



Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen





Colofon

Titel: Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen

In opdracht van: Gemeente Vlissingen

Paul Krugerstraat 1
4382MA VLISSINGEN
Telefoon: 0118-487000
E-mail: gemeente@vlissingen.nl

Opgesteld door: Gemeente Vlissingen i.s.m. buro MA.AN

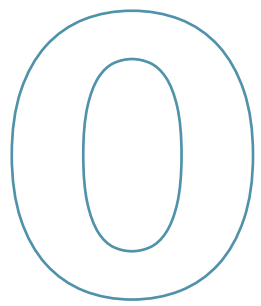
Prins Hendrikkade 12G
3071KB ROTTERDAM
Telefoon: 010 - 413 30 25
E-mail: info@buromaan.nl

Datum: oktober 2016, versie na inspraak

Afbeeldingen en kaartmateriaal: buro MA.AN. Luchtfoto's: door s2foto's. Overige foto's: diverse bronnen

I Inhoudsopgave

	Het Scheldekwartier in 2030	4	4	Ontwikkelstrategie	46
1	Inleiding	6	5	Planning en Fasering	52
1.1	Ontwikkelingsvisie 2011	7			
1.2	De resultaten 2011-2015	7			
1.3	Ontwikkelingsvisie 2016	9			
1.4	Ruimtelijke samenhang en flexibiliteit	11		Bijlagen:	58
2	Ruimtelijke Visie & Raamwerk	13	A	Context	60
2.1	De identiteit van het Scheldekwartier	13	A.1	Demografische ontwikkelingen / sociaal economische ontwikkeling	61
2.2	De kern van Ontwikkelingsvisie 2016	15	A.2	Visies	63
2.3	Het ruimtelijk raamwerk	15	A.3	Beleid	65
2.4	Differentiatie woonmilieus – Drie deelgebieden	17	B	Uitvoeringsaspecten	70
	De onderdelen van het raamwerk:	20	B.1	Bodemverontreiniging	71
2.5	Havens en Kades	20	B.2	Grondbalans	71
2.6	Stadsentree en Secundaire verbindingen	21	B.3	Rioleringsplan	71
2.7	Bijzondere objecten en accenten	22	B.4	Archeologie	73
2.8	Karakter en identiteit - Drie Deelgebieden	26	B.5	Explosieven	73
3	Thema's & Programma	34	B.6	Overige milieuaspecten Duurzaamheid	73
3.1	Woonprogramma	35			
3.2	Programma voorzieningen	36			
3.3	Maritiem programma	37			
3.4	Recreatie en toerisme	39			
3.5	Kansen	41			
3.6	Verkeer	41			
3.7	Parkeren als visitekaartje	43			
3.8	Waterkering en hoogteligging	44			
3.9	Duurzaamheid	45			



Het Scheldekwartier in 2030



Het Scheldekwartier in 2030

In 2030 is het Scheldeterrein een levendige, duurzame en maritieme wijk geworden, waar de rijke industriële geschiedenis voelbaar en beleefbaar is. Het voormalige terrein van de Scheldewerf is getransformeerd naar een volwaardig stadsdeel met ongeveer 1.500 woningen. In en rond het Dok en de voormalige bedrijfshallen hebben verschillende stedelijke (recreatieve) voorzieningen en evenementen een plek gekregen. De transformatie is dusdanig vormgegeven dat de oude structuren hersteld zijn, waardoor de historische binnenstad weer verbonden is met het water.

Sinds de aankoop van het terrein in 2004, is geïnvesteerd in de unieke identiteit van het gebied en de kansen die dit bood. Er is geïnvesteerd in het industrieel erfgoed dat daardoor een passende herbestemming kon krijgen. De Timmerfabriek is veranderd van bouwval tot 'hotspot' aan de waterkant waar een toprestaurant zijn onderdak heeft gevonden. Ook de Machinefabriek is een publiekstrekker. De voormalige fabriek is een trendy verzamelgebouw met stedelijke voorzieningen, gecombineerd met een grote centrale parkeervoorziening op de verdiepingen. De torenkraan accentueert deze centrale plaats in het Scheldekwartier des te meer. De Zware Plaatwerkerij staat stoer aan de waterkant en biedt onderdak aan een woon-zorgvoorziening. Ook in het openbaar gebied is de industriële geschiedenis af te lezen. Niet alleen de voormalige Scheldekraan is hier een symbool van, ook grote delen van de herstellende kraanbanen en de voormalige Helling zijn herkenbare relictten. De gekozen materialen en de inrichting van de nieuwe openbare ruimte versterken dit industriële beeld en verwijzen naar het scheepswerfverleden.

Door te investeren in het Dok is een volwaardige maritieme wijk ontstaan. Anno 2035 huisvest het Dok, maar ook de kades er buiten, een gemengd maritiem programma. Er zijn ligplaatsen voor jachten bij de gerealiseerde woningen, een passantenhaven én ligplaatsen voor de bruine vloot. In het gerestaureerde Dokje van Perry ligt een museumschip. Net buiten het Dok, ter hoogte van de Timmerfabriek meren riviercruiseschepen aan. Toeristen wandelen via de nieuwe promenades in het Scheldekwartier naar het historische stadscentrum en de boulevards. De watertaxi laveert tussen alle bewegingen op het water door en zorgt voor een snelle

verbinding met het station en andere delen van de haven. Deze maritieme invulling werd pas mogelijk toen de oude brug vervangen was door een nieuwe Dokbrug. Ook de vervallen kades zijn vernieuwd, waarbij de werkzaamheden zijn gecombineerd met het aanleggen van havenfaciliteiten.

Naast de toegevoegde stedelijke voorzieningen kent de wijk tal van wijkvoorzieningen. Een nieuw modern schoolgebouw dat onderdak biedt aan 450 schoolkinderen is daar een voorbeeld van. Ook andere (voor)investeringen, zoals de aanleg van De Willem Ruysstraat en het hoogwaardig inrichten van de openbare ruimte (kades, doortrekken Singel, etc.) bleken 'motortjes' voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier. Bovendien leidden die (voor)investeringen tot waardecreatie: de omliggende gronden werden interessant voor ontwikkelaars, beleggers en particulieren die hun eigen woning wilden bouwen.

De combinatie van het duidelijke eigen karakter van het Scheldekwartier, de juiste (voor)investeringen, sturing op een gemengd programma, diversiteit en onderscheidende woonmilieus, zorgde ervoor dat het Scheldekwartier een populaire woonwijk is geworden. Niet alleen voor Vlissingers maar voor iedereen zich thuis voelt in deze maritieme duurzame woonwijk.

1 Inleiding



Masterplan 'Dokkershaven' Vlissingen (2006)



Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen (2011)

1 Inleiding

1.1 Ontwikkelingsvisie 2011

In 2004 is het Scheldeterrein gemeentelijk eigendom geworden. Om inhoud te geven aan de ontwikkeling van het gebied, is in 2006 het 'Masterplan Dokkershaven' vastgesteld. Vanwege de crisis die op macro-economisch niveau speelde, stagneerden gebiedsontwikkelingen en werden de doorlooptijden langer. Dat was voor de gemeente Vlissingen aanleiding om in 2011 mede met behulp van het Rijk, drie landelijke opererende ontwikkelaars en drie lokale woningbouwverenigingen het Masterplan te laten analyseren. Op basis van de uitkomsten van de analyse is geen nieuw Masterplan opgesteld, maar een Ontwikkelingsvisie. Daarbij is geen blauwdruk gegeven van het eindbeeld, maar is gedacht in (bebouwings)mogelijkheden. Het betreft een visie op de ontwikkeling van het Scheldekwardier voor de komende twintig jaar. Deze is de inhoudelijke onderlegger en inspiratiebron voor toekomstige deeltwerkingen, voor de stad en voor alle partners.

De basis van de Ontwikkelingsvisie is goed. Het benoemen van (bebouwings)mogelijkheden, in plaats van het hanteren van een blauwdruk van de eindsituatie, werkt. Een globale, flexibele visie op een ontwikkeling in de komende twintig jaar blijkt een prima inhoudelijke onderlegger en inspiratiebron voor toekomstige deeltwerkingen.

1.2 De resultaten 2011-2015

Op basis van de Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier is in de periode 2011-2015 een aantal ontwikkelingen tot stand gekomen:

Herbestemming industrieel erfgoed

Dokje van Perry: Het met behulp van Europees subsidiegeld gerestaureerde Dokje van Perry is begin 2012 opgeleverd. Middels een drijvende schipdeur met daarover een langzaam verkeersverbinding, wordt het dokje afgesloten. Daarnaast is een eigentijdse vertaling van het pompgebouw gerealiseerd. Met de realisatie van deze projecten is een uniek stukje maritieme historie aan het nieuwe woongebied toegevoegd.

Timmerfabriek: Door de restauratie van de monumentale Timmerfabriek is het, in haar tijdelijke functie, een ware trekker geworden. In haar definitieve vorm zal dit bijzondere gebouw een verscheidenheid aan functies krijgen, waarbij er specifieke aandacht is voor de publiekstoegankelijkheid, zoals een grand café en restaurant met een groot terras aan het water.

Zware Plaatwerkerij: De Zware Plaatwerkerij is, als industrieel erfgoed, eveneens behouden. Medio 2015 is fysiek gestart met de herbestemming. Na oplevering in 2017 is de voormalige Plaatwerkerij getransformeerd en vormt samen met de aangrenzende nieuwbouw een woonzorg-cluster.

Machinefabriek: De Machinefabriek kent een veelheid aan mogelijkheden. In de tijdelijke gebruiksfase wordt een deel van het gebouw gebruikt als atelier door Panorama Walcheren en voor overige uiteenlopende (culturele) activiteiten en evenementen. Een haalbaarheidsonderzoek (marktconsultatie) naar de herbestemming van de Machinefabriek, waarbij de Machinefabriek o.a. is gepositioneerd als ontbrekende schakel in het parkeerbeleid, is reeds afgerond. Een tender hiervoor wordt ingezet.

Hoofdkantoor Damengroep: Het door de Damengroep gerestaureerde en verbouwde monumentale Hoofdkantoor, markeert met de Machinefabriek de geschiedenis van het gebied en is een ware aandachtstrekker in de gebouwde omgeving.

Scheldekraan: De monumentale torenkraan (Scheldekraan) is met behulp van Europese subsidie en sponsorgelden gerestaureerd. De kraan torent nu weer hoog boven de Machinefabriek uit en bepaalt als markant element het silhouet aan de noordzijde van het Dok.

Verbandkamer: De Verbandkamer huisvest tijdelijk een museum waarin de geschiedenis van de Koninklijke Maatschappij De Schelde wordt getoond.



Woningbouw

Op het gebied van woningbouw zijn/worden deelplot 3d (perceel achter Kleine Markt), E (perceel naast Zware Plaatwerkerij), deelplot 3b (Bestevaer) en tijdelijke studentenhuisvesting gerealiseerd. Begin 2016 zijn de eerste woningen langs De Willem Ruysstraat (nabij de rotonde) in de verkoop gegaan. Daarnaast lopen er diverse haalbaarheidsonderzoeken naar (ontwikkel)mogelijkheden op de Kop van het Dok, deelgebied Scheldewijk (noord) en op de locatie tijdelijke studentenhuisvesting.

Openbare ruimte

Rondom het Dok is een deel van de openbare ruimte vernieuwd (Peperdijk en Dok van Perry). Tevens is de nieuwe binnenstadsontsluiting (De Willem Ruysstraat) voltooid en zijn de damwanden aan de zuidzijde van het Dok bijna geheel hersteld. De openbare ruimte rondom de Zware Plaatwerkerij wordt in de tweede helft van 2017 opgeleverd. Ook is gestart met de planontwikkeling ten behoeve van een nieuwe Dokbrug.

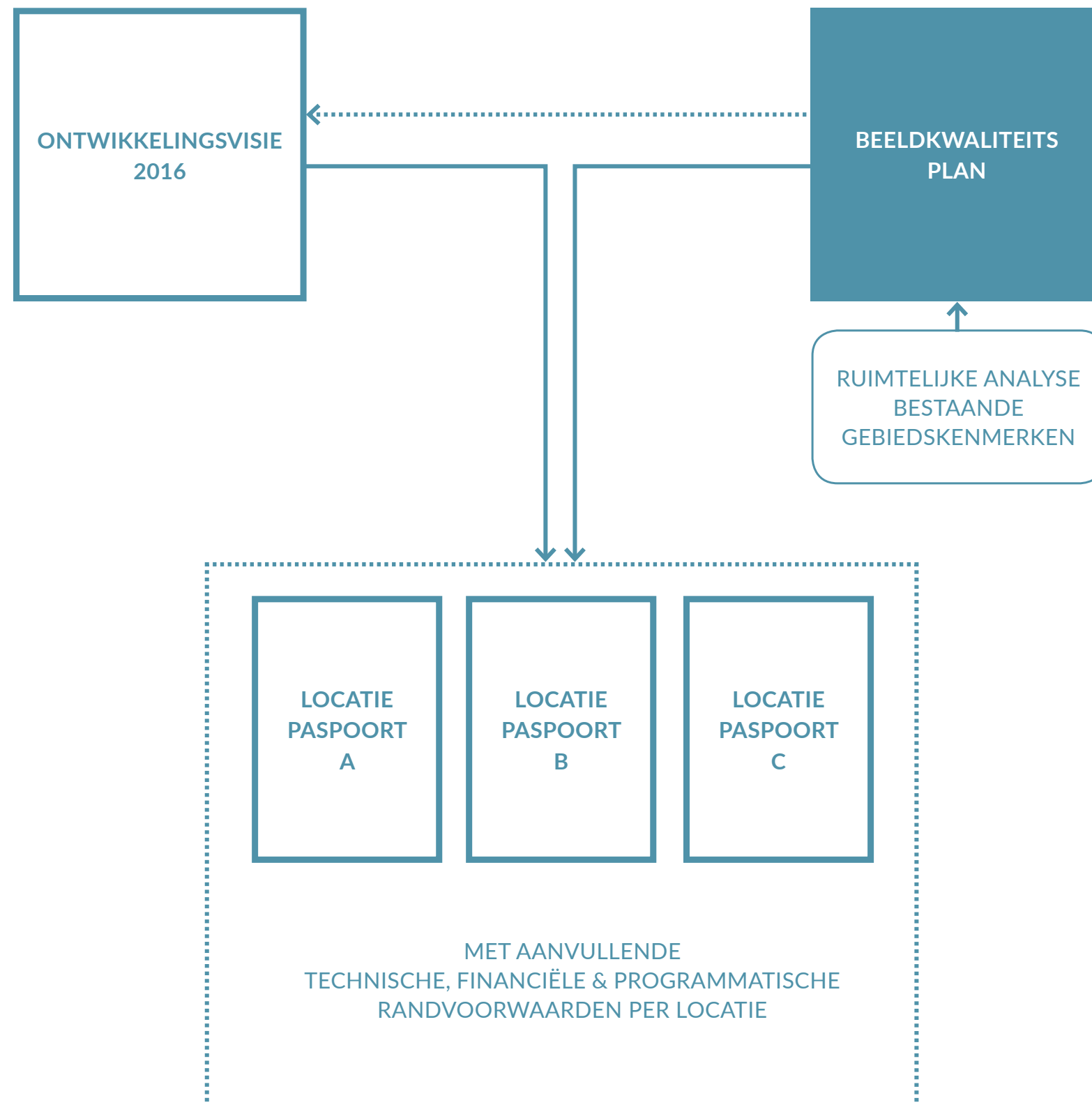
Tijdelijk gebruik en evenementen

Het industrieel erfgoed is gebruikt voor diverse evenementen (Sail de Ruyter, Vlissingen Maritiem, Onderstroom, Vlissingen 700, etc.) en voor tijdelijk gebruik (Timmerfabriek, Zware Plaatwerkerij, Vakbondsgebouw en Machinefabriek). Tenslotte is er een tijdelijke parkeervoorziening gemaakt naast de Timmerfabriek en is het gebied tussen De Willem Ruysstraat en het Dok toegankelijk gemaakt en gedeeltelijk ingericht als tijdelijk park waaraan tijdelijke studentenwoningen zijn toegevoegd.

1.3 Ontwikkelingsvisie 2016

Hoewel de visie uit 2011 werkt, leren de gerealiseerde projecten en de onderhandelingen over de nog lopende initiatieven, dat er van zowel vanuit gemeentezijde als vanuit de marktpartijen behoefte is om de Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier op een aantal punten te actualiseren. Daarbij gaat het onder andere om: de gewijzigde markt (voor zowel woningbouw als jachthaven), behoefte aan sterkere sturing op ruimtelijke samenhang en beeldkwaliteit van de 'losse deeltuitwerkingen' en behoefte aan concretisering van de parkeerparagraaf (randvoorwaarden met betrekking tot parkeren bij nieuwe ontwikkelingen en compensatie van bestaande parkeercapaciteit). Daarnaast vraagt de uitwerking van een aantal deelplots bijstelling van het 'ruimtelijk raamwerk' (lees kaders) van de Ontwikkelingsvisie uit 2011. Deze onderdelen zijn verwerkt in voorliggende visie. Het betreft dus nadrukkelijk een actualisatie, geen nieuw plan.

De Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016 is de nieuwe formele visie. Deze 'vervangt' het 'Masterplan Dokkershaven', 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2011' en 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2.0 (verwerkt in de 2e herziening grondexploitatie 2013)'.



1.4 Ruimtelijke samenhang en flexibiliteit

Op de ontwikkeling van het Scheldekwardier wordt op meerdere niveaus gestuurd en invulling gegeven aan het creëren van een divers aanbod aan woonmilieus binnen een samenhangende ruimtelijke structuur. Individuele projecten worden, in overleg met de initiatiefnemers zorgvuldig binnen het ruimtelijk raamwerk gepositioneerd; het juiste initiatief op de juiste plek. Het versterken van de identiteit van de deelgebieden, de onderlinge samenhang en het leveren van een bijdrage aan de ruimtelijke en programmatische ambities van de Ontwikkelingsvisie, staat hierbij voorop. Zo wordt een bijdrage geleverd aan het onderscheidende vermogen van het Scheldekwardier, maar wordt ook de nodige flexibiliteit geboden. De Ontwikkelingsvisie 2016 vormt samen met het Beeldkwaliteitsplan het formele kader voor de verdere planontwikkeling binnen het Scheldekwardier.

