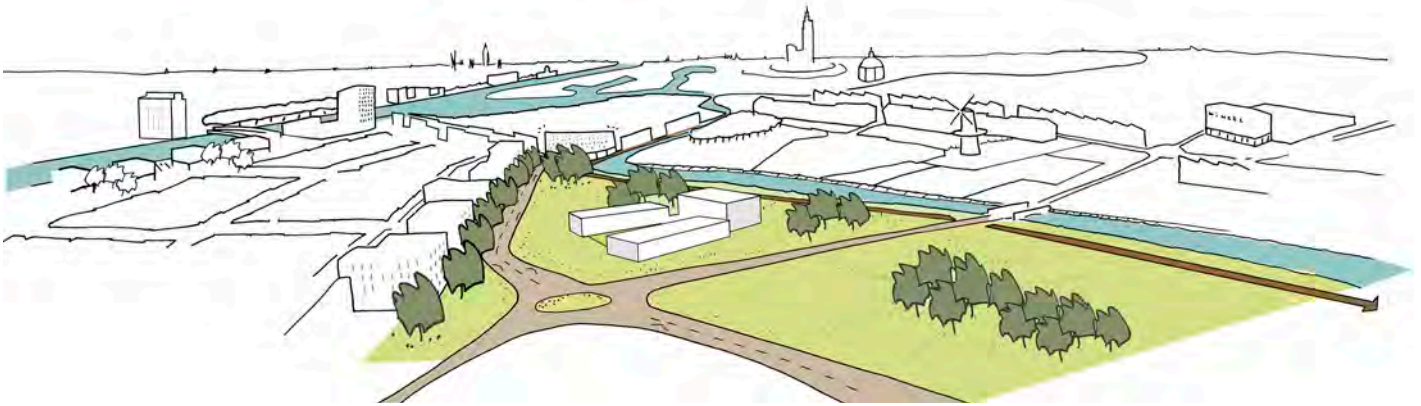
Ontwerp en supervisie: 2002-2011.

Realisatie: vanaf 2009



1. Twee momenten met zicht op het
2. stadsilhouet

3. De nieuwe oostelijke stadsentree
van Middelburg



3.

Het visitekaartje van de stad

Er is aanleiding om het gebied te transformeren. De directe aanleiding bestond uit het maken van een autoverbinding vanaf de nieuwe provinciale weg naar het centrum van de stad. Deze nieuwe verbinding geeft een positieve impuls om het gebied te kunnen transformeren naar een nieuw 'visitekaartje' voor de stad. Ons plan heeft tot doel het gehele projectgebied tot volwaardig stedelijk gebied te transformeren. De nieuwe autoverbinding is hiervan de startmotor.