Ontwikkelingsvisie

De Ontwikkelingsvisie legt met betrekking tot de ruimtelijke aspecten de hoofdstructuren (ruimtelijk en functioneel raamwerk), de belangrijkste ruimtelijke karakteristieken en de onderscheidende woonmilieus vast. Daarnaast is in de Ontwikkelingsvisie ook de programmatische invulling op hoofdlijnen vastgelegd. De focus van de Ontwikkelingsvisie ligt op de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de jaren daarna.

Beeldkwaliteitsplan

Het Beeldkwaliteitsplan biedt handvatten om – in het verlengde van de uitgangspunten van de Ontwikkelingsvisie – te sturen op het toekomstig stadsbeeld en de ruimtelijke samenhang binnen het Scheldekwardier. In woord en beeld legt het de ambities vast met betrekking tot de gewenste beeldkwaliteit voor de bebouwing en de openbare ruimte. Het beschrijft de gewenste relatie tussen gebouwen en hun omgeving, de korrelgrootte, de bouwhoogte, de architectonische uitstraling, de schaal en maat en kleur- en materiaalkeuze. In het Beeldkwaliteitsplan is (onder andere ten behoeve van het ATT) een matrix opgenomen met de samenvatting van de toetscriteria. Daarnaast zijn er inspiratiebeelden aan het Beeldkwaliteitsplan toegevoegd. Zij geven de kracht en ziel van verleden, heden en toekomst weer door te dromen over Vlissingen. In een aparte bijlage van

het Beeldkwaliteitsplan is een uitgebreide ruimtelijke analyse van de bestaande kwaliteiten van het Scheldekwardier en haar directe omgeving opgenomen, als naslagwerk en inspiratiebron voor nieuwe ontwikkelingen.

Locatiepaspoort

Wanneer een locatie in ontwikkeling wordt genomen, wordt in afstemming met de initiatiefnemer een locatiepaspoort opgesteld. In dit paspoort worden de uitgangspunten uit de Ontwikkelingsvisie en het Beeldkwaliteitsplan die voor de betreffende locatie van toepassing zijn, opgenomen. Het paspoort legt tevens de programmatische, financiële en (civiel) technische randvoorwaarden en de ambities met betrekking tot duurzaamheid vast. Het Locatiepaspoort is onderdeel van de overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer (afsprakenbrief).

2 Ruimtelijke Visie & Raamwerk



2 Ruimtelijke Visie & Raamwerk

2.1 De identiteit van het Scheldekwartier

Ongewijzigd is de ambitie uit de Ontwikkelingsvisie 2011 om binnen het Scheldekwartier de drie pijlers van de Vlissingse identiteit te tonen:

1 De maritieme stad

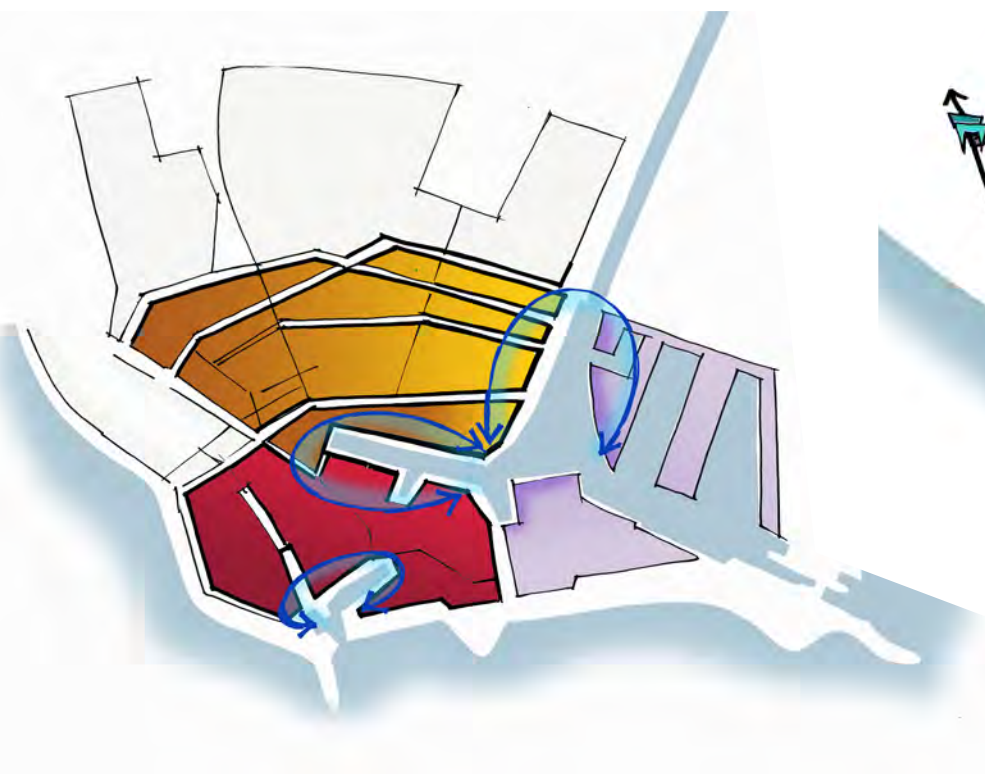
De maritieme stad komt tot leven door het nieuwe waterfront langs het Dok en het Kanaal door Walcheren, als herstel van de historische rijkdom van deze plek. Dit waterfront bevat het maritiem programma, de stedelijke voorzieningen rond het Dok en goede verbindingen met de Boulevard. Samen vormen zij een unieke maritieme ervaring.

2 De stad van welzijn

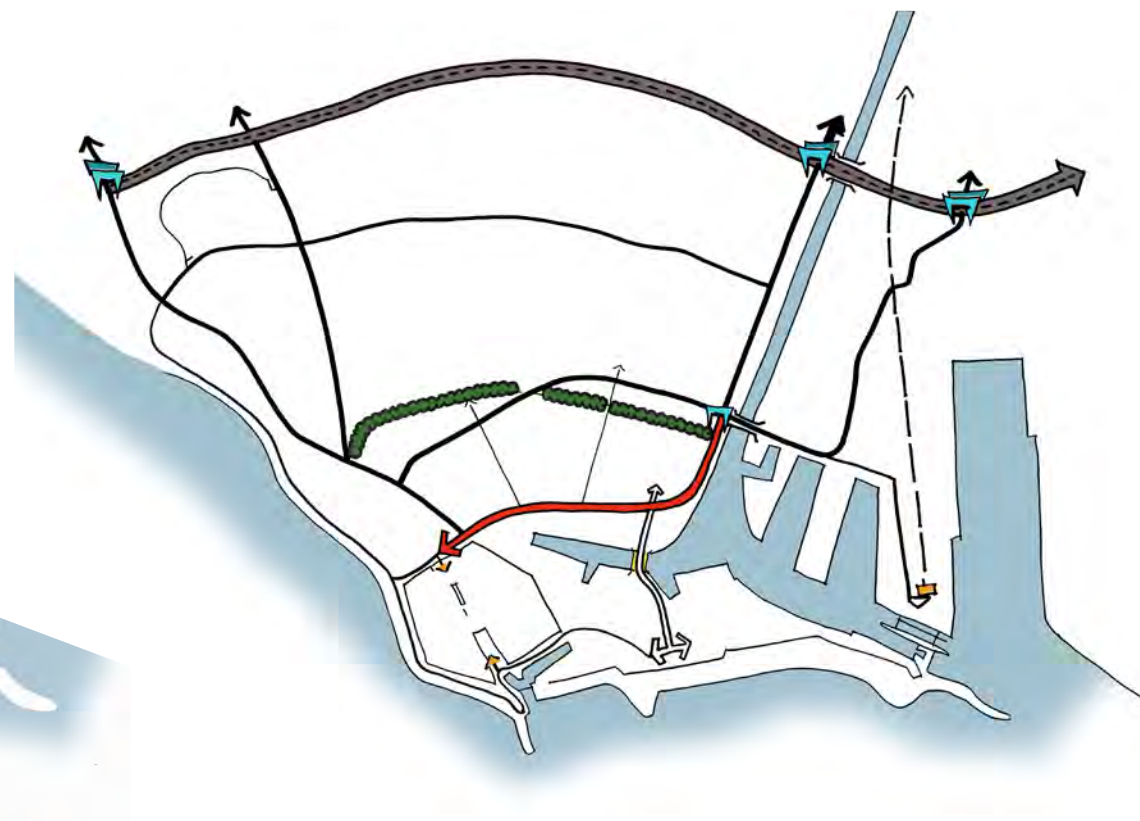
De stad van welzijn uit zich door het bewust positioneren van maatschappelijke functies (zorg, school, voorzieningen, museum en educatieve activiteiten) nabij het Dok en in het Vestingpark; zij voeden het welzijn van de stad en de lokale stadseconomie.

3 De creatieve stad

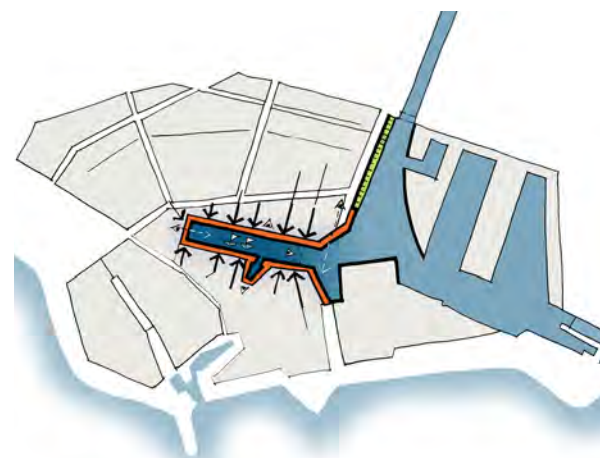
De creatieve stad is al volop in actie in het Scheldekwartier. Het industrieel erfgoed en de kades vormen nu al een uitnodiging tot culturele evenementen, festivals, centrumacties, en versterking van het binnenstadprofiel. Zo bepalen zij de identiteit van een levendig stadsdeel voor toekomstige bewoners.



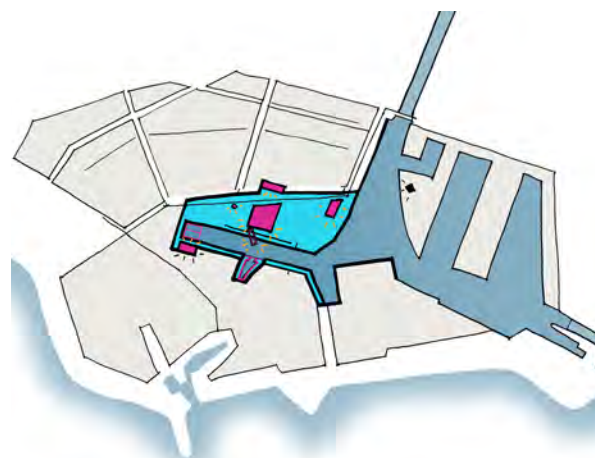
1. Een nieuw stadsdeel; het stedelijk weefsel hersteld en verbonden met het water en de binnenstad



2. Een nieuwe binnenstadsontsluiting (stadstree)



3. Een nieuwe invulling voor het Dok en de kades; een nieuw maritiem levendig hart



4. Het industrieel erfgoed en sfeer van de voormalige scheepswerf geven het Scheldekwardier een onderscheidende identiteit



5. Een sterk raamwerk van openbare ruimtes

2.2 De kern van de Ontwikkelingsvisie 2016

De ligging aan de rand van de binnenstad, dicht bij zee en strand en grenzend aan de Binnenhavens, biedt samen met het nog aanwezige industrieel erfgoed de mogelijkheid op het Scheldekwardier een uniek maritiem hoogstedelijk woonmilieu te realiseren. Hiermee kan Vlissingen zich onderscheiden van andere woningbouwlocaties in den lande. In de huidige markt is dit van groot belang. Juist door een zo divers mogelijk aanbod van woningbouwlocaties en woonmilieus kan de stad haar positie op de Zeeuwse woningmarkt versterken. In deze Ontwikkelingsvisie zijn de unieke kwaliteiten van de locatie beter benut en ingezet als structuurdragers.

De kern van de Ontwikkelingsvisie is in vijf punten:

- Een nieuw stadsdeel; de binnenstad uitgebreid, het stedelijk weefsel hersteld en de stad weer verbonden met de Binnenhavens en het kanaal.
- Een nieuwe binnenstadsontsluiting: De Willem Ruysstraat als nieuwe binnenstadsontsluiting en belangrijke verbinding tussen de boulevards, het Scheldekwardier en de stadsentrees, vanuit het station en de A58.
- Een nieuwe invulling voor het Dok en de kades; als levendig, divers, maritiem, hoogstedelijk hart van het plan.
- Een stadsdeel met een unieke en onderscheidende identiteit waarin het industrieel erfgoed en de sfeer van de voormalige scheepswerf centraal staan.
- Een aaneengesloten raamwerk van openbare ruimten dat het Scheldekwardier verbindt met de (binnen)stad en het water en betekenisvolle verblijfsplekken koppelt aan het industrieel erfgoed.

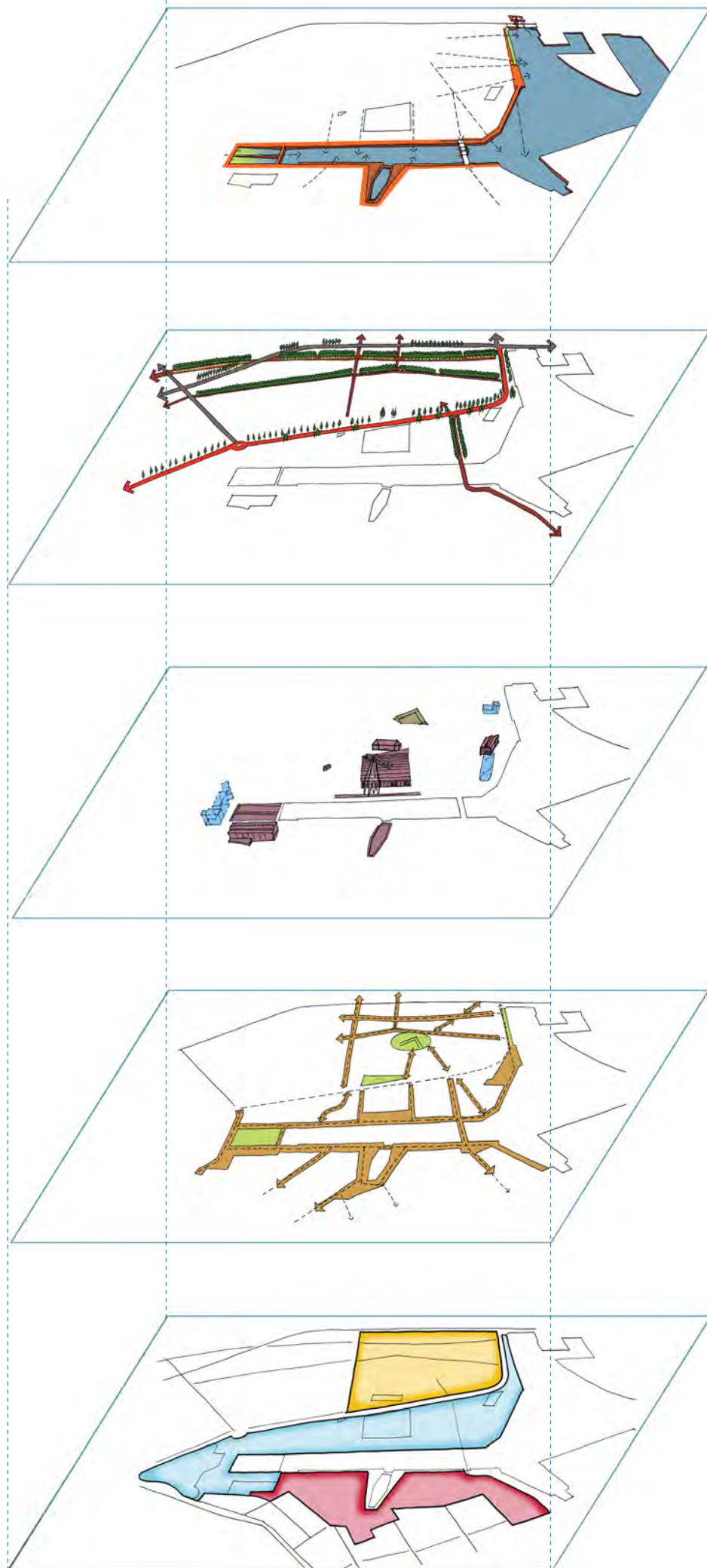
2.3 Het ruimtelijk raamwerk

De ambities zijn vertaald in een ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk legt de hoofdstructuur van het Scheldekwardier vast, maar laat ruimte voor een flexibele (programmatische) invulling. Het ruimtelijk raamwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

De kades langs het Dok en het kanaal vormen samen met het maritieme programma het hart van het plan. Daar omheen bevindt zich een hoogstedelijk woonmilieu met een concentratie van stedelijke voorzieningen en wonen:

- Met o.a. het gerestaureerde droogdok (Dokje van Perry), de jachthaven, afmeerfaciliteiten voor de bruine vloot, riviercruiseschepen en de watertaxi, de voormalige Scheepshelling en de kades als bijzondere verblijfsplekken, ontstaat een gevarieerd beeld en een levendig maritiem stadshart.
- Het maritiem programma vormt samen met de grote schaal en maat van het water en het industrieel erfgoed de aanleiding voor een gemengd hoogstedelijk woonmilieu met een maritiem karakter.
- Het gebouwde industrieel erfgoed biedt ruimte aan een divers aanbod van voorzieningen. Deze dragen bij aan het versterken van de binnenstad en het op de kaart zetten van Vlissingen op het gebied van recreatie, toerisme en cultuur.
- De kades rondom het Dok en naast de Timmerfabriek sluiten aan op de straten van de binnenstad en het winkelgebied, zijn autoluw en bieden ruimte aan terrassen, flaneren, evenementen en festivals. Langs het Kanaal door Walcheren ligt de nadruk meer op flaneren en een doorgaande route voor auto en langzaam verkeer.
- De nieuwe Dokbrug ligt aan het begin van het Dok en laat daarmee de schaal en maat van het Dok intact. Op deze wijze kunnen er zoveel mogelijk ligplaatsen (aaneengesloten) in het Dok worden gerealiseerd en kunnen de kades autoluw blijven (het (zware) verkeer van/ naar het Eiland volgt een zo kort mogelijke route).
- Ter plaatse van de schipdeur van de Helling worden een nieuwe secundaire waterkering, een langzaam verkeersverbinding over het Dok en de toegang tot de jachthaven/het waterplein gecombineerd.

2



Havens en Kades

Ruimtelijke Hoofdstructuur;
Gebiedsontsluitingswegen,
Stadsentree en
Secundaire verbindingen

Bijzondere Objecten en Accenten

Secundaire structuur van openbare ruimten op wijkniveau

Drie Deelgebieden

Een sterke ruimtelijke (hoofd)structuur die de stad verbindt met het water en het industrieel erfgoed:

Stadsentree:

- De Willem Ruysstraat verbindt als nieuwe stadsentree/ binnenstadsontsluiting vanaf de A58 en de Nieuwe Vlissingeweg, de Kenniswerf met de binnenstad en de boulevards.

Secundaire verbindingen:

- De Dokbrug/Koningsweg geeft toegang tot de oostelijke binnenstad, het Eiland en de bedrijfslocatie van Damen/ Amels. In het verlengde van de Koningsweg bevindt zich een van de hoofdtoegangen van deelgebied Scheldewijk.
- De Singel wordt in ere hersteld en visueel verbonden met het water. Als groene allee legt de Singel de verbinding tussen de stad en het Kanaal door Walcheren.
- De Verkuijl Quakkelaarstraat wordt verlengd tot aan De Willem Ruysstraat/het Kanaal door Walcheren.

Secundaire structuur van openbare ruimten op wijkniveau:

- Het oorspronkelijke stratenpatroon van de binnenstad wordt grotendeels hersteld, waardoor de binnenstad weer aan het Dok komt te liggen.
- Een nieuwe centrale openbare ruimte vormt het hart van Scheldewijk en biedt ruimte aan (maatschappelijke) voorzieningen.
- De straten in Scheldewijk en Scheldewerf zijn georiënteerd op het water of op het industrieel erfgoed en verbinden de bestaande stad (weer) met het water.
- In noord-zuid richting wordt een nieuwe langzaam verkeersroute gerealiseerd tussen de binnenstad en de wijken ten noorden van het Scheldekwardier.

Het industrieel erfgoed en de nieuwe accenten dragen bij aan de identiteit en herkenbaarheid van het Scheldekwardier:

- Het industrieel erfgoed krijgt een nieuwe (publieke) bestemming, als eerbetoon aan en met een verwijzing naar het werfverleden.
- De prominente positie van het industrieel erfgoed binnen het Scheldekwardier wordt versterkt door de visuele relaties tussen oud en nieuw en een stratenpatroon dat ruimte creëert rondom deze markante gebouwen. Bijzondere verblijfsplekken, gekoppeld aan het industrieel erfgoed worden de nieuwe ankerpunten in de structuur van de stad.

- Daarnaast worden waar mogelijk bijzondere (cultuur) historische objecten hergebruikt, teruggebracht of bieden inspiratie voor nieuwe ontwikkelingen. Dit zijn bijvoorbeeld het Van Dishoeckhuis of het voormalige glacis/lunet uit de periode van de Vesting Vlissingen in het centrale park.
- Op enkele strategische plekken in de ruimtelijke structuur worden nieuwe ankerpunten gerealiseerd. Dit kan in de vorm van hoogteaccenten of in de vorm van bijzondere gebouwen/ functies. Deze punten verbinden het Scheldekwardier visueel met de stad en zorgen op een hoger schaalniveau voor oriëntatie binnen en buiten het Scheldekwardier.

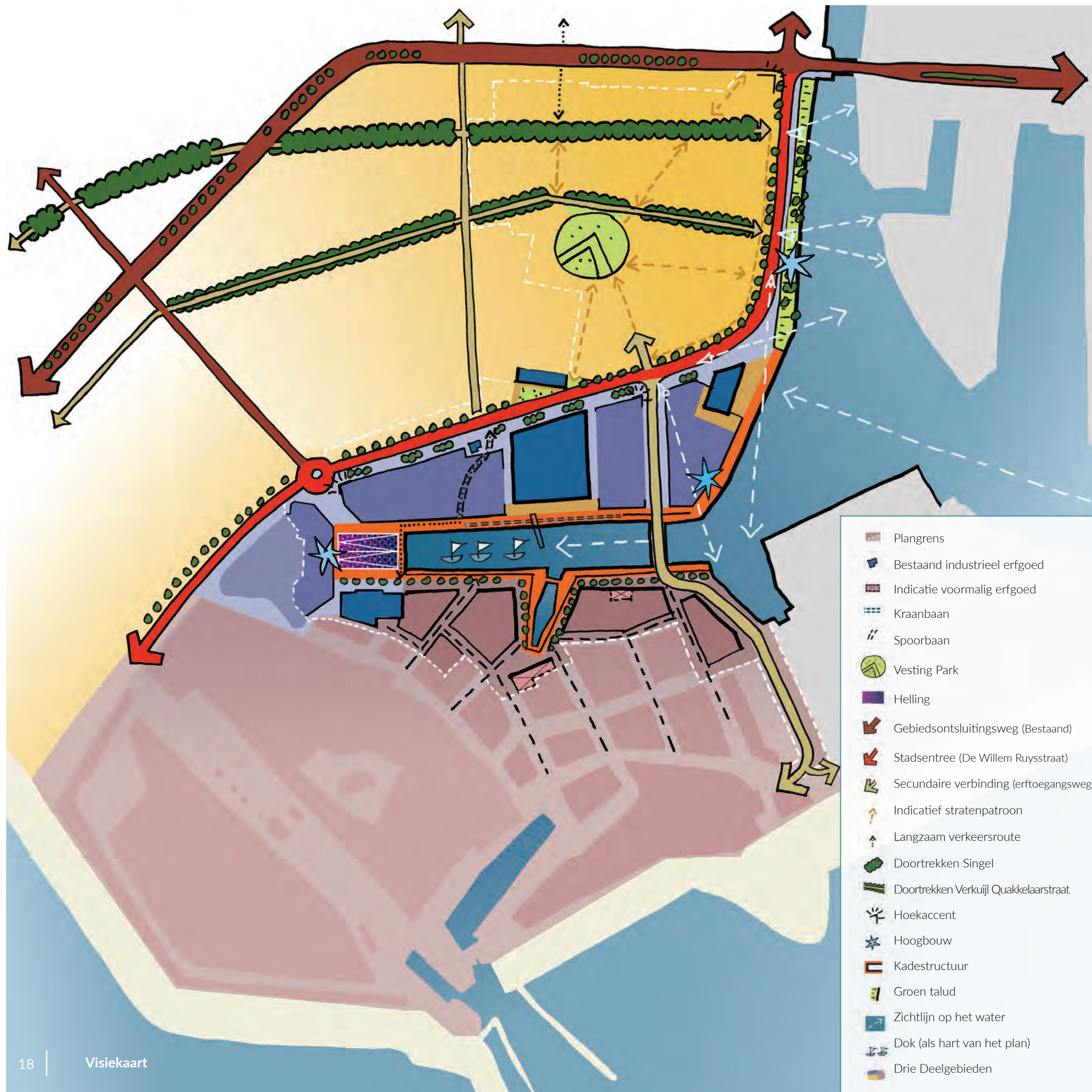
De kades, verbindingswegen en bijzondere verblijfsplekken vormen tezamen een sterk netwerk van openbare ruimten. In het Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier wordt verder ingegaan op de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen.

2.4 Differentiatie Woonmilieus - Drie deelgebieden

Binnen het Scheldekwardier worden drie deelgebieden onderscheiden met elk een eigen stedenbouwkundige typologie, karakter en dichtheid:

- **Scheldestad:** Ten zuiden van het Dok. Het oorspronkelijke stedelijk weefsel van de binnenstad wordt hersteld, met de intieme schaal en maat van de historische binnenstad en nadrukkelijk verbonden met het water.
- **Scheldewerf:** Tussen het Dok en De Willem Ruysstraat. Het industriële verleden vormt de basis voor een hoogstedelijk gebied met de maat en schaal van het industrieel erfgoed en het Dok als referentiekader.
- **Scheldewijk:** Ten noorden van De Willem Ruysstraat. De structuur van de 19e-20e eeuwse stadsuitbreidingen wordt voortgezet en verbonden met het water.

Door deze driedeling wordt binnen het Scheldekwardier een differentiatie aan woonmilieus gerealiseerd.





2

De onderdelen van het raamwerk toegelicht

De identiteit van het Scheldekwartier als maritiem, vitaal en creatief stadsdeel van Vlissingen wordt op stadsniveau bepaald door het karakter en het beeld van de ruimtelijke hoofdstructuur. Vanuit de beoogde (beeld)kwaliteit en ruimtelijke samenhang worden er vier onderdelen van het raamwerk uitgelicht die in alles bepalend zijn voor de vormgeving en uitstraling van het totaalplan. Het zijn: Havens en Kades, Stadsentree en Secundaire verbindingen - Bijzondere Objecten en Accenten en de Drie Deelgebieden.

2.5 Havens en Kades

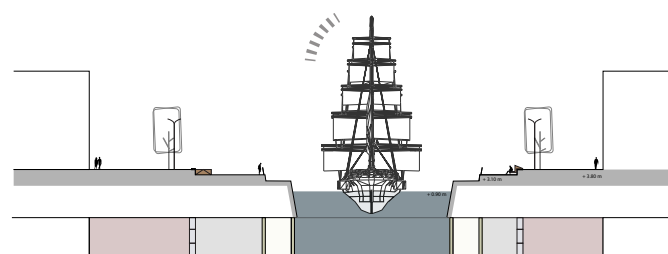
Het gebied rondom het Dok wordt de nieuwe publieke voorkant van de stad, met het water als structurerend en verbindend element. Bebouwing met een knipoog naar het industriële verleden en doorzichten naar het water doen recht aan dit nieuwe stadsfront. Ligplaatsen voor jachten, passanten, de bruine vloot en de watertaxi verlevendigen het beeld.

Zuidzijde Dok

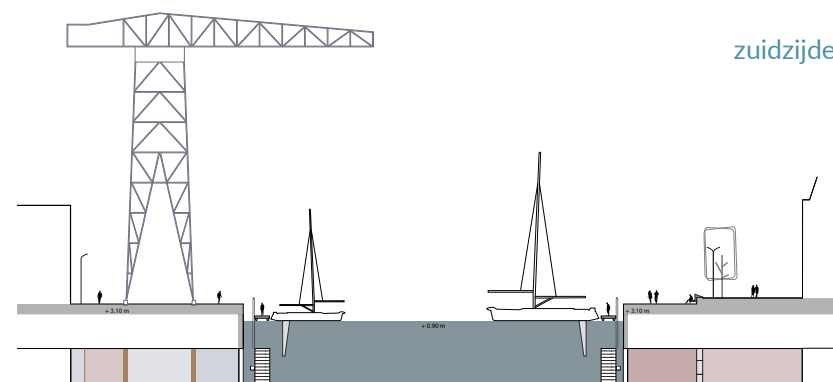
Aan de zuidkant van het Dok vormt het gerestaureerde Dokje van Perry samen met de eigentijdse vertaling van het voormalige pomphuis, het centrale element. Hier toont de historische binnenstad haar gezicht. Op de kades ontmoeten de historische binnenstad en de voormalige scheepswerf elkaar. De kade heeft een dwarsprofiel dat bestaat uit twee niveaus, waardoor het water beter zichtbaar en beleefbaar is. Ter plaatse van de huidige schipdeur wordt een nieuwe waterkering/langzaam verkeersverbinding gerealiseerd. Deze vormt tevens de toegang tot de jachthaven en het waterplein (een openbare steiger aan het Dok).

Noordzijde Dok

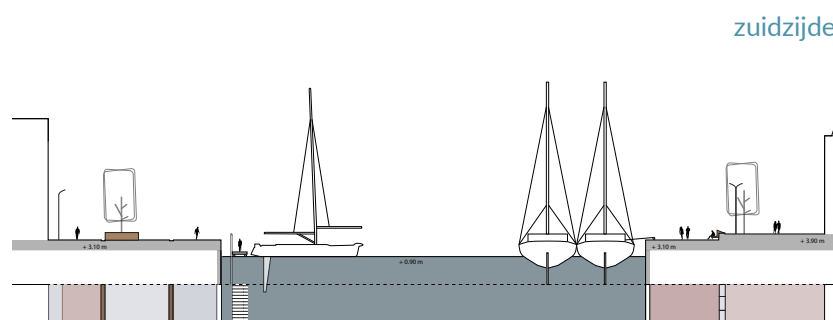
De kade aan de zonnige overkant behoudt het oorspronkelijke industriële profiel; op één niveau. Deze kade biedt ruimte voor flaneren, evenementen en festivals. De steigers van de jachthaven in het Dok liggen op enige afstand van de kade, zodat de boten vanaf de kade beter zichtbaar zijn. De kade voor de Timmerfabriek biedt een wijds uitzicht over de Binnenhavens en de sluizen; flaneerkade bij uitstek. Een groot terras naast de Timmerfabriek en aanlegmogelijkheden voor riviercruises maken het beeld compleet. De overgang tussen de stenige kade en de groene, informele oever langs het kanaal door Walcheren bevindt zich ter hoogte van de Timmerfabriek.



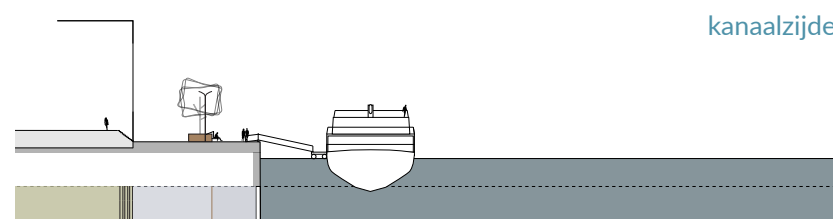
Kades rondom het Dokje van Perry, drie kadeniveaus, museale dokking



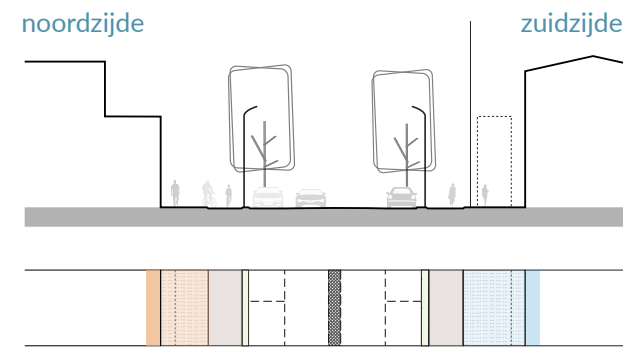
Kades rondom het Dok; noordzijde één kadeniveau, jachthaven



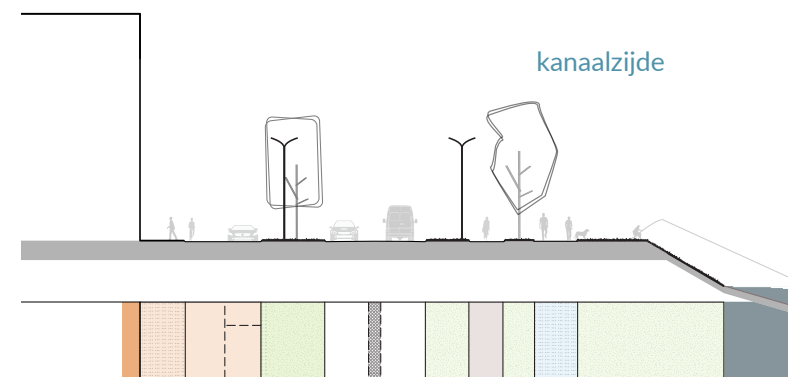
Kades rondom het Dok; zuidzijde twee kadeniveaus, aanlegplaatsen passanten en bruine vloot



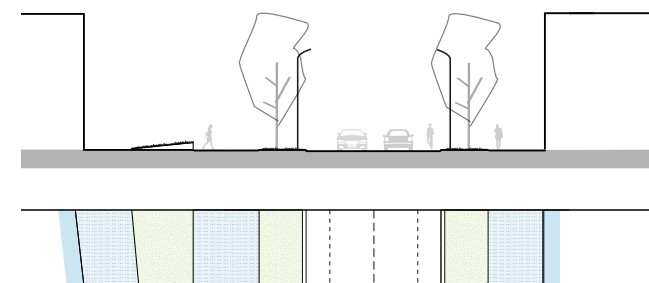
Kade t.h.v. Timmerfabriek; één kadeniveau, aanlegplaats voor riviercruiseschepen



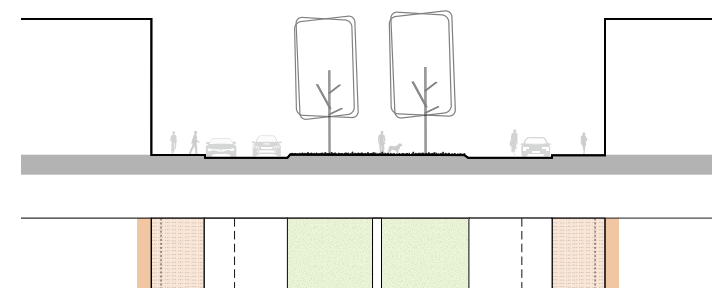
De Willem Ruysstraat



De Willem Ruysstraat



Koningsweg naar Dokbrug (Scheldewerfzijde)



Singel

2.6 Stadsentree en Secundaire verbindingen

Het Scheldekwardier wordt op stadsniveau voornamelijk ervaren vanaf De Willem Ruysstraat en de Koningsweg.

De Willem Ruysstraat

De Willem Ruysstraat verbindt de (binnen)stad en Boulevards met de Binnenhavens en wordt geflankeerd door bebouwing met een hoogte van drie tot vijf (incidenteel vijf tot acht) bouwlagen. Deze bouwhoogte past bij de functie van binnenstadsontsluiting en sluit aan op de schaal en maat van het kanaal. De Willem Ruysstraat heeft vanaf de Keersluisbrug een duidelijke relatie met het water. Het Kanaal door Walcheren is prominent zichtbaar, voelbaar en beleefbaar. Dit wordt versterkt door de groene oevers en abelen die langs het kanaal staan, door te zetten. Ter hoogte van de Timmerfabriek verandert het karakter naar een monumentale straat geflankeerd door het industrieel erfgoed met royale stoepen en iepen aan beide zijden. Tussen de bebouwing door zijn er telkens doorzichten naar het Dok en de binnenstad.