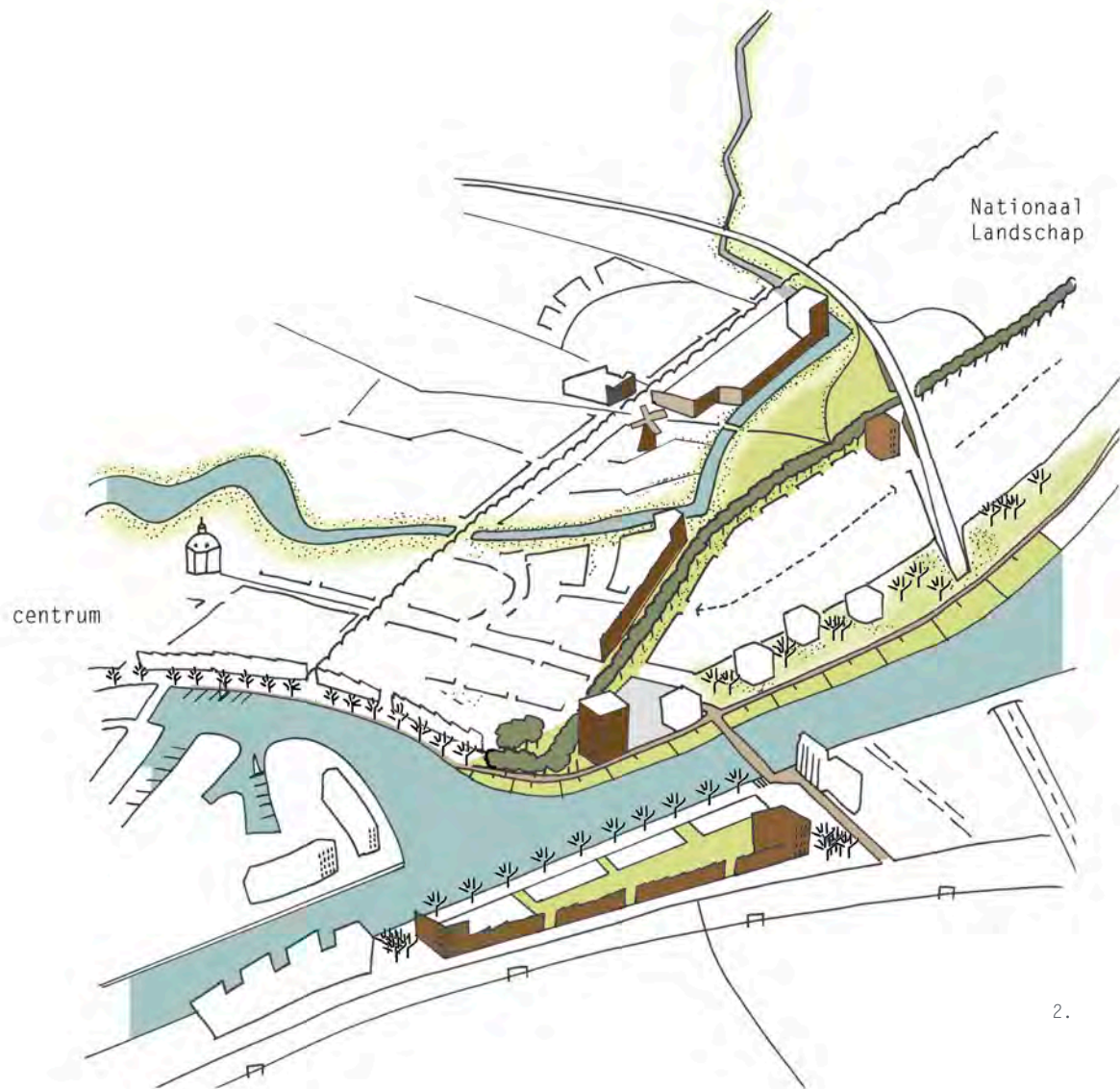
Het plan introduceert een nieuw landschappelijke drager in het gebied die het verband weeft – ruimtelijk en fysiek- tussen het centrum van de stad en het polderlandschap aan de overzijde van de provinciale weg. Het gebied wordt toegankelijk en aantrekkelijk gemaakt voor voet-, fiets- en autoroutes. Deze routes zijn versmolten met een bestaande waterloop en nieuwe parkgebieden tot een samenhangend stelsel van opeenvolgende openbare ruimtes.

Van lappendeken naar strategische projecten

Het planproduct zal tal van onzekerheden in de toekomst moeten kunnen trotseren en accommoderen. Zo is de ondergrond gefragmenteerd, vervuild en weerbarstig en zijn de eigendomsverhoudingen bijzonder versplinterd. Ook programmatisch en financieel is, zeker in de huidige economie, nog veel onduidelijk. De exacte materialiteit van de programmatische invulling van het gebied is zodoende niet in volle omvang te voorzien. Het plan speelt hierop in door een geduldig plan te maken. Het is de uitdaging om een plan te maken, zonder precies te weten welke initiatieven zich er in de toekomst zullen ontplooiën. Sommige initiatieven zullen groot zijn en 'klassiek' projectmatig van aard. Andere initiatieven individueel, kleinschalig, onzeker en nauwelijks te voorspellen. Het plan onderscheidt daarom vier verschillende deelplannen. Deze vier deelplannen kennen verschillende condities en spelregels. Ze bieden steeds op specifieke wijze een stedenbouwkundig kader voor programmatische, commerciële, financiële, en milieutechnische aspecten.