Dokbrug - Koningsweg - Vesting Park

Net na de Timmerfabriek kruist De Willem Ruysstraat de Koningsweg die via de nieuwe Dokbrug naar het Eiland, de bedrijfslocatie van Damen/Amels en de oostelijke binnenstad voert. Deze route heeft geen continu profiel, maar verandert onderweg steeds van karakter (neemt het karakter van het deelgebied over). De Dokbrug draagt als eigentijdse vertaling/interpretatie van de historie van de Scheldewerf bij aan de samenhang in het openbaar gebied en ruimtelijke beleving van het Dok. De brug ligt op het niveau van de hoge kade; onder de brug door is er vanuit het Dok zoveel mogelijk zicht op het kanaal. In het verlengde van de Koningsweg bevindt zich de hoofdontsluiting van Scheldewijk, die uitkomt op de centrale openbare ruimte in de Scheldewijk; het Vesting Park. Deze weg legt ook de visuele relatie tussen Scheldewijk/Vesting Park en het Dok.

Singel

De Singel wordt voortgezet en is als statige groene allee opgespannen tussen de stad en het kanaal. Een brede groene middenberm met een dubbele rij bomen, brede trottoirs geflankeerd door individuele bebouwing met een bescheiden hoogte van overwegend twee lagen met kap, bepalen het lommerrijke karakter van de Singel.

2

2.7 Bijzondere Objecten en Accenten

Het gebouwde industrieel erfgoed krijgt een prominente positie binnen het te ontwikkelen Scheldekwardier. De robuuste bouwvolumes krijgen een nieuwe (publieke) bestemming, waarbij het handhaven van het industriële karakter uitgangspunt is. Samen met de pleinen die worden gekoppeld aan deze gebouwen, ontstaan nieuwe ankerpunten in de stadsstructuur.

Zware Plaatwerkerij, Helling en de Kop van het Dok

Voor de tot woon-zorgcomplex verbouwde Zware Plaatwerkerij verweeft de historische binnenstad zich met het industriële karakter van de voormalige scheepswerf. Het 'tapijt' van de kade krijgt een industriële karakter. De bommenrij die de Peperdijk begeleidt, stopt zodat er vanuit de Scheldestraat zicht is op de markante Plaatwerkerij. De Helling krijgt een nieuwe invulling die recht doet aan het werfverleden, eventueel gecombineerd met voorzieningen voor de jachthaven.

Aan het einde van de Helling vraagt de schaal en maat van het Dok en de voormalige scheepshelling om een duidelijke beëindiging. Een robuust samengesteld bouwvolume vormt een nieuwe voorkant naar de stad (de Walstraat) en De Willem Ruysstraat en beëindigt het Dok. Binnen het stedelijk weefsel zal dit hoogteaccent een markant oriëntatiepunt vormen en bijdragen aan de herkenbaarheid van het Scheldekwardier. De hoogte is maximaal 50-55 meter, in lijn met de bouwhoogte van andere hoogbouw in de stad: Ter Reede (57 meter) en Hooglicht (52 meter).

Verbandkamer, Machinefabriek, Scheldekraan en Hoofdkantoor

Vanaf de rotonde vertelt een aantal objecten het verhaal van de scheepswerf. De cortenstalen plantenbakken op de rotonde naar de scheepsboegen die in het verleden vanaf de Helling steeds hoger boven de stad verzezen. Beelden hiervan zijn te zien in het (tijdelijke) museum in de Verbandkamer. De Scheldekraan blijft net als in vervlogen tijden het silhouet van de stad bepalen. Waar dit technisch mogelijk is, worden zoveel mogelijk elementen van de voormalige scheepswerf geïntegreerd in de nieuwe openbare ruimte. Te denken valt aan de Helling, kraanbanen, spoorrails, bolders en leidingstraten.



Zorgcomplex in de Zware Plaatwerkerij



De Helling als onderdeel van het voormalig werfterrein



Referentie: Kop van het Dok



Rotonde met plantenbakken verwijzend naar scheepsboegen



Scheldekraan + Machinefabriek



Timmerfabriek



Voor de Machinefabriek is het handhaven van de huidige contour uitgangspunt. De Machinefabriek wordt met de nieuwe invulling letterlijk geopend, door een openbare route op te nemen in de herbestemming. Bij de herbestemming van de Machinefabriek is er aandacht voor de continuïteit van de langzaam verkeersroutes langs De Willem Ruysstraat. De Machinefabriek biedt tal van mogelijkheden zoals parkeren, verhuurbare ruimtes, multifunctionele evenementenhal of een foodmarket.

Het Hoofdkantoor staat prominent langs de nieuwe stadsentree. Het voorplein er voor wordt vergroot en er wordt langs de Van Dishoeckstraat (op beperkte schaal) bebouwing toegevoegd die een nieuwe voorkant naar De Willem Ruysstraat vormt. De minder fraaie aanbouw aan de achterzijde van het monumentale Hoofdkantoor zal zoveel mogelijk aan het zicht worden onttrokken.

Timmerfabriek en flaneerkade met riviercruiseschepen

De Timmerfabriek vormt een markant element langs de stadsentree; al van veraf is dit industriële icoon zichtbaar. Omgekeerd biedt de Timmerfabriek een fenomenaal panorama over de Binnenhavens en vanaf het dak ook over de Westerschelde en de stad. Een openbaar toegankelijke invulling met bijvoorbeeld grand café/restaurant met terras en luxe (hotel) suites laat ook bezoekers van dit panorama en het interieur van de Timmerfabriek genieten. Rondom de Timmerfabriek is ruimte gelaten, zodat dit markante gebouw goed tot zijn recht komt. Een opgetild maaiveld verbindt oud en nieuw, biedt bij de Timmerfabriek ruimte aan een riant terras en overbruggt het hoogteverschil tussen De Willem Ruysstraat en het Dok.

Referentie: terras op verhoogd houten dek met transparante afscheiding

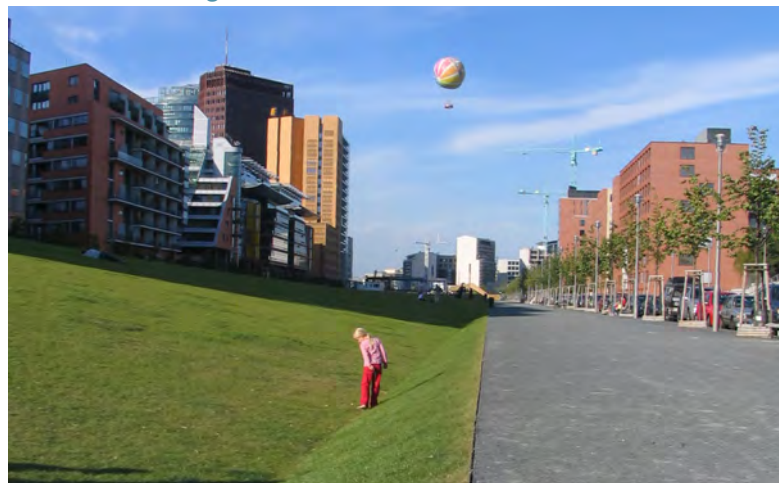


2

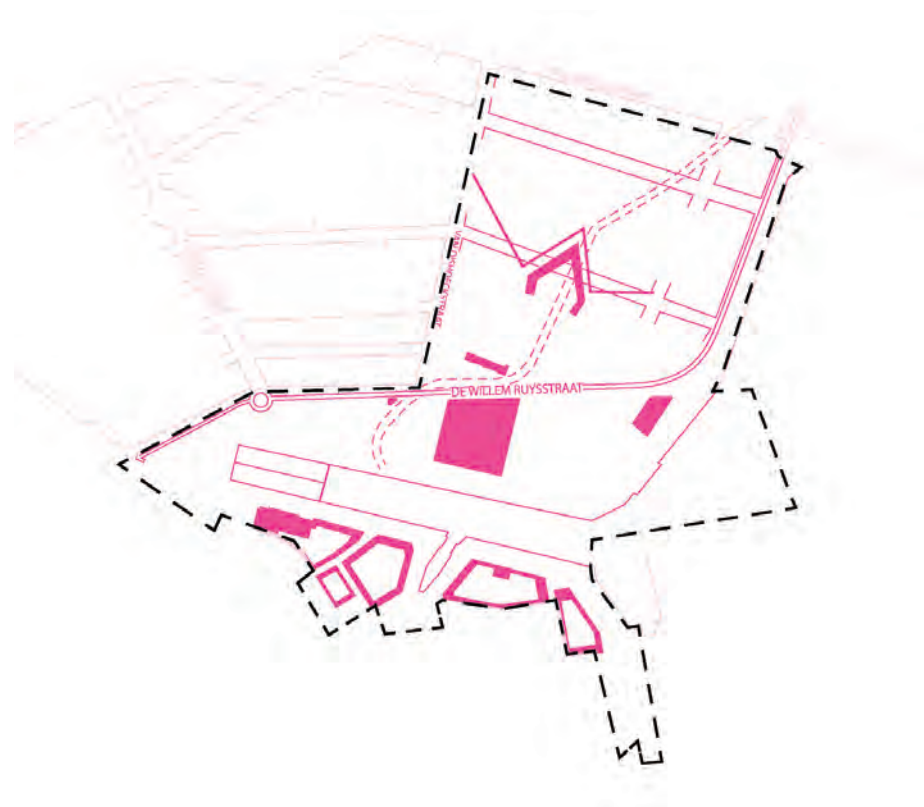
Inspiratie uit het verleden: Vesting Vlissingen

Het rijke verleden van Vlissingen als vestingstad vormt eveneens een inspiratiebron voor de nieuwe ontwikkelingen. Ter plaatse van deelgebied Scheldewijk lag ooit het glacis; een flauw aflopend terrein dat beschoten kon worden vanaf de vesting en de beschutting op het glacis zelf. Het glacis lag in de vestinggracht en was een belangrijk onderdeel van de verdediging. Een verwijzing naar dit glacis in de centrale openbare ruimte van Scheldewijk brengt de historische gelaagdheid in beeld. In combinatie met de realisatie van een school krijgt dit 'Vesting Park' betekenis voor de bestaande en nieuwe Scheldewijk.

Referentie: Vesting Park



Referentie: Vesting Park



Historische gelaagdheid als inspiratiebron voor het Scheldekwardier



Van Dishoeckhuis



Postkantoor



Referentie: Hoogteaccent langs kanaal



Dokje van Perry en inspiratie uit het verleden (Van Dishoeckhuis en Postkantoor)

Het Dokje van Perry is recent gerestaureerd en rondom dit unieke maritieme erfgoed is een bijzondere openbare ruimte aangelegd. Nabij het historische droogdok stonden in vervlogen tijden het stadspaleis Van Dishoeckhuis, later stadhuis en het postkantoor aan de Steenen Beer. Het markante postkantoor dateerde uit 1912, toen Stoomvaart Mij. Zeeland op Groot Brittannië voer. Het van Dishoeckhuis uit 1733 was eveneens een gebouw met allure; voornaam met een statige trappartij en rijk gedecoreerd. Deze gebouwen kunnen inspiratie bieden voor de toekomstige bebouwing, om zo rondom het gerestaureerde droogdok vervlogen tijden te laten herleven.

Nieuwe Accenten

Het contrast én de samenhang tussen oud en nieuw is onderdeel van de identiteit van het Scheldekwardier. Op strategische knooppunten geven nieuwe hoogteaccenten met een eigenzinnige vormgeving en een 'Vlissings' karakter invulling aan deze identiteit. Ze bepalen vanuit de stad gezien het silhouet van het Scheldekwardier en zorgen voor oriëntatie in het stedelijk weefsel. Eén ervan is de Kop van het Dok (hierboven beschreven). Een andere is een markante landmark van maximaal honderd meter (in lijn met de Sardijntoren, 89 m) die de overgang markeert tussen het kanaal en het Dok. De toren staat op de kade aan het kanaal; de schaal en maat van de toren zijn in evenwicht met de weidsheid van het kanaal en de Binnenhavens. Vanaf het station nodigt de toren je uit op het Scheldekwardier.

Langs het Kanaal door Walcheren is ruimte voor een derde accent (maximaal vijfendertig meter, in overeenstemming met het RPCZ gebouw langs de Prins Hendrikweg). Dit accent kan zowel langs het water, als in de Scheldewijk worden gepositioneerd en staat tussen de Keersluisbrug en de Timmerfabriek. Naast de accenten is op cruciale hoeken een hoekaccent mogelijk dat hoger is dan de omringende bebouwing (maximaal vijfentwintig meter). Deze hoekaccenten zijn op de visiekaart van de Ontwikkelingsvisie aangegeven.

2

2.8 Karakter en identiteit - Drie deelgebieden

Om complementaire woonmilieus in het Scheldekwardier aan te kunnen bieden, vindt differentiatie in het plangebied plaats. In de Ontwikkelingsvisie is hiertoe een logische driedeling gemaakt, gebaseerd op het aanwezige erfgoed, en de ligging ten opzichte van de bestaande stad en de hoofdstructuur. De drie deelgebieden met hun onderscheidende woonmilieus krijgen een eigenheid en herkenbaarheid binnen het Scheldekwardier. De gebieden zijn in beeld en beleving gebaseerd op de karakteristiek van de bestaande stadsdelen. De hoofdstructuur verbindt ze onderling, waarbij de visuele en fysieke relaties met het water en het industrieel erfgoed bijdragen aan het maritieme karakter als verbindende factor tussen alle deelgebieden.



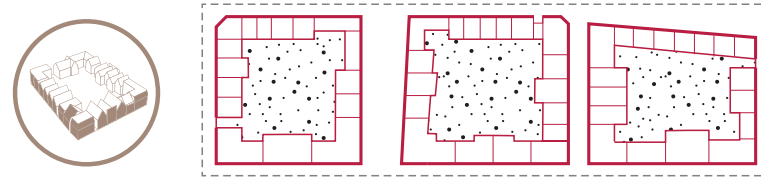
Sfeerimpressie Scheldewerf



Sfeerimpressie Scheldestad



Sfeerimpressie Scheldewijk



Referentie: Pandsgewijze opbouw aansluitend op historische binnenstad



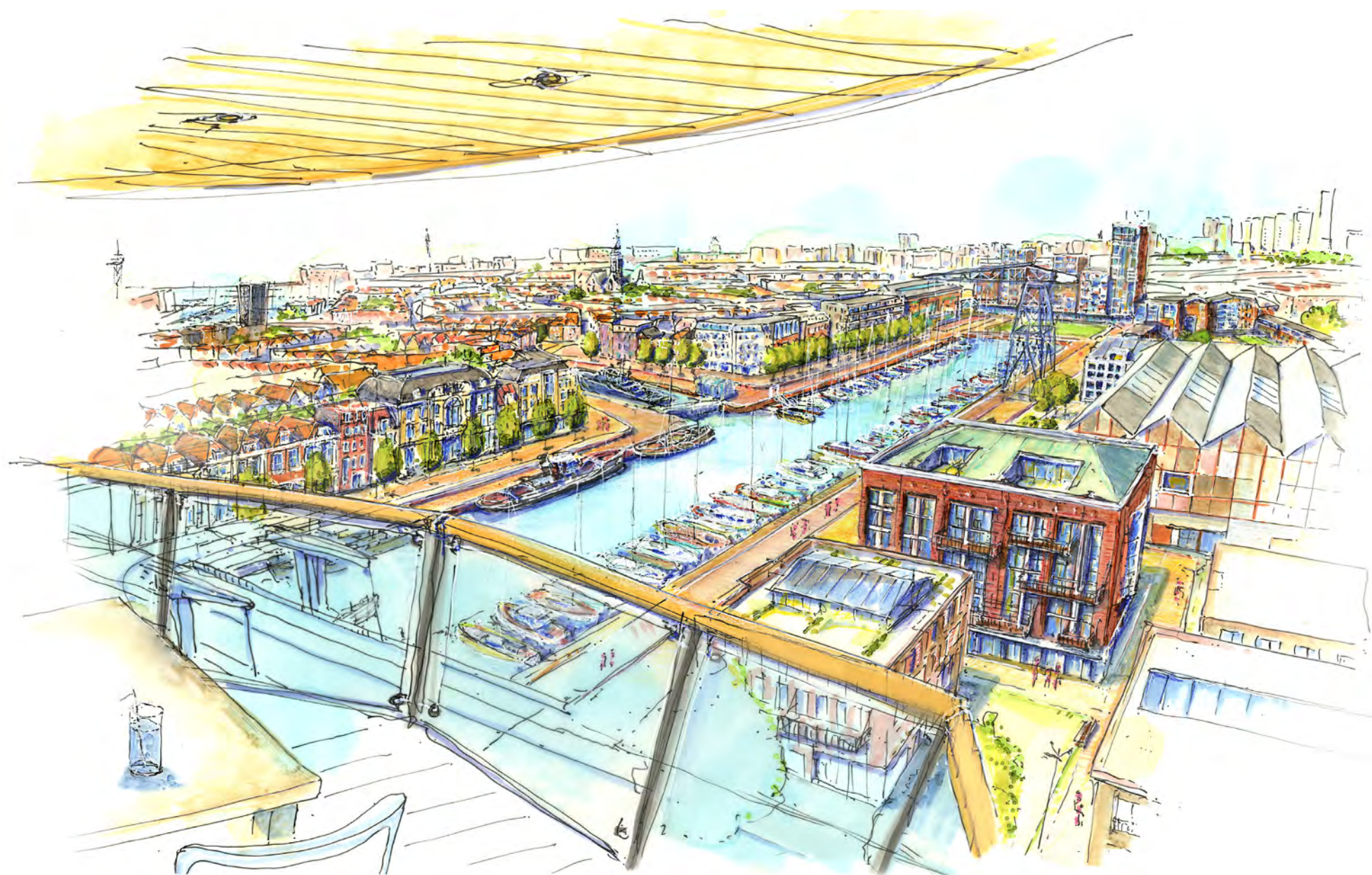
Bestaande stoere inrichtingselementen rondom het Dok

Scheldestad (Binnenstad)

Scheldestad is gebaseerd op de kenmerken van de historische binnenstad. Een deel van het deelgebied Scheldestad is al gerealiseerd of in uitvoering. Het gebied ten oosten van het Dokje van Perry is nog niet in ontwikkeld. Scheldestad kenmerkt zich door een compact centrumstedelijk woonmilieu met de intieme schaal en maat van de binnenstad. Een fijnmazig stratenpatroon van (grote) stadsblokken met een pandsgewijze opbouw dat is gebaseerd op het historische stratenpatroon uit de periode van voor de Scheldewerf. In deze stadsblokken is een gemengd programma mogelijk van grondgebonden stadswoningen, appartementen en voorzieningen of commerciële functies. Daarmee onderscheidt deelgebied Scheldestad zich van Scheldewijk, dat meer gericht is op een grondgebonden woningbouwprogramma. Een ander onderscheidend kenmerk in Scheldestad zijn de relatief smalle (autoluwe) straten, waarmee een intieme binnenstadssfeer wordt gecreëerd.