1. Impressie nieuwe openbare ruimte
2. Vogelvlucht ruimtelijke ambitie



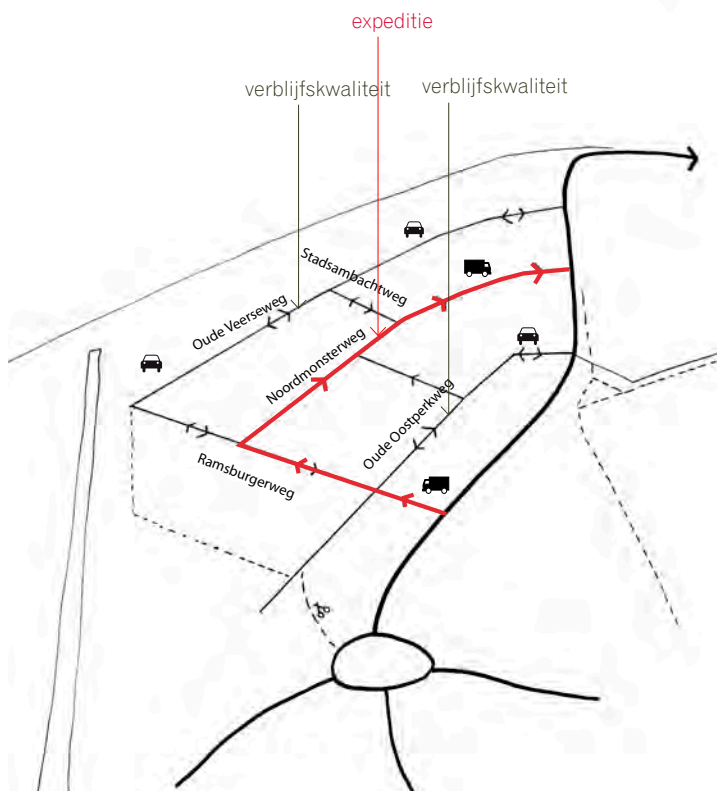
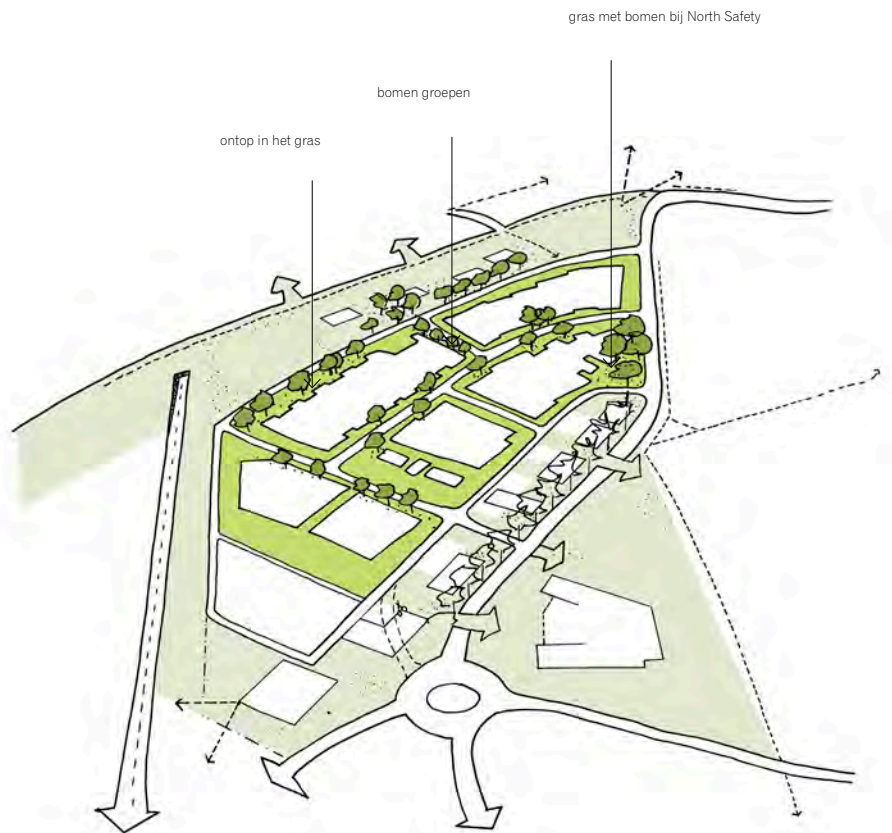
Testcase bedrijventerrein Ramsburg

Van de vier deelgebieden is het bedrijventerrein Ramsburg het meest complexe deelgebied. Ramsburg profiteert van de ligging van het nieuwe raamwerk. Het bedrijventerrein wordt beter zichtbaar en bereikbaar en krijgt een hoogwaardiger context. De kansen voor nieuwe ontwikkelingen zullen zich vooral aan de randen van Ramsburg voordoen. Op deze ruimtelijk cruciale plekken wordt nieuwbouw voorgesteld. Het aanzicht en de programmatieke rijkdom van Ramsburg kan zo radicaal transformeren.



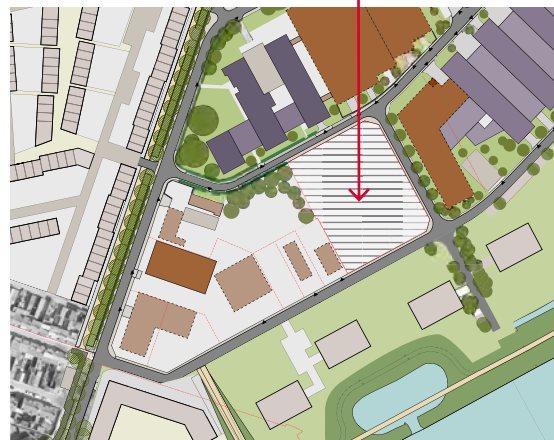
1. Gescheiden verkeersstromen

Binnen het gebied is een subtieler transformatieproces gefaciliteerd. Het stratenplan blijft behouden (in verband met kabels en leidingen) en krijgt een nieuwe hiërarchie. Er wordt verschil gemaakt tussen de brede expeditiestraat voor vrachtverkeer en de representatieve straten, die ook ingericht worden voor recreërende voetgangers en fietsers. De ruimtelijke samenhang binnen het gebied wordt gecreëerd door een eenvoudig en continue openbare ruimte plan.