De straten zijn verbonden met het Dok, waarmee de binnenstad weer aan de haven komt te liggen. De stadsblokken, gebaseerd op de kenmerken van de historische binnenstadblokken, rondt de noordelijke rand van de binnenstad af. De cultuurhistorische objecten, te weten het Dokje van Perry en de Zware Plaatwerkerij, krijgen in dit deelgebied een prominente rol en zijn beeldbepalend in het aanzien van het zuidelijk waterfront. Hier presenteert de binnenstad zich aan het Dok en omarmt het Dokje van Perry.

De sfeer wordt bepaald door individueel geparcelleerde stadsblokken en met bomen omzoomde kades. De binnenstedelijke maat en schaal komt terug in de inrichting van de openbare ruimte. De straten zijn relatief smal in verhouding tot de bouwhoogte. De 'stoere', bij de maritieme sfeer passende inrichtingselementen (meubilair, verlichting, trappen) zorgen voor samenhang rondom het Dok.



Sfeerimpressie Scheldestad en Scheldewerf rondom het Dok



Sfeerimpressie Scheldewerf vanaf de Peperdijk, met op de achtergrond de Dokbrug en het hoogteaccent

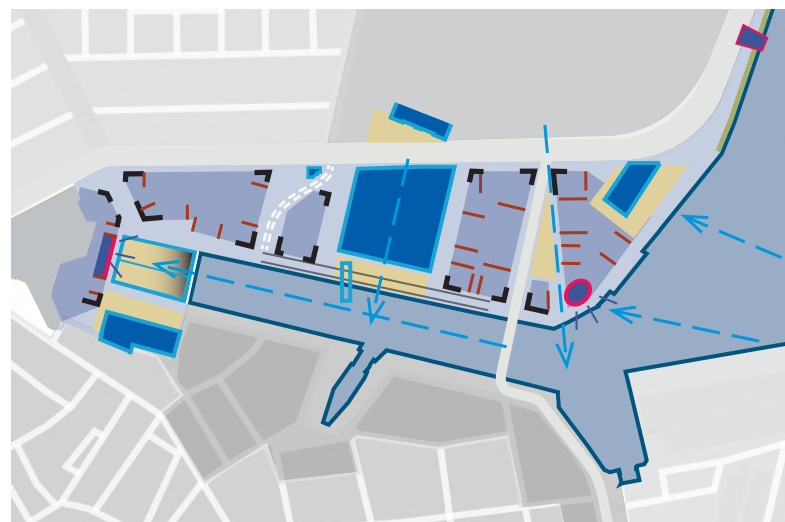
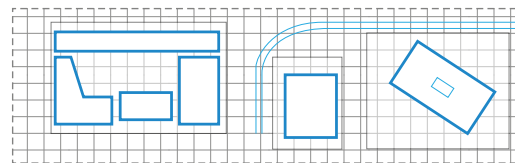
2

Scheldewerf

De identiteit van dit deelgebied is gebaseerd op de gebiedskenmerken van de voormalige scheepswerf en de stille getuigen uit deze periode. De werf wordt gekenmerkt door de schaal en maat van de grote, vaak tijdelijke, functionele bouwvolumes op een 'open' terrein dat werd doorgesneden door functionele infrastructuur. Voor de sloop van het grootste deel van de werfbebouwing toonde dit gebied zich als een lappendeken van verhardingen waarop op autonome en functionele wijze gebouwen waren gesitueerd.

Zowel de grote 'korrel' van bebouwing als de ruime maat van het water eromheen, vormen de aanleiding voor een gemengd hoogstedelijk woonmilieu met ruimte voor voorzieningen, commerciële ruimten en enkele hoogteaccenten. Diverse autonome volumes naast elkaar, historisch naast nieuw, wisselen elkaar af. Ieder bouwblok heeft zijn eigen karakter, met een krachtige gebouwcontour en een maritieme uitstraling. De architectonische eenheden sluiten aan op de korrelgrootte van de voormalige werfbebouwing. Samenhang ontstaat door eenheid in verscheidenheid. Het industrieel erfgoed krijgt een prominente positie. Het Hoofdkantoor, de Timmerfabriek, de Machinefabriek en de Zware plaatwerkerij krijgen elk een eigen voorplein. Rondom deze monumentale panden ontstaan zo bijzondere plekken.

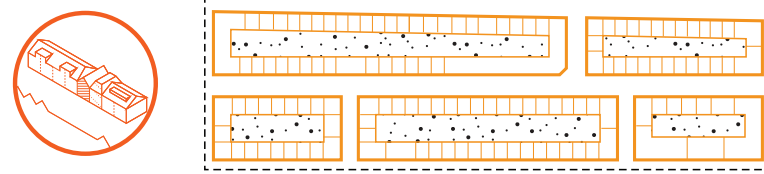
Het openbaar gebied vormt als doorlopende kade (van Dok tot De Willem Ruysstraat) een sterke ruimtelijke eenheid. Hiermee worden autonome en soms contrasterende architectonische eenheden bij elkaar gebracht. De doorlopende 'kade'-vloer is primair op voetgangers en fietsers afgestemd. De auto is te gast en parkeren gebeurt zo veel als mogelijk uit het zicht binnen of onder de bouwblokken (of in de Machinefabriek). Het stoere maritieme karakter wordt letterlijk ondersteund door de industriële elementen in de openbare ruimte (kraan, spoorlijnen, stelconplaten). De industriële kade biedt een ultieme beleving van het water en de maritieme sfeer.



Referentie: Stoere autonome volumes met grote 'korrel'



Referentie: Industriële elementen in de openbare ruimte



Referentie: Compact straatprofiel met geparcelleerde bebouwing



Referentie: Representatieve bebouwing als voorkant van de Scheldewijk naar de stadsentree

Scheldewijk

In de Scheldewijk wordt de structuur en de karakteristiek van de 19de en 20ste eeuwse stadsuitbreidingen doorgezet. Dit kan zowel op traditionele wijze of in een moderne vertaling. De groenstedelijke kwaliteit van dit woonmilieu wordt gekoesterd. De focus ligt op de diversiteit van de bebouwing, de profilering en sfeer van de openbare ruimte, verbindingen met het bestaande stedelijk gebied, het water en het industrieel erfgoed en de voorzieningen als onderdeel van het onderscheidende woonmilieu.

Programmatisch wordt vooral ingezet op grondgebonden woningen (projectmatig of (collectief) particulier opdrachtgeverschap). Daarnaast is er in beperkte mate ook ruimte voor appartementen. Scheldewijk onderscheidt zich van Tuindorp en Souburg door het stedelijke karakter (stadsstraten, geen (grote) voortuinen, voorzieningen in de directe nabijheid). Souburg en Tuindorp hebben een groener en 'dorpser' karakter met een lagere woningdichtheid en meer ruimte voor vrijstaande en twee-onder-één-kap woningen.

Binnen Scheldewijk is een aantal beeldbepalende structuren gedefinieerd: de verlengde Singel en Verkuijl Quakkelaarstraat, de relatie met het water, de historische contouren van de Vesting Vlissingen en de deels nog aanwezige havenspoorlijn uit de tijd van de Scheldewerf. De centrale openbare ruimte ter plaatse van één van de lunetten in het glacis van de Vesting Vlissingen vormt het hart van Scheldewijk. Een school en mogelijk andere (maatschappelijke) voorzieningen versterken de centrale positie van dit Vesting Park.

Het rustige groene straatbeeld met overwegend individueel geparcelleerde bebouwing in strakke rooilijnen kent compacte profielen. De bouwhoogte is overwegend twee tot drie bouwlagen, rondom het centrale plein is dit wat hoger; drie tot vijf lagen. Het parkeren is zo veel mogelijk binnen de bouwblokken opgelost. Het parkeerterrein en het kantoorgedeelte achter het Hoofdkantoor wordt aan het zicht onttrokken. De sfeer onderscheidt zich van de bestaande aangrenzende woonwijk door de doorzichten naar het water en het industrieel erfgoed. De bebouwing langs de stadsentree presenteert zich als voorkant van de nieuwe wijk en waterfront naar het kanaal. Deze bebouwing is overwegend drie tot vijf lagen en incidenteel vijf tot acht lagen, passend bij de schaal en maat van het kanaal.



Sfeerimpressie Scheldewijk, met zicht op de school aan het Vesting Park en de eerste deelplotontwikkelingen aan de Van Dishoeckstraat



Sfeerimpressie Scheldewijk, verlengde Singel



3 Thema's & Programma

3 Thema's & Programma

3.1 Woonprogramma

Met de ontwikkeling van het Scheldekwardier wordt in programmatische zin het grootste deel van de nieuwbouw uit de Vlissingse Woonvisie "Vlissingen stad aan zee – een zee aan woonkwaliteit" tot uitvoering gebracht. De Woonvisie richt zich vooral op het creëren van wooncarrière-kansen voor haar (toekomstige) inwoners en het ontwikkelen van aanvullende woonmilieus in de stad.

In het Scheldekwardier zijn circa 1500 woningen gepland. Hiervan bestaat ongeveer 50% uit grondgebonden woningen en ongeveer 50% uit appartementen. De verdeling tussen goedkope, middeldure en dure woningen is circa 15% - 50% - 35%. De genoemde aantallen en percentages betreffen bandbreedtes en kunnen indien noodzakelijk in de toekomst worden herzien.

Wie woont in het Scheldekwardier?

Het Scheldekwardier kent diverse woonmilieus; 'Centrum-stedelijk' rondom het Dok (Scheldestad en Scheldewerf) en ten noorden van De Willem Ruysstraat 'Buiten Centrum'. Elk van deze woonkwaliteiten heeft zijn aantrekkingskracht op bepaalde groepen woonconsumenten.

Het gebied ten zuiden van De Willem Ruysstraat biedt als stadswijk met een maritiem industrieel karakter, gelegen in het centrum tegen de historische binnenstad aan, vele mogelijkheden voor woonconsumenten die op zoek zijn naar een eigenzinnige woonomgeving. Met volop ruimte om te 'genieten van het leven', met alle voorzieningen onder handbereik en de zee, de boulevard en het strand om de hoek. Functiemenging is nagenoeg een must voor deze doelgroep. Aan het water kunnen de meer exclusieve binnenstedelijke woonmilieus worden ontwikkeld, die aansluiten bij een groep woonconsumenten gericht op luxe en status. De overstap van een eengezinswoning naar een penthouse, uitkijkend over de stad en de zee is letterlijk en figuurlijk een paar treden hoger op de wooncarrière-ladder, die deze groep woonconsumenten erg aanspreekt.

De meer traditionele woonwijk ten noorden van De Willem Ruysstraat met de historische elementen, zicht op de Binnenhavens en de nabijheid van de stad, vormt een bijzondere toevoeging aan de woningvoorraad. Het gebied is aantrekkelijk voor consumenten die willen wonen in een harmonieuze woonwijk, maar wel met alle voorzieningen (o.a. kinderopvang, zorg, winkels, horeca) in de buurt en met een directe ontsluiting op de hoofdwegenstructuur.

Naast de bovengenoemde leefstijlen spelen ook de levensfase en huidige woonomstandigheden een rol. Naar verwachting is een aanzienlijk deel van de nieuwe bewoners van het Scheldekwardier afkomstig uit Vlissingen. Een analyse van de Vlissingse woningmarkt leidt tot de volgende doelgroepen die een verhuizing naar het Scheldekwardier zullen overwegen:

- **Doorstromers:** met name gericht op de doorstroming van Vlissingse gezinnen, alleenstaanden en jonge senioren met een koopwoning. Dit is een zeer diverse groep, die ook van buiten Vlissingen kan komen, gezien de bijzondere mix van woonmilieus die aangeboden wordt. Deze groep is met name op zoek naar een grondgebonden woning. Oudere doorstromers zullen ook opteren voor een (koop) appartement.
- **Sociale huurders/kopers:** de herstructurerings- en verdunningsopgave in de bestaande voorraad genereert een verhuisketen in de sociale huursector. Het realiseren van nieuwe huurwoningen op het Scheldekwardier werkt hierbij als katalysator en biedt sociale huurders de mogelijkheden voor een wooncarrièrestap. Grondgebonden huurwoningen hebben de voorkeur. De nieuwe regelgeving omtrent inkomens en passend toewijzen voor de corporaties hebben gevolgen voor het programma. Huurders met een te hoog inkomen voor een sociale huurwoning, zullen een stap maken naar goedkope/ middeldure koop of geliberaliseerde huurwoningen.
- **Zorg- en servicevragers:** door de toenemende vergrijzing en het beleid van langer zelfstandig moeten blijven wonen, neemt de vraag naar woon-zorg en servicecombinaties toe. Deze kunnen op verschillende manieren worden aangeboden. Zoals bijvoorbeeld voor vitale ouderen die de mogelijkheid tot zorg willen hebben als het nodig wordt. De locatie en ambities van het Scheldekwardier zijn bij uitstek geschikt om concepten voor deze doelgroep te ontwikkelen.

3

- **Particuliere opdrachtgevers:** de landelijke vraag naar particulier opdrachtgeverschap doet zich ook in Vlissingen voor. Het Scheldekwardier bezit de kwaliteiten om particulieren met veel vrijheid hun eigen woningen in een stedelijke setting te laten realiseren. Met name deelgebied Scheldewijk biedt hier goede mogelijkheden voor.

Het is evident dat het Scheldekwardier een kwaliteit in zich herbergt die woonconsumenten van buiten Vlissingen en zelfs buiten Zeeland weet te trekken. De kwaliteiten van Zeeland (rust en ruimte), Vlissingen (de zee, het strand en de boulevards) en niet te vergeten het Scheldekwardier met zijn maritieme karakter hebben zo hun eigen doelgroepen:

- **Pensionado's:** actieve ouderen die de hectiek van de Randstad verlaten voor een rustiger bestaan in Zeeland. Met name woningen in een omgeving met veel belevingswaarde zijn voor deze groep aantrekkelijk. Het Scheldekwardier biedt deze groep een maritiem-stedelijk woonmilieu met alle voorzieningen onder handbereik. Onder pensionado's valt ook de groep oorspronkelijke Vlissingers en Zeeuwen die hun werkzame leven buiten Zeeland hebben doorgebracht en nu terugkeren naar hun 'roots' en dichtbij de voorzieningen willen wonen.
- **Deeltijdbewoners:** de groep consumenten die het tweede woningbezit naar een hoger niveau tilt door er twee volwaardige woningen op na te houden, die tevens in nagenoeg gelijke mate worden bewoond. Waar er bij de 'eerste' woning de nadruk ligt op de relatie met het werk, ligt bij de 'tweede' woning de focus op ontspanning en beleving. Het maritiem-stedelijk woonmilieu van het Scheldekwardier is bij uitstek geschikt om deze groep te bedienen. De ontwikkeling van een jachthaven in het Dok biedt de mogelijkheid om exclusieve (tweede) woningen te kopen inclusief een ligplaats.

3.2 Programma voorzieningen

School

Op grond van prognoses, moeten binnen het voedingsgebied Centrum ca. 450 leerlingen gehuisvest worden. In het gebied 'centrum' staan drie basisscholen op twee locaties, de Branding in de Bouwen Ewoutstraat en de Frans Naereboutschool en Vlot/Ichtusschool aan de Grote Markt. In de komende periode wordt in het kader van het IHP onderzocht hoe in de huisvesting van deze scholen wordt voorzien, mogelijk in het Scheldekwardier.

Bij vervanging is een brede school/IKC in één gebouw geen voorwaarde. Echter een brede school kan wel een sterke aanjager voor de ontwikkeling van het Scheldekwardier vormen en kan aanmerkelijk bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het gebied. Een dergelijke voorziening kan tevens samen met andere functies een 'centrum' vormen binnen het Scheldekwardier.

Zorg

De ligging nabij de binnenstad en de voorzieningen, maken het Scheldekwardier uitermate geschikt voor de realisatie van levensloopbestendige woningen en andere initiatieven voor verzorgd wonen.

In de Ontwikkelingsvisie 2011 is reeds aangegeven dat er ruimte is voor een zorgcluster rond de Kop van het Dok. Dit cluster wordt op dit moment, conform de Ontwikkelingsvisie gerealiseerd in de Zware Plaatwerkerij en het daarnaast gelegen deelplot 3e. In dit nieuwe complex worden 56 zelfstandige zorgwoningen en 91 verpleeghuisplaatsen gerealiseerd.

In de voorliggende visie wordt ervan uitgegaan dat er naast het, conform de Ontwikkelingsvisie 2011 gerealiseerde zorgcluster in de Zware Plaatwerkerij/deelplot 3e, een extra 'programmatische uitbreiding van zorgseenheden' plaats kan vinden in de nabijheid van het voornoemde zorgcomplex. Momenteel worden in dit kader de mogelijkheden onderzocht om op de Kop van het Dok zelfstandige levensloopbestendige appartementen te realiseren in een gedifferentieerd aanbod, met zowel huur- als koopwoningen in verschillende prijs categorieën.

3.3 Maritiem programma

De marktsituatie in de watersport is sinds 2007 veranderd. Versterkt door de crisis, is de verkoop van nieuwe boten sterk afgenomen. Ook na de crisis zal dit zeer waarschijnlijk zo blijven. Verschuivingen van bezit naar gebruik, van zeilboten naar motorboten en een stijgende leeftijd van de gemiddelde watersporter met onvoldoende aanvulling door jonge mensen, zorgt de komende jaren voor een krimpende recreatievloot en voor leegstand in jachthavens. Prijsconcurrentie is onvermijdelijk. Binnen de Belgische en Duitse markt zet deze trend zich iets minder snel door. Dit kan echter het tij niet keren voor de Nederlandse markt. De exploitatie van jachthavens kent nu al een scheve verhouding tussen markttarieven en investeringen; er is sprake van een marginaal rendement. Aankomende prijsconcurrentie zal deze balans verder onder druk zetten. Het realiseren van een haven door water uit te graven tegen hoge kosten of door een havenkom te maken met dure golfbrekerconstructies, is daarom alleen haalbaar indien deze meerkosten geen onderdeel zijn van de exploitatie.