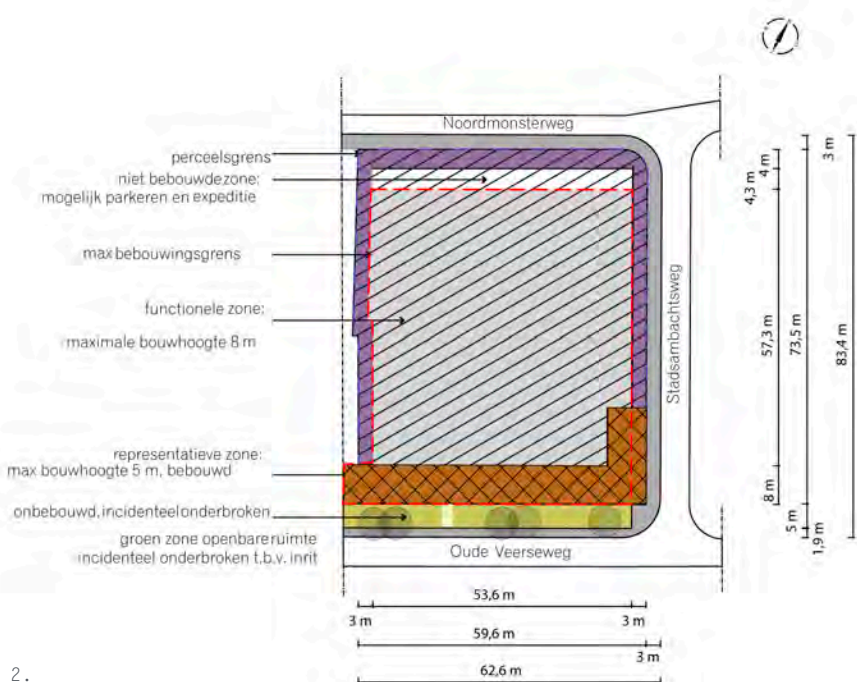


Binnen het stratenplan is de omvang van de kavels nog niet vastgelegd. Zo ontstaat er ruimte voor grote en kleine bedrijven. Om de samenhang te borgen zijn duidelijke regels opgesteld voor de logistieke organisatie van het bedrijf. Waar is de representatieve zijde, waar kan geëxpedieerd en geparkeerd worden. Om de eigenheid van het gebied te behouden zijn de waardevolle gebouwen geïnterviewd en indien mogelijk voor herbestemming aangeduid.

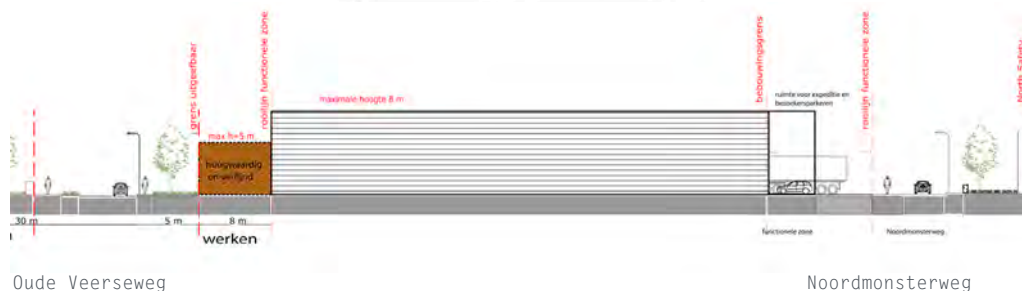
kavel A



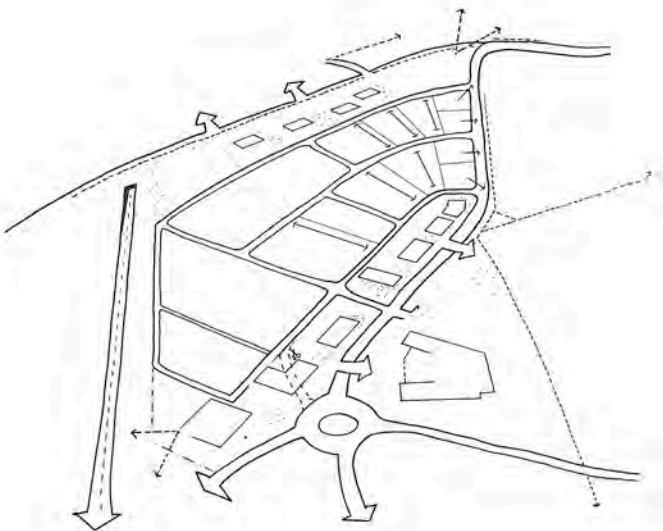
1.