Binnen deze macro-ontwikkeling biedt Vlissingen echter voor een beperkte groep een uitstekend aanbod. De boot wordt vaak ook tijdelijk als vakantieverblijf gebruikt. Een stad aan zee, met strand, haven en watersport-achterland zoals Vlissingen, biedt dan goede mogelijkheden. Mits de haven een echt stedelijke haven is met een goede verblijfsatmosfeer. Zowel voor bezoekende als verblijvende schepen biedt Vlissingen in potentie een bestemming of thuishaven. Een grote omvang van de jachthaven is hierbij geen voorwaarde.

Jachthaven/maritiem programma

Bovenstaande ontwikkelingen nopen tot herijking van het maritiem programma. Daarbij wordt de basis voor de ontwikkeling van de jachthaven gevormd door het doel dat zij dient. Dit is primair het bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de (binnen)stad en de ontwikkeling van het Scheldekwardier door het inzetten van de jachthaven als decor en basis voor de realisatie van onderscheidende woonmilieus. Daarnaast draagt de ontwikkeling van de jachthaven ook bij aan de stedelijke economie en levert een hogere opbrengstpotentie op voor het gebied rondom de jachthaven. In dit kader is met name de realisatie van een jachthaven in het Dok kansrijk; dichtbij de binnenstad, met rondom een hoogstedelijk woonmilieu en er

zijn geen hoge extra investeringen nodig (havenkom graven of golfbreker in het kanaal). De locatie in het kanaal kan een invulling krijgen voor bijvoorbeeld riviercruiseschepen. Als zich in de toekomst nieuwe kansen voordoen, kan op deze locatie alsnog een jachthaven worden gerealiseerd.

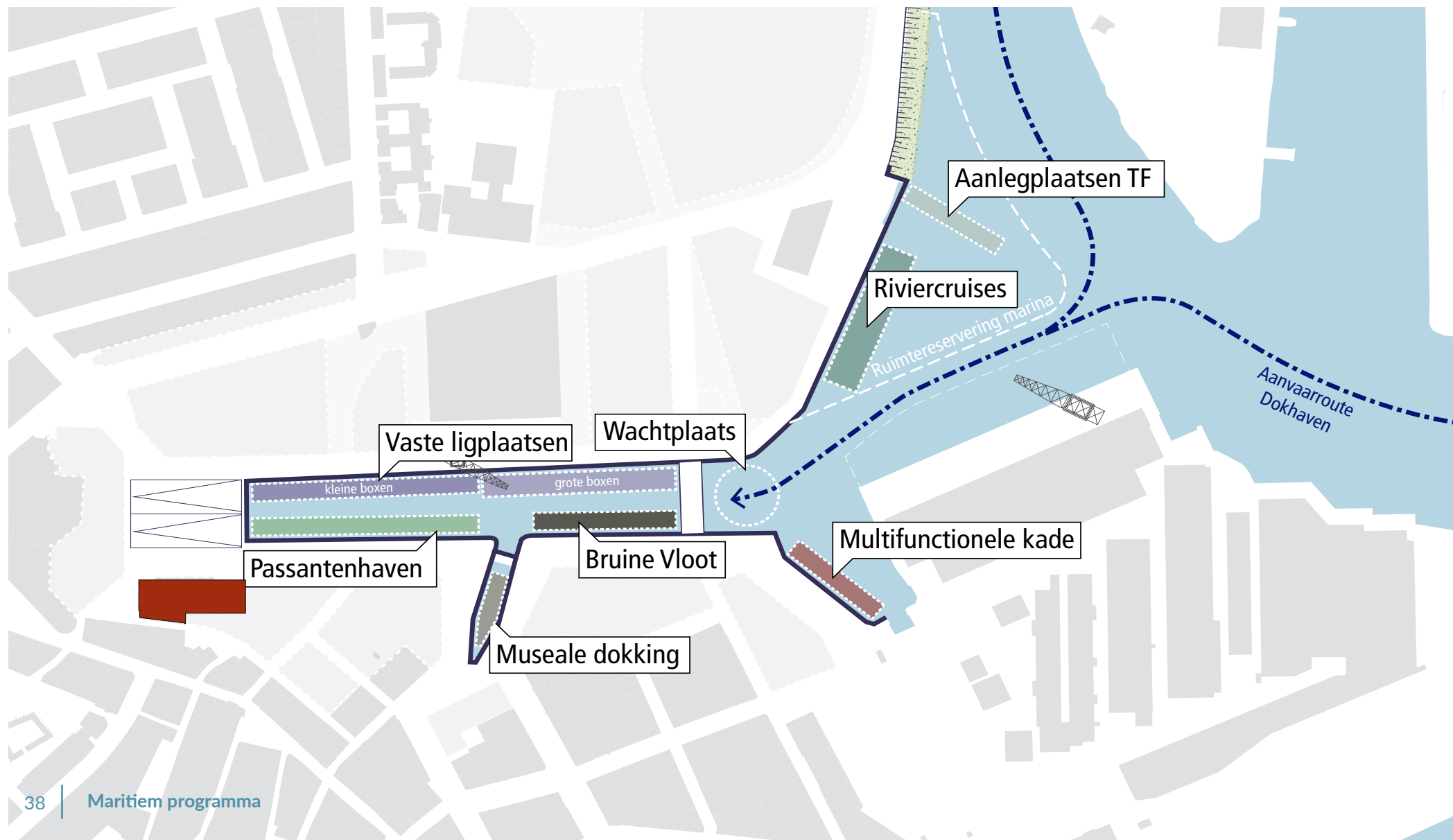
Vanuit het perspectief van stadsontwikkeling is het vooral belangrijk hoe de haven er uit ziet. Deze moet een eenheid vormen én een gevarieerd programma hebben. Een functiemix maakt de sfeer rijker, meer van hetzelfde voegt minder toe.

De opgave is om de beschikbare havenruimte zo in te richten dat deze een bijdrage levert aan de diversiteit van het stedelijk weefsel, de ruimtelijke beleving (stadsbeeld) en onderscheidende woonmilieus, met de haven als aantrekkelijke openbare ruimte en hart van het Scheldekwardier.

Uitgangspunten zijn:

- Een gemengd programma van vaste ligplaatsen (altijd boten in de haven, ca. 50), passantenplaatsen (spin off binnenstad, ca. 25), bruine vloot (beeldkwaliteit, ca. 3) en afmeerplaatsen voor riviercruises (spin off binnenstad, ca. 2) en de watertaxi/rondvaartboot (maritieme beleving niet watersporters, snelle verbinding met station), museumschip (educatie, historische beleving) en multifunctionele kade.
- Mogelijkheden creëren om ligplaatsen direct te koppelen aan woningen om de woningbouw te stimuleren.
- Optimale beeldkwaliteit en beleefbaarheid van de functies vanaf de kade en de omliggende woonblokken (beperken hekwerken, oriëntatie ligplaatsen etc.).
- Goede kwaliteit van steigers, voorzieningen en aangemeerde schepen voor een aantrekkelijk havenbeeld.
- Rond de toekomstige brug zorgen wachtplaatsen voor veiligheid en comfort.

Het herstellen van de kademuren, het realiseren van een beweegbare brug en de omliggende infrastructuur, zijn ingrepen die noodzakelijk zijn voor het 'land'programma. Daarmee zijn het Dok en de kade voor de Timmerfabriek een gegeven, waarvoor geen water gegraven hoeft te worden of een dure waterbouwkundige constructie gemaakt hoeft te worden. De aanleg van een jachthaven wordt daarmee exploitabel.



Riviercruises

Op Zeeuws niveau ligt er een ambitie om het aantal bezoekende schepen tot 2020 te laten groeien naar zo'n 450. In 2015 waren dit er in Zeeland nog 375, waarvan 34 schepen Vlissingen aandeden. Ter vergelijking: in 2014 waren dit er 14. Ook de marktontwikkelingen in Europa laten een groeiend aantal riviercruiseschepen zien, van 164 schepen in 2003 naar 265 in 2013. In 2014 en 2015 zijn hieraan nog 60 nieuwe schepen toegevoegd, waarmee de teller op 325 riviercruiseschepen staat. De schepen worden ook steeds groter. De langste meten zo'n 140 meter en herbergen zo'n 150 à 170 passagiers. De trend naar verdere groei lijkt door te zetten.

De passagiers van de riviercruises bezoeken over het algemeen de gemeente waar het schip afmeert of de omgeving daarvan. Met een verdere groei van het aantal schepen en passagiers betekent dat een potentieel aan nieuwe toeristen, omzet en toegevoegde waarde voor (ondernemers in) de binnenstad van Vlissingen. Dit betekent dat Vlissingen haar afmeerfaciliteiten op orde moet hebben.

De afmeerfaciliteiten voor de riviercruiseschepen bestaan uit een veilige kade met bolders, walstroom, water en afvalvoorzieningen die toegankelijk is voor touringcars. De afmeerlocatie ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het centrum van Vlissingen en is geschikt voor het afmeren van maximaal twee riviercruiseschepen tegelijkertijd. Qua logistiek is de kade vóór de Timmerfabriek voor rederijen de meest geschikte locatie; dicht bij het centrum, voldoende manoeuvreerruimte en goed toegankelijk.

3.4 Recreatie en toerisme

Op het gebied van recreatie en toerisme kan het Scheldekwardier het aanbod vergroten en een bijdrage leveren aan het op de kaart zetten van toeristische rijkdom van de stad. Zee, strand, havens, een historische binnenstad, industrieel erfgoed en boulevards, Vlissingen heeft het allemaal!

Maritieme Experience – Cultuurhistorische beleving

Door de bestaande en nieuwe maritieme elementen en het industrieel erfgoed op een aantrekkelijke manier met elkaar te verbinden, ontstaat rondom het Dok en de Timmerfabriek een 'Maritieme Experience'. Hiermee kan de stad haar bewoners iets nieuws bieden én kan Vlissingen zich op recreatief en toeristisch gebied op de kaart zetten. Het industrieel erfgoed krijgt een nieuwe publieke functie waarmee heden en verleden verbonden worden. Dit draagt in belangrijke mate bij aan de cultuurhistorische beleving van de voormalige scheepswerf en geeft een extra dimensie aan de 'Maritieme Experience'.

Beleef het water – Rondje Dok

Het Dok vormt met het maritiem programma en de voorzieningen er omheen het hart van het Scheldekwardier. De kades en de haven dragen bij aan de ruimtelijke diversiteit en verscheidenheid van de binnenstad. Aaneengesloten autoluwe kades rondom het Dok zorgen voor een ultieme en optimale beleving van het water. Een knipoog naar de voormalige Scheldewerf geeft deze maritieme beleving een extra dimensie.

Evenementen

Het Dok biedt met de kades en de rijkdom van het industrieel erfgoed tal van mogelijkheden voor evenementen. Op maritiem gebied (Sail de Ruyter), maar ook op het gebied van kunst en cultuur (Onderstroom, diverse festivals en concerten etc). Deze evenementen dragen in belangrijke mate bij aan het versterken van de binnenstad en de levendigheid van het Scheldekwardier. De inrichting van de openbare ruimte moet nu en in de toekomst ruimte bieden aan deze activiteiten en bijdragen aan het verder profileren van Vlissingen als evenementenstad.

Camperplaatsen

In het voltooide Scheldekwardier passen camperplaatsen niet in de hoogwaardige openbare ruimte en bij de functie van woonwijk. Het Scheldekwardier biedt echter in de tijdelijkheid/ op nog onbebouwde locaties wel kansen voor het realiseren van camperplaatsen door haar goede bereikbaarheid en ligging dichtbij de stad. Een voorziening voor campers past binnen de maritieme en recreatieve sfeer van het Scheldekwardier. De ligging dichtbij de binnenstad zorgt ervoor dat ook horeca en middenstand hiervan kunnen profiteren.



3.5 Kansen

Een aantal ontwikkelingen in en om Vlissingen bieden in het bijzonder voor het Scheldekwartier kansen op het gebied van (bijzondere vormen van) woningbouw.

Recreatie appartementen en deeltijdwonen

Vlissingen en bij uitstek het Scheldekwartier heeft woonkwaliteiten te bieden die voor recreatie en deeltijdwonen voor mensen elders uit Nederland, maar ook uit België en Duitsland zeer aantrekkelijk zijn. Onderzoeken naar de markt voor tweede woningen onderschrijven deze Vlissingse potentie (Kansen voor tweede woningen 2012). Zowel in de Vlissingse Woonvisie 2010-2020 als ook in de Walcherse woningmarktafspraken is beleid opgesteld om dit te stimuleren. Deeltijdwonen is mogelijk gemaakt in grote delen van het Scheldekwartier. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening is daar al rekening mee gehouden. De bestemming recreatieappartement past goed in het woonmilieu rondom het Dok. Recreanten en deeltijdbewoners zijn financieel in staat om er een tweede woning op na te houden, die gezien het karakter van de bewoning (niet permanent) toegerust zal zijn op comfort en luxe. Dit kan vertaald worden in een kwalitatieve vraag naar middeldure en dure woningen, met name appartementen.

Marinierskazerne

De komst van de marinierskazerne naar Vlissingen genereert circa 2.000 directe werkplekken en een toestroom van nieuwe inwoners. De precieze omvang van deze groep is niet bekend, maar zal een divers beeld laten zien als het gaat om kwalitatieve woonwensen. Het zal zowel gaan om officieren met gezinnen, maar ook om jonge alleenstaande mariniers. Het Scheldekwartier is een interessante optie voor mariniers op zoek naar een maritiem woonmilieu. Zowel in de appartementen als eengezinswoningen sfeer. De nabijheid van de binnenstad, strand en boulevards, evenals de bereikbaarheid van buiten de stad kunnen ook richting de mariniers worden aangewend als *'unique selling point'*.

3.6 Verkeer

Vlissingen draagt haar ligging aan zee en haar maritieme karakter al uit vanaf het moment dat men de stad in rijdt. Middels bebording worden bezoekers verwezen naar de binnenstad, de boulevards, de marina en de stranden. Naar de binnenstad zijn twee toegangsroutes. De ene via de Nieuwe Vlissingseweg en De Willem Ruysstraat. De andere leidt de bezoeker via de Sloeweg en langs de boulevards naar de binnenstad. Vanaf de parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad wordt men middels een hoogwaardig netwerk van langzaam verkeersverbindingen verleid de verschillende delen van Vlissingen te ontdekken.

Auto

Bij het inrichten van wegen worden door de gemeente Vlissingen de uitgangspunten van het landelijke verkeersveiligheidsprogramma 'Duurzaam Veilig' gehanteerd. In het Scheldekwartier heeft alleen De Willem Ruysstraat tot aan de Machinefabriek de functie van gebiedsontsluitingsweg (50 km/u). Deze stadsentree verbindt de binnenstad en de boulevards met het Scheldekwartier en de rest van de stad. De Koningsweg (inclusief de Dokbrug) is ondergeschikt aan de De Willem Ruysstraat (ontsluitingsroute binnenstad) en krijgt een 30 km/u regime. Deze route heeft immers een bestemmingsfunctie voor verkeer richting Damen/Amels en het oostelijk deel van de binnenstad en kenmerkt zich conform het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan niet als een ontsluitingsroute van en naar binnenstad. Door de aanwezigheid van vrachtverkeer op deze route wordt, conform de landelijke richtlijnen, voor fietsers een aparte aanliggende fietsstrook voorzien middels andere type of kleur bestrating (zonder markering).

Ter plaatse van de aansluitingen met de Koningsweg en de zuidelijke aanlanding van de brug worden overrijdbare vlakken in de bestrating gemaakt, waardoor ruimte kan worden gecreëerd voor de bochtstralen van zwaar vrachtverkeer. Het zware (exceptionele) verkeer van en naar Damen/Amels en de binnenstad maakt gebruik van De Willem Ruysstraat, Dokbrug en Koningsweg. Het profiel wordt zodanig vormgegeven dat dit verkeer, wanneer zich een dergelijk groot transport aandient, middels tijdelijke maatregelen meer ruimte kan krijgen.



Fietsen en wandelen

Langs het Kanaal door Walcheren en een gedeelte van De Willem Ruysstraat komt een vrijliggend tweerichtingsfietspad, dat je langs het water en naar de binnenstad leidt. Deze bijzondere verbinding laat fietsers de havens en het water optimaal ervaren. Nabij de Timmerfabriek ligt er langs beide zijden van De Willem Ruysstraat een éénrichtingsfietspad. Daarnaast komt er een verbinding met fietsvoorzieningen tussen De Willem Ruysstraat en de Groene Boulevard, via de nieuwe Dokbrug/Koningsweg. In het deelgebied Scheldewijk wordt een langzaam verkeersroute door de wijk gerealiseerd. Deze takt, ter plaatse van het poortje onder Edelweiss, aan op de Paul Krugerstraat en verbindt de wijken ten noorden van de Paul Krugerstraat met de binnenstad.

De kades rondom het Dok en de Timmerfabriek worden ingericht als flaneerkades waar de auto te gast is. De overige wegen in het Scheldekwardier zijn niet autoluw, toch staat hier ook de verblijfskwaliteit centraal. De inrichting van de weg laat zien dat de ruimte voor fietsers en voetgangers prevaleert ten opzichte van de ruimte voor de automobilist.

Openbaar vervoer

Het Scheldekwardier ligt binnen de invloedssfeer van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt er ingezet op nieuwe vormen van openbaar vervoer via het water. De watertaxi zal nieuwe haltes krijgen in het Scheldekwardier. Gecombineerd met de bestaande haltes in de Binnenhavens (Kennswerf) en bij het station ontstaat een netwerk, dat de stad ook op een andere manier beleefbaar maakt. Over land is het streven De Willem Ruysstraat te gebruiken als route voor het OV. De locatie van de haltes is punt van nader onderzoek.

Het is niet wenselijk om ten zuiden van het Dok een openbaar vervoersroute te realiseren. De binnenstad bestaat voornamelijk uit straten met een verblijfsfunctie, waarin het onwenselijk is om dergelijke grote voertuigen te laten rijden. Voor de binnenstad wordt naar alternatieve vormen van collectief vervoer gezocht, mits dit niet concurrerend is met het openbaar vervoer.

3.7 Parkeren als visitekaartje

We willen het liefst de auto zo dicht mogelijk bij ons houden. Echter het ongebreideld faciliteren van de parkeervraag leidt tot een chaos aan blik op straat. Desalniettemin is parkeren van essentieel belang voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en het economisch functioneren van het Scheldekwardier en de rest van de Vlissingse binnenstad.