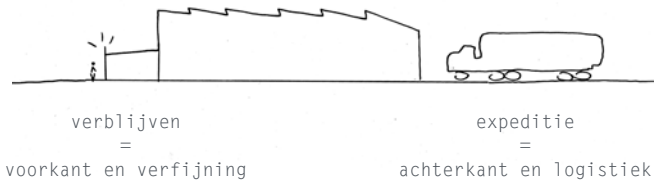
2.



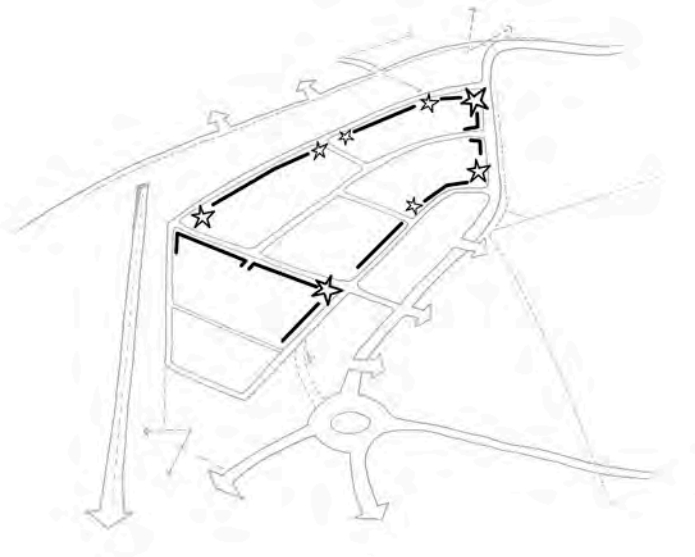
1. huidige situatie, met kavel A in afwachting van ontwikkeling
2. kavelpaspoort
3. kavels zijn opgespannen tussen expeditie-straat en verblijfsstraat
4. op strategische plekken wordt een accent gemaakt
5. accenten op de hoekpunten



3.



4.

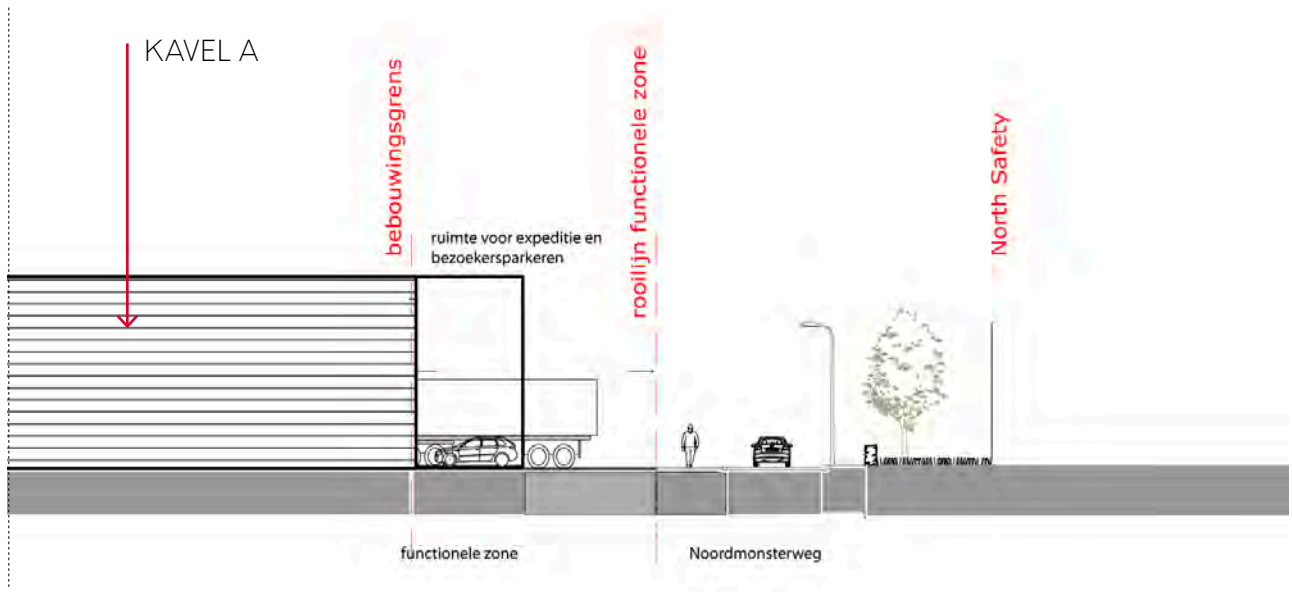


5.