Bezoekersparkeren

Bezoekers kunnen dicht bij de binnenstad in het Scheldekwardier parkeren. Parkeren zien we daarom als het visitekaartje van het Scheldekwardier met daarbij als *'unique selling point'* een centrale parkeeroplossing van 450 - 850 parkeerplaatsen in de Machinefabriek. Dit is een bewuste keuze omwille van behoud van de ruimtelijke kwaliteit. De beleving van Vlissingen als maritieme stad begint hiermee immers al in de imposante Machinefabriek. De routes van en naar alle parkeervoorzieningen bieden eveneens een bijzondere beleving van Vlissingen als 'Maritieme Stad aan Zee', zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer. Middels dynamische verwijzingen worden bezoekers geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. De parkeergarages en -terreinen liggen dichtbij het centrum en de attractiepunten.

Parkeren voor bewoners en werkenden

Het parkeren voor bewoners en werkenden wordt zoveel mogelijk op eigen terrein of in een centrale parkeervoorziening op acceptabele loopafstand opgelost. Waar mogelijk kan via uitgifte van abonnementen plaats worden geboden in de bestaande parkeergarages of in de Machinefabriek. Het zo goed mogelijk benutten van de (bestaande) parkeervoorzieningen is hierbij het uitgangspunt. Voor bewoners en werkenden aan de zuidzijde van het Dok en de bestaande binnenstad wordt binnen het gemeentelijk parkeerbeleid gezocht naar meer mogelijkheden om te parkeren. Zowel in fysieke zin als in verruiming van de mogelijkheden voor het parkeren voor vergunninghouders.

3

Bestaande parkeerbehoefte zuidzijde Dok compenseren

In de toekomst zullen de parkeerterreinen aan de Steenen Beer en de Koningsweg worden bebouwd. Momenteel worden deze vooral gebruikt door bewoners uit de binnenstad en bezoekers. Deze bestaande parkeerbehoefte moet worden gecompenseerd om structurele parkeerproblemen te voorkomen en de leefbaarheid en woonkwaliteit te kunnen waarborgen. De bestaande parkeerbehoefte van bezoekers van de binnenstad wordt opgevangen in de Machinefabriek of de bestaande parkeergarages en parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Voor de bestaande parkeerbehoefte van bewoners wordt, naast meer mogelijkheden in de binnenstad, ook gezocht naar oplossingen om een deel binnen de nog te realiseren bouwblokken aan de zuidzijde van het Dok te compenseren.

Parkeervraag bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Vlissingen hanteert de richtlijnen van het CROW zoals vastgelegd in het GVVP (parkeernormering) bij het vaststellen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze behoefte wordt (in ieder geval voor bewoners) zoveel mogelijk op eigen terrein binnen de bouwvlekken opgelost of in een centrale parkeeroplossing op acceptabele loopafstand, gefinancierd vanuit de planinitiatieven.

Ruimtelijke inpassing maaiveldparkeren

Ten behoeve van de levendigheid in de straten, kan binnen de profielen een beperkt aantal parkeerplaatsen (voor bezoekers) worden opgenomen. Hierbij is uitgangspunt dat de auto's het straatbeeld niet mogen domineren en op een zorgvuldige en kwalitatief hoogwaardige wijze worden ingepast, met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en beleving. Combinaties, met bijvoorbeeld groenvoorzieningen, zorgen voor een aantrekkelijk straatbeeld en verhogen de belevingswaarde. Dit geldt overigens ook voor het parkeren op de binnenterreinen.

De Willem Ruysstraat is onderdeel van de ontsluitingsroute voor de binnenstad en heeft daarom een belangrijke verkeersfunctie. Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zal worden bepaald in hoeverre langsparkeren wordt toegestaan op de De Willem Ruysstraat tussen de Timmerfabriek en de Machinefabriek. De verkeersveiligheid en doorstroming op deze ontsluitingsroute dienen hierbij voldoende te zijn gewaarborgd.

3.8 Waterkering en hoogteligging

Voor de regionale waterkering in het Scheldekwartier is de huidige normhoogte 3,9 m +NAP. Vooruitlopend op de nieuwe normering van de Provincie, is gesteld dat de nieuwe normhoogte voor het Scheldekwartier 3,1 m +NAP zal worden. Daarom zal rondom het Dok een peil aangehouden worden voor de regionale waterkering van 3,1 m +NAP. Wanneer de bestaande hoogte hoger is dan 3,1 m +NAP, is de bestaande hoogte maatgevend. De Willem Ruysstraat ligt vanaf de Keersluisbrug tot aan de Machinefabriek op 3.90 m +NAP. De kades rondom het Dok liggen op 3.10 m +NAP. De nieuwe secundaire waterkering loopt over De Willem Ruysstraat langs het Kanaal en de kade rondom het Dok. Vanwege de vermoedelijk slechte technische staat van de betonconstructie van de Helling, is ervoor gekozen de Helling buiten de waterkering te houden. Hiertoe wordt ter plaatse van de huidige schipdeur die de Helling afsluit een nieuwe waterkering gerealiseerd in combinatie met een langzaamverkeersverbinding over het Dok.

De Dokbrug zal op een hoogte van 3,9 m +NAP worden gelegd. Hierdoor blijft er zoveel mogelijk zicht onder de brug door naar het kanaal (het kanaalpeil is 0,9 m +NAP). De Koningsweg zal tussen De Willem Ruysstraat en de Dokbrug eveneens op 3,9 m +NAP worden aangelegd, waardoor het zware (exceptionele) verkeer naar Damen op hoogte kan blijven. Ten zuiden van het Dok zakt de Koningsweg weer naar de bestaande hoogte. De hoge en lage kade aan de zuidzijde worden ten behoeve van de eenheid en ruimtelijke samenhang rondom het Dok, tot aan de brug doorgezet. Dit betekent dat zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het Dok maatregelen moeten worden genomen om het hoogteverschil tussen de brug en de kades op te vangen.

3.9 Duurzaamheid

Het Scheldekwartier wordt naast een maritieme wijk ook een duurzame wijk; het streven is om, in overleg met de initiatiefnemers, vooruitlopend op 2020 energieneutraal te bouwen. Dit geldt voor zowel de gebouwde omgeving als de openbare ruimte.

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van “Trias Energetica”. Deze bestaat uit de volgende drie stappen:

- Beperken van de energievraag.
- Inzetten van duurzame energiebronnen.
- Inzetten van efficiënte technieken bij het gebruik van eindige energiebronnen.

Duurzaamheidsaspecten worden meegenomen in alle fasen van de ontwikkeling (verkaveling, ontwerp, inkoop, etc.). Er wordt steeds gezocht naar de meest duurzame oplossingen. Hierdoor blijken milieuwinst en economische ontwikkeling bijzonder goed verenigbaar, wat leidt tot innovatieve en kostenbesparende oplossingen. Duurzaamheid kan op verschillende manier binnen het Scheldekwartier worden geïmplementeerd. We krijgen door de klimaatverandering vaker te maken met hogere temperaturen en extreme buien. Door de bebouwing voldoende af te wisselen met groen en water die verkoeling en waterberging bieden, kan hierop worden ingespeeld. Wateroverlast wordt zoveel mogelijk voorkomen door gebruik te maken van eenvoudige bouwtechnische voorzieningen zoals groene daken of het afkoppelen van regenwater naar het oppervlaktewater (kanaal, Dok). Daarnaast wordt de openbare ruimte zo ingericht dat overlast door wind zoveel mogelijk wordt voorkomen en er een aangenaam leefklimaat ontstaat.

Er wordt toekomstbestendig gebouwd met mogelijkheden voor veranderd gebruik. Op de zuidgerichte daken van de Machinefabriek kan een circa een halve hectare zonnepanelen worden aangebracht. Voor de openbare ruimte wordt duurzaam ingekocht, bijvoorbeeld bestratingsmateriaal, openbare verlichting en speelvoorzieningen. In samenspraak met de initiatiefnemers zal verder onderzoek gedaan worden naar de financiële haalbaarheid van duurzame opties. De rol van de gemeente is hierbij faciliterend.



Ontwikkelstrategie

4 Ontwikkelstrategie

De Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier geeft een beeld van de gewenste eindsituatie van het Scheldekwardier in 2030. Maar de woningbouwmarkt laat zich moeizaam sturen en realisatie gaat niet vanzelf. De gemeente Vlissingen is weliswaar (nagenoeg) de enige grondeigenaar, ze ontwikkelt het terrein niet alleen. Het Scheldekwardier komt organisch tot stand. Niet via enkele grootschalige deelplannen, maar via meerdere kleinschaligere uitwerkingen. Dit gegeven vraagt een ontwikkelstrategie met als doel om die levendige, duurzame en maritieme wijk, waar de rijke industriële geschiedenis voelbaar en beleefbaar is, in 2030 gerealiseerd te hebben.

De ontwikkelstrategie is een samenspel van diverse aspecten.

- Koersvastheid in ontwikkeling Scheldekwardier.
- Marktbenadering.
- (Voor)investeren in 'motortjes voor de ontwikkeling van het Scheldekwardier'.
- Gebiedspromotie.
- Tijdelijkheid als ordening.
- Ruimtelijke samenhang en beeldkwaliteit.
- Proces / werkwijze deels uitwerkingen.
- Fasering.

Koersvastheid in gebiedsontwikkeling Scheldekwardier

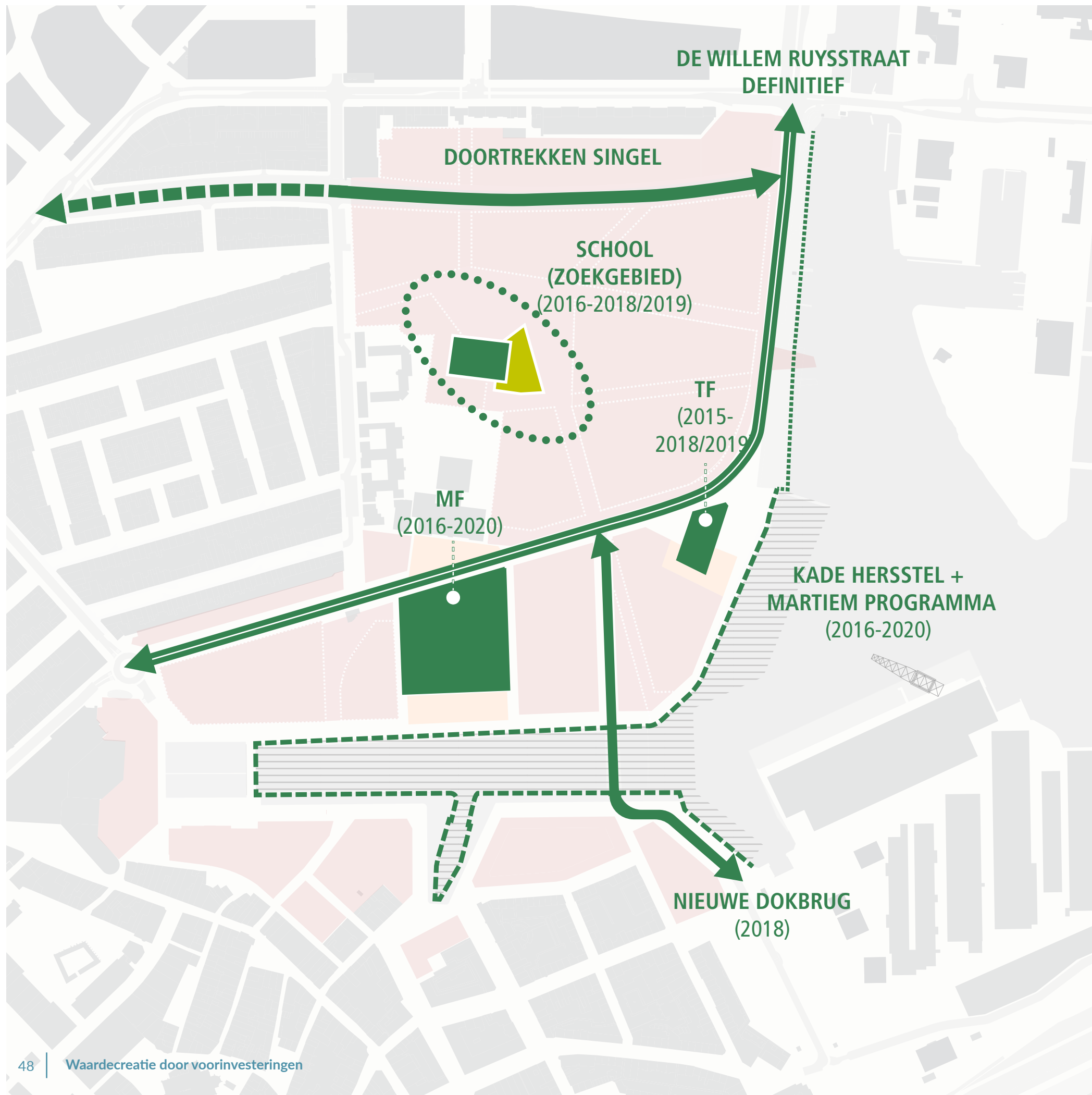
Bij de realisatie van een dergelijke grootschalige gebiedsontwikkeling is een daadkrachtige, koersvast houding van de gemeente van belang. Naast de publiekrechtelijke rol heeft de gemeente Vlissingen een privaatrechtelijke rol. Zekerheden en betrouwbaarheid zijn cruciaal voor marktpartijen, maar ook voor eindgebruikers om te willen/durven investeren.

Van marktpartijen wordt gevraagd om het Scheldekwardier tot realisatie te brengen. Deze zijn bereid om te investeren maar 'vragen daar zekerheid voor terug': voor hen is een standvastige duidelijke koers én houding van de gemeente randvoorwaarde. Marktpartijen moeten er op kunnen vertrouwen dat de gemeente niet alleen zegt dat ze zich maximaal inspannen om het Scheldekwardier te ontwikkelen, maar zij willen dit ook van de gemeente zien.

Van eindgebruikers wordt gevraagd om woningen (en andere programmatische invullingen) af te nemen. Ook eindgebruikers zijn hiertoe wel bereid maar vragen daar ook 'zekerheid voor terug'. Wordt het Scheldekwardier echt ontwikkeld zoals voorgesteld? Wat komt er naast mijn woning? Heb ik last van bouwverkeer?

Vertrouwen bij marktpartijen en eindgebruikers wordt gewekt door onder andere:

- Een duidelijke visie te hebben en deze te volgen. Met de voorliggende Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016 en het Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier wordt de visie op het gebied bestuurlijk (her)bevestigd.
- Te investeren in het gebied en meer specifiek in de 'motortjes' die de stedelijke ontwikkeling versnellen. Met de vaststelling van de Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016 en de bijbehorende grondexploitatie worden de gemeentelijke investeringen voor de komende jaren bestuurlijk bevestigd. Zie ook verderop onder '(voor) investeren in motortjes voor de ontwikkeling'.
- Planologische ontwikkelingsmogelijkheden vastleggen. Een groot bestemmingsplan voor het Scheldekwardier is op basis van de huidige wetgeving niet mogelijk. De lange exploitatietermijn en de onderbouwing in het kader van de haalbaarheid maar ook de duurzaamheidsladder zijn daar met name de oorzaak van. De aankomende Omgevingswet biedt naar alle waarschijnlijkheid handvatten om voor het Scheldekwardier wel juridisch planologische zekerheid te creëren. Voor ontwikkelaars en eindgebruikers is deze juridisch planologische zekerheid belangrijk. Niet alleen kan er snel tot realisatie over gegaan worden, er is ook definitieve zekerheid over de planologische uitgangspunten waarmee risico's zijn weggenomen en er duidelijkheid is over de planologische (on)mogelijkheden.
- Eindgebruikers (de toekomstige bewoners) willen er, voordat zij een woning kopen, op kunnen vertrouwen dat de leefbaarheid gewaarborgd is en dat er duidelijkheid is over de ontwikkelingen in de naaste omgeving. Het voorkomen van jarenlange bouwoverlast is belangrijk. Zie ook verderop onder 'fasering'.



Marktbenadering

Een grootschalige uitwerking met een aantal van te voren geselecteerde marktpartijen is niet aan de orde. Deze insteek leverde de afgelopen jaren weinig resultaat op, omdat dit niet aansloot bij de marktvraag die vooralsnog vooral gericht is op kleinere deelontwikkelingen. Bij de realisatie van deze deeluitwerkingen zijn op hoofdlijnen de volgende varianten van marktbenadering denkbaar:

Eén op één zaken doen

Ontwikkelaars (en beleggers) worden actief benaderd door de gemeente of melden zich zelf om de realisatie van een deelontwikkeling ter hand te nemen. Eén op één zaken doen is bijvoorbeeld geschikt bij kleine deelontwikkelingen en planuitwerkingen. Bij het één op één zaken doen is geen uitvoerige selectieprocedure nodig. Afspraken kunnen één op één gemaakt worden, zolang deze binnen de regelgeving ten aanzien van staatssteun etc. vallen. Voorbeelden van het één op één zaken doen zijn de herbestemming van de Zware Plaatwerkerij met naastgelegen kavel, de ontwikkeling van woningbouw tussen Glacisstraat en De Willem Ruysstraat, de herbestemming van de Timmerfabriek en de afspraken over haalbaarheidsstudies op de Kop van het Dok en de recreatieappartementen langs het kanaal.

Tender (of prijsvraag)

De gemeente zet een stedenbouwkundig bestek, inclusief een conceptcontract 'in de markt' en vraagt ontwikkelaars om binnen de gestelde randvoorwaarden met een planuitwerking te komen. Aan de hand van vooraf gestelde toetsingscriteria worden planuitwerkingen beoordeeld en wordt een keuze voor een plan/partij gemaakt. Met de 'winnaar' van de tender worden afspraken gemaakt over de realisatie van de deelontwikkeling. Een tender is bijvoorbeeld geschikt bij grote ontwikkelprogramma's, moeilijke/risicovolle locaties of juist bijzondere locaties. Voordeel kan zijn dat er vernieuwende concepten uitkomen of dat er extra kwaliteit gerealiseerd wordt vanwege de 'competitie' die in een tender zit. Ook levert een tender extra publiciteit op. Een tender vraagt een uitgebreide voorbereiding. Voor de ontwikkeling van Bestevaer, het gebied rondom het Dokje van Perry, is een tender doorlopen. Voor de herbestemming van de Machinefabriek heeft een

marktconsultatie plaatsgevonden, die eveneens een vervolg krijgt in een tender. Per deeluitwerking wordt besloten welke wijze van marktbenadering op dat moment het meest kansrijk is. Bij de realisatie van openbare werken (brug, kades, wegen, etc.) worden aanbestedingsbeleid en -wetgeving gevolgd.