1.

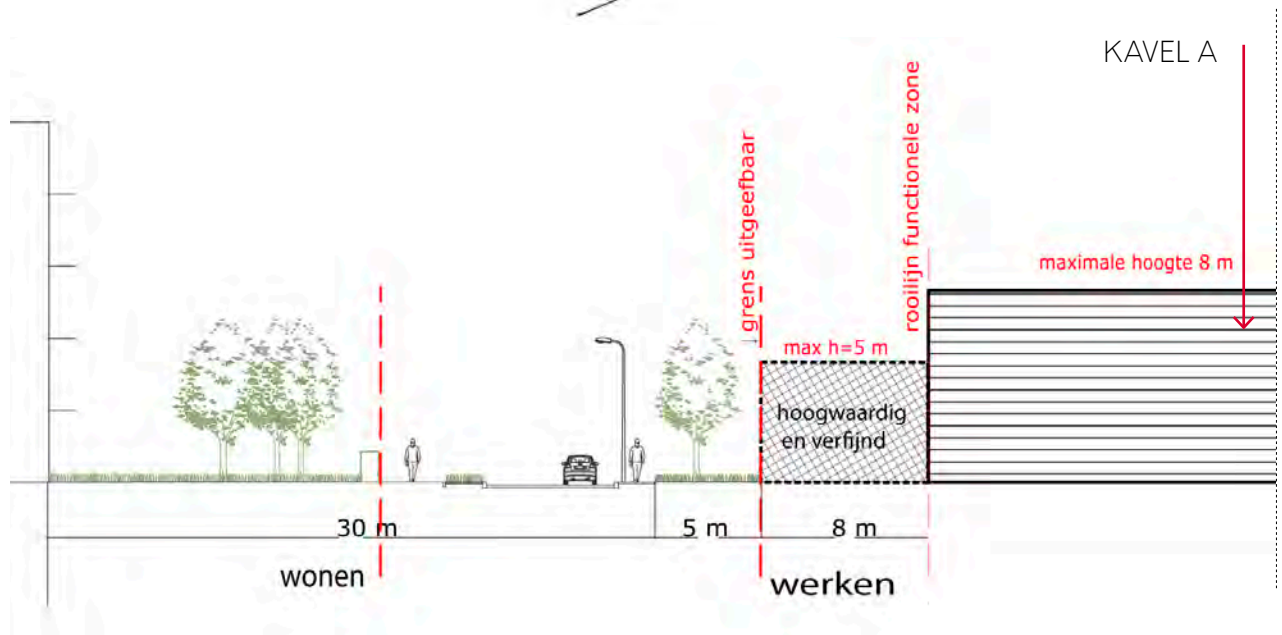
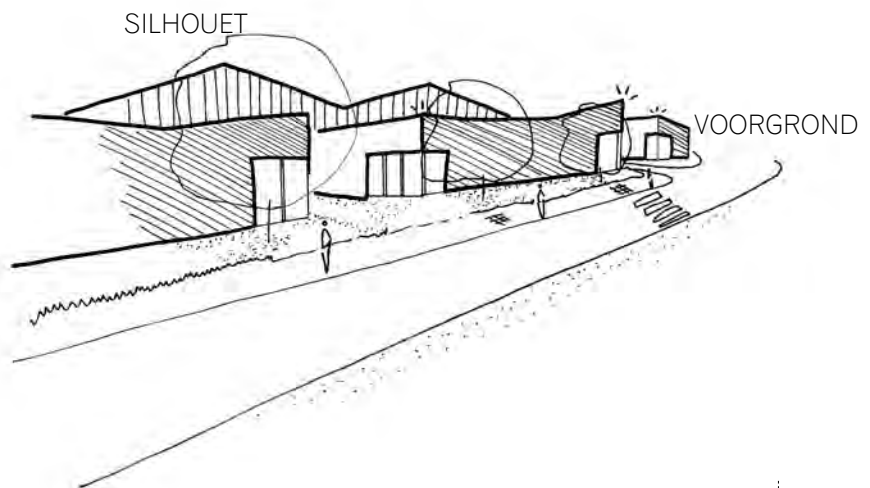


2.

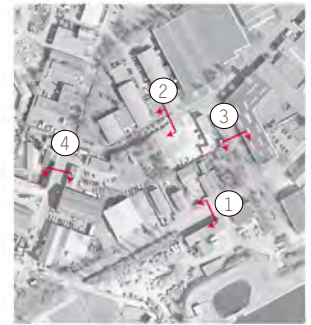
1. vlakke vloer ter plaatse van de expditiestraat. Verschil in stoep en straat wordt aangegeven door middel van bestrating.
2. Bebouwingsenveloppe voor nieuwbouw aan de Noordmonsterweg. De bebouwing ligt 10 meter uit de uitgiftegrens.
3. Bebouwingsenveloppe voor nieuwbouw aan de Oude Veerseweg. Het voorste deel kan maximaal 5 meter hoog zijn

HOOGTE

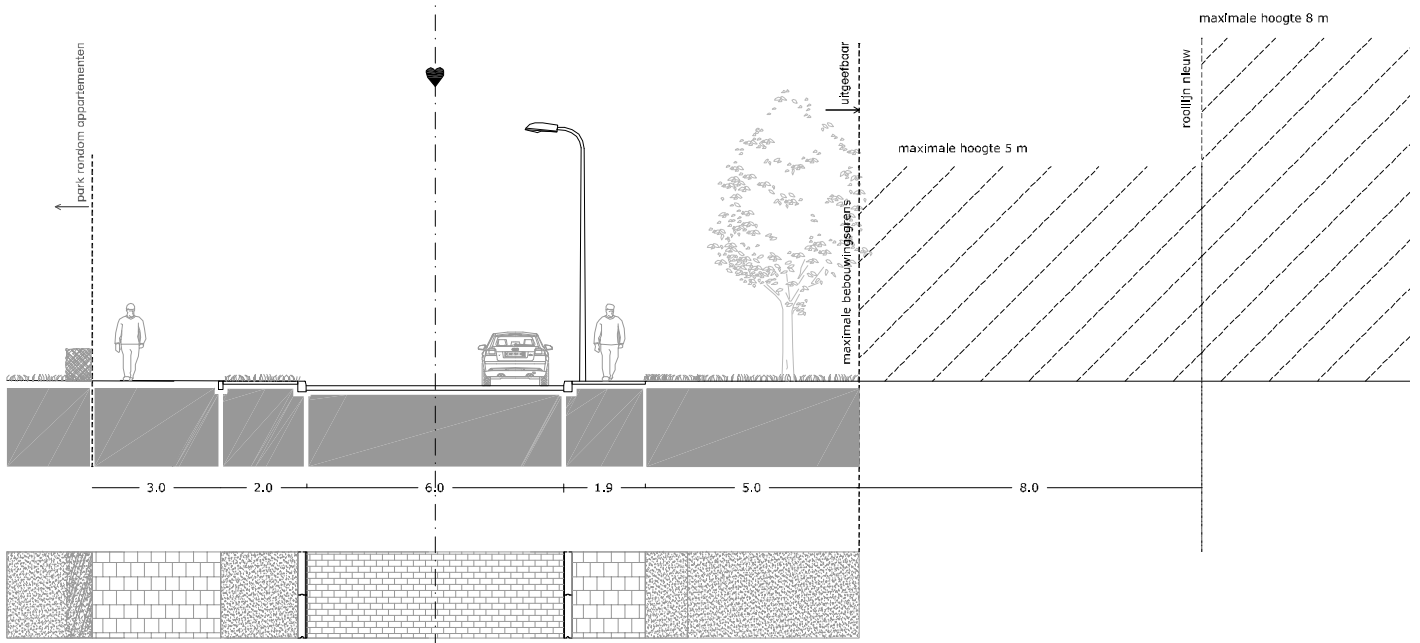
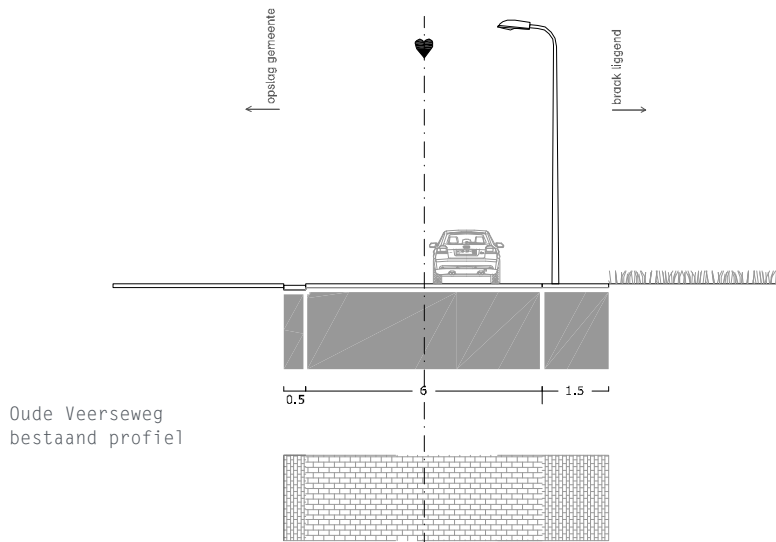
- De maximale hoogte aan de Oude Veerseweg is maximaal 5 m, minimaal 3 m.
- De maximale hoogte aan de Noordmonsterweg is 8 meter.



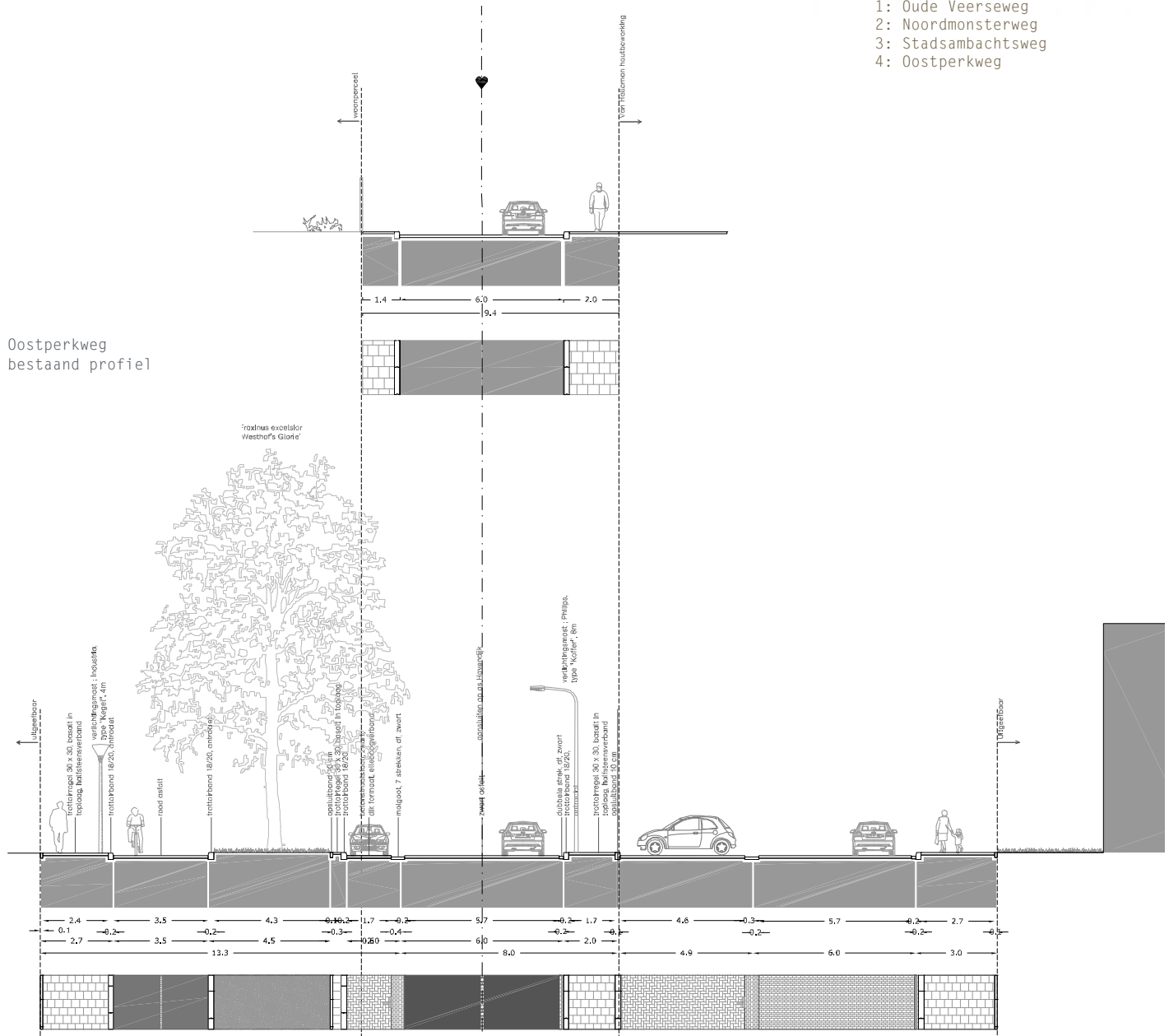
3.



- 2: Noordmonsterweg
- 3: Stadsambachtsweg
- 4: Oostperkweg



- Oostperkweg
bestaand profiel



Oostperkweg
is stadsentree