(Voor)investeren in 'motortjes voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier'

Om de ontwikkeling van het Scheldekwartier een impuls te geven, is het doen van investeringen onontkoombaar. Naast de laatste nog benodigde verwervingen, zal geïnvesteerd moeten worden in zaken die fungeren als 'motortjes' voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier. Gemeentelijke (voor) investeringen wekken ook vertrouwen bij marktpartijen en eindgebruikers. Zij zullen eerder bereid zijn te investeren in een gebied 'waar het de komende jaren gaat gebeuren'.

Investeren leidt ook tot waardecreatie. Door de realisatie van een brug, damwanden en een maritiem programma krijgt het gebied een totaal andere aanblik. In plaats van een verlaten fabrieksterrein, is een belangrijk deel van het raamwerk voor het gebied klaar. Daarmee wordt ook waarde aan het gebied toegevoegd. De aanwezigheid van een kwalitatief hoogwaardig (gemengd) maritiem programma is een aanjager voor de gebiedsontwikkeling en zal zeker zorgen voor waardecreatie van de omliggende gronden. De potentie van het gebied, in het bijzonder rondom het Dok, wordt direct zichtbaar.

De realisatie van een maritiem programma vraagt een (voor) investering in havenvoorzieningen, zoals steigers, bolders, walstroom, etc. Het herstellen van kades (en oever) is nodig om deze weer veilig terug in gebruik te geven aan de Vlissingers. De kade moet vernieuwd zijn voordat het Dok gebruikt kan worden. Een nieuwe Dokbrug is een andere vereiste voor het gewenste gebruik van het Dok en de bedrijfsvoering van KSG. De huidige brug is afgeschreven en kan nauwelijks meer geopend en gesloten worden.

4

Goede wijkvoorzieningen zijn belangrijk voor toekomstige bewoners. De realisatie van een (brede) school in het Scheldekwardier is een trekker voor de doelgroep gezinnen met jonge kinderen. Dat zal een investering van de gemeente vergen.

Met de investering in het cascoherstel van de Machinefabriek blijft een belangrijk industrieel relict behouden. Dat is voor de uitstraling en de identiteit van het gebied belangrijk. Daarnaast wordt met deze investering een parkeervoorziening gerealiseerd die nodig is om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. Deze behoefte zal bij de totstandkoming van de geplande ontwikkelingen in de komende vijf jaar al ontstaan.

Ruimtelijke samenhang en beeldkwaliteit

Eén van de aanleidingen voor de actualisatie van de Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier, was de behoefte om meer regie te hebben op de ruimtelijke samenhang en de gewenste beeldkwaliteit. Dit omdat het gebied niet in één keer gerealiseerd wordt, maar organisch tot ontwikkeling wordt gebracht via kleinere deelplanuitwerkingen. Zowel de Ontwikkelingsvisie als het Beeldkwaliteitsplan bieden hiervoor handvatten.

Gebiedspromotie

De gebiedspromotie voor het Scheldekwardier is om meerdere redenen van belang. Gebiedspromotie biedt de kans om het Scheldekwardier op een actieve manier bij toekomstige bewoners en ontwikkelaars/beleggers bekend te maken. Niet alleen op regionaal niveau, maar ook op (intern)nationaal niveau. De unieke locatie en het unieke karakter van het Scheldekwardier kunnen benut worden en bieden kansen om de interesse te wekken. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan het (op voorhand) verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit of het op strategische plaatsen met wervende beelden reclame maken voor het Scheldekwardier.

Maar gebiedspromotie is meer dan dat. Het kan bijdragen aan het (indien mogelijk) faciliteren van initiatieven vanuit zorg, kunst en cultuur en het lokale en regionale bedrijfsleven, al dan niet tijdelijk. Het streven is dat bezoekers en inwoners het stadsdeel in wording niet alleen blijven associëren met kwaliteit, maar ook met creativiteit, watersport en wonen. Gebiedspromotie benut kansen, bijvoorbeeld het actief

kenbaar maken bij (landelijke) beleggers en ontwikkelaars dat de marinierskazerne een vraag naar woningen zal creëren en dat het Scheldekwardier daar een prima locatie voor is. Een ander voorbeeld van gebiedspromotie is het benadrukken van de realisatie van een nieuwe marina met de bijbehorende specifieke woonmilieus.

Om het Scheldekwardier hernieuwd 'op de kaart te zetten', wordt in 2017 concreet een aantal instrumenten aangereikt om de gebiedspromotie voor het Scheldekwardier vorm te geven.

Tijdelijkheid als ordening

De komende decennia transformeert het Scheldekwardier in een volwaardig, maritiem stadsdeel. In deze periode is het belangrijk ervoor te zorgen dat bezoekers en inwoners van Vlissingen het als een aantrekkelijk verblijfsgebied en onderdeel van het stadscentrum ervaren. Dit kan onder andere door tijdelijk gebruik van gebouwen en openbare ruimte. De doelstelling om het Scheldekwardier 'terug te geven aan de stad' en nu al een gewaardeerd onderdeel van de stad te laten uitmaken, is grotendeels geslaagd.

Proces / werkwijze deeluitwerkingen

Met de door de gemeenteraad vastgestelde 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016' en 'Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier' liggen de belangrijkste kaders voor de ontwikkeling van het gebied vast. Om de ontwikkeling daadwerkelijk op gang te brengen is een vervolgstap nodig. Deze wordt gezamenlijk met marktpartijen gezet. Dat vraagt structuur en duidelijkheid. Daarom wordt per ontwikkelplot een zelfde methodiek gehanteerd:

- Per ontwikkelplot wordt een locatiepaspoort en een (intentie)overeenkomst opgesteld. In het locatiepaspoort kunnen, naast de kaders uit de visie en het Beeldkwaliteitsplan, nadere eisen worden gesteld. Bijvoorbeeld ten aanzien van programma, grondwaarde, garanderen leefbaarheid omgeving, duurzaamheid, parkeren, technische randvoorwaarden, positie rooilijnen en bouwhoogtes.
- In de intentieovereenkomst worden afspraken vastgelegd, onder andere over proces, besluitvormingsmomenten, grondwaarde, doorlooptijden, afscheidsmomenten, optievergoeding, wederzijdse verplichtingen, etc.

- Zowel de (intentie)overeenkomst als het locatiepaspoort vormen dus feitelijk de basis voor verdere deelplanuitwerkingen.
- Met deze werkwijze is er regie op de ontwikkeling van het Scheldekwardier en wordt marktpartijen de mogelijkheid geboden om in dialoog tot uitwerking over te gaan.

Fasering

De planningshorizon waarin het hele gebied zich zal ontwikkelen tot een nieuw stadsdeel omspannt zeker twintig jaar. Door te streven naar een spreiding van initiatieven in Binnenstad, Scheldewerf en Scheldewijk, groeit het Scheldekwardier organisch waarbij uitgangspunt is dat zoveel mogelijk tegen de bestaande stad aan wordt gebouwd en bouwverkeer zo veel als mogelijk via de nog niet ontwikkelde delen afgewikkeld wordt. Met deze fasegewijze benadering (ontwikkeling vanaf de randen) kan zo veel als mogelijk een aanvaardbaar woonmilieu gewaarborgd worden. Deelplots die 'klaar zijn' worden rondom woonrijp gemaakt. Daarmee krijgt de deelplot meteen de kwaliteit van de eindsituatie, wordt 'afstand' gecreëerd tot nog te ontwikkelen deelplots en wordt bouwverkeer geweerd. Deze 'fasering' en het waarborgen van een aanvaardbaar woonmilieu worden als randvoorwaarde opgenomen in de op te stellen locatiepaspoorten.

Verder wordt met deze benadering gedurende de gehele doorlooptijd ingespeeld op de actuele vraag uit de markt. In iedere behoefte kan worden voorzien (voor zover deze passen binnen het beoogde stedelijke woonmilieu). Individuele projecten kunnen op deze wijze zorgvuldig binnen het ruimtelijk raamwerk worden gepositioneerd; het juiste initiatief op de juiste plek. Hierbij staat het versterken van de samenhang en de identiteit van de deelgebieden, en het leveren van een bijdrage aan de ruimtelijke en programmatische ambities van de Ontwikkelingsvisie voorop. Nieuwe ontwikkelingen maken het mogelijk steeds een deel

van de openbare ruimte aan te leggen. Zo ontstaan er steeds meer verbindingen met de bestaande stad en het water (bijvoorbeeld Singel, Houtkade, Dokbrug). De aanleg van het maritiem programma in het Dok en de realisatie van een school in Scheldewijk (in combinatie met de aanleg van het Vesting Park) zijn belangrijke aanjagers in de ontwikkeling van het Scheldekwardier.

5 Planning en fasering



Ontwikkellocaties 2016-2020

5 Planning en fasering

In hoofdstuk 2 van voorliggende visie is ingegaan op de ontwikkelingen die inmiddels zijn afgerond of in uitvoering zijn. De Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016 en de bijbehorende grondexploitatie gaan uit van een gefaseerde realisatie van de rest van het Scheldekwardier. De Ontwikkelingsvisie heeft voldoende flexibiliteit in zich om te kunnen reageren op marktontwikkelingen. Echter voor de korte termijn en voor de fasering van de kosten en opbrengsten in de grondexploitatie dient wel een reële realisatieplanning te worden aangenomen. In dit hoofdstuk wordt een beeld van (mogelijke) concrete ontwikkelingen voor de komende vijf jaar (2016 – 2020) beschreven en globaal de ontwikkelingen voor de totale looptijd.

Periode 2016 - 2020

Vastgoed ontwikkeling

- Realisatie deelplot 3d (perceel achter de Kleine Markt).
- Realisatie Zware Plaatwerkerij en naastgelegen deelplot 3e.
- Realisatie deelplot 6c (woningen tussen De Willem Ruysstraat en Glacisstraat).
- Voorbereiding en realisatie Kop van het Dok.
- Voorbereiding en realisatie deelplot 3a (oostzijde Dokje van Perry) en deelplot 3c (voormalig postkantoor).
- Realisatie eerste deelplootscheldewijk.
- Realisatie deelplot 6a (Ketelmakerij).

Openbare ruimte

- Voorbereiding en realisatie Dokbrug.
- Vervangen damwanden cq. vormgeven secundaire waterkering en plaatsing Scheldekraan op definitieve plek.
- Omgeving opgeleverd vastgoed, waaronder Zware Plaatwerkerij.
- Start bouwrijp maken Scheldewijk en Noordzijde Dok.

“Bijzonder programma”

- Uitgifte 1e plot tbv Particulier Opdrachtgeverschap Scheldewijk.
- Acquisitie (mariniers, (collectief) particulier opdrachtgeverschap, etc.).
- Herbestemming Timmerfabriek.
- Marktconsultatie en tender herbestemming Machinefabriek.
- Voorbereiding en realisatie recreatieappartementen.
- Voorbereiding en realisatie maritiem programma.
- Voorbereiding en realisatie school Scheldewijk.



Randen binnenstad herstellen en ontwikkelen vanuit bestaande stad (2016-2020)



Sfeerimpressie: Jachthavenontwikkeling in het Dok en eerste deelplotontwikkelingen Scheldewijk rondom het Dok.



Sfeerimpressie: Herbestemming Timmerfabriek, ontwikkeling recreatieappartementen in hoogteaccent aan het kanaal en afmeerfaciliteiten voor riviercruiseschepen

5

Periode 2021 t/m 2025

- Afronding vastgoedontwikkelingen zuidzijde Dok.
- Afronding ontwikkeling plangebied tussen Machinefabriek en rotonde (deelplot 6).
- Start realisatie vastgoed tussen Machinefabriek en Timmerfabriek (deelplots 8 en 9).
- Afronding ontwikkeling noordzijde De Willem Ruysstraat (deelplot 11).
- Vervolg realisatie Scheldewijk (deelplots 12-14 en 15-18).



Gebieden afronden, ontwikkelen vanuit de bestaande stad (2021-2025)

Periode 2025 t/m 2030

- Afronding vastgoedontwikkelingen tussen Machinefabriek en Timmerfabriek.
- Afronding Scheldewijk.



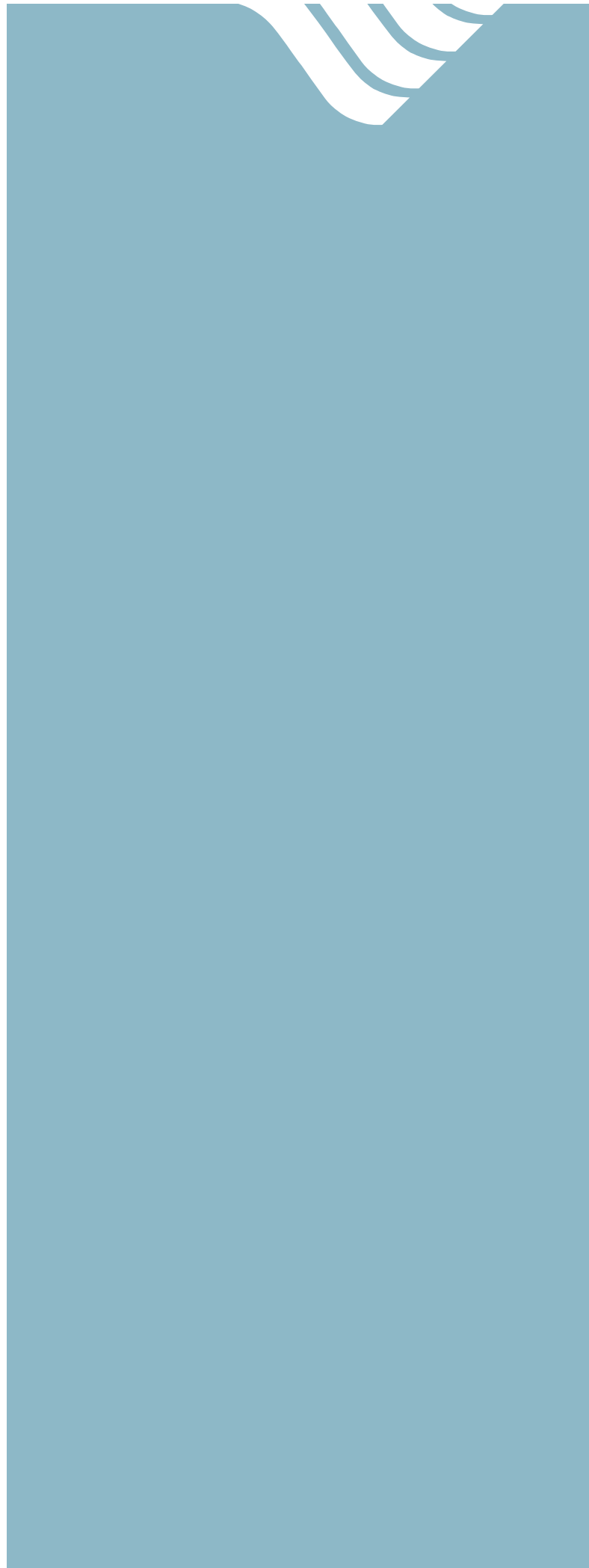
Gebieden afronden (2026-2030)



Sfeerimpressie: Scheldekwartier 2030

Bijlagen





A Context



A Context

A.1 Demografische ontwikkelingen / sociaal economische ontwikkeling

Vlissingen heeft volgens het CBS sinds 2000 een vrij constante bevolkingsomvang van circa 44.000 inwoners, met een licht stijgend aantal huishoudens. Demografisch gezien is Vlissingen anno 2016 volop in beweging. Enerzijds is er sprake van vergrijzing, waardoor de top van de bevolkingspiramide toeneemt. Anderzijds zorgt de recente toename van vluchtelingen voor aanvullingen in de leeftijdscategorie 20-45. Met een aanzienlijke populatie studenten en arbeidsmigranten is dit ook de leeftijdscategorie waarin Vlissingen zich positief onderscheidt van de andere steden in Zeeland. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een vertraging van de afname van de bevolkingsgroei.

Zowel de vergrijzing als de komst van (alleenstaande) statushouders, versterken de algemene trend van huishoudensverdunning (een huishouden bestaat gemiddeld uit steeds minder personen) en dus een toenemende behoefte aan woningen. Ontwikkelingen op het gebied van onderwijs en innovatie (Kenniswerf, Campus Zeeland) hebben een potentiële aanzuigende werking op studenten en hoger opgeleid personeel. Daarbij zal een aantrekkende economie zorgen voor meer vraag naar laaggeschoold personeel. Naast sociaal maatschappelijke aspecten is ook werkgelegenheid van invloed op de demografische ontwikkeling. Ontwikkelingen als de versterking van de stedelijke aantrekkelijkheid van de agglomeratie Middelburg-Vlissingen, de komst van de marinierskazerne en economische ontwikkelingen in het Sloegebied en Buitenhaven zorgen voor een toename aan werkgelegenheid en daarmee behoud of toename van het aantal inwoners.

De hierboven genoemde ontwikkelingen en demografische gevolgen zijn aanvullend op de beleidsneutrale provinciale bevolkingsprognose 2015. Deze gaat uit van een bevolkingsgroei van 2.501 huishoudens binnen de regio Walcheren tot 2026. Op Walcherse schaal worden woningmarktafspraken gemaakt om deze groei te faciliteren.



	sportvoorzieningen nieuw		transferium/cruiseterminal		groene afronding stad		park/sport		stedelijk gebied nieuw
	bedrijven nieuw/herstructurering		uitbreiding winkelcentrum		versterken groen raamwerk		bedrijventerrein bestaand		sportpark Vrijburg
	onderwijs/zorg nieuw/herstructurering		groene boulevard		versterken boulevards		bedrijven nieuw/herstructurering		stedelijk gebied bestaand
	wonen nieuw/herstructurering		groenblauwe ader/Nieuwe Vliedingse Watergang		verbeteren verbindingen entrees - binnenstad - boulevards		bedrijven nieuw/herstructurering gemengd met andere functies		uitzichtpunt
	bastions/bijzonder programma		stadshart (Bellamypark/Spuiplein)		bijzondere stadsentree		binnenstad		buitengebied/geledingszone

Structuurvisiekaart (2009)

A.2 Visies

Structuurvisie / woonvisie actualisatie 2013

In 2013 zijn de Structuurvisie, de Woonvisie en de Nota Grondbeleid geactualiseerd. Hierbij is de realisatie van een duurzame ruimtelijke kwaliteit leidend en wordt de nodige flexibiliteit benut om optimaal te kunnen anticiperen. Het streven van de gemeente om te groeien naar een financieel duurzaam evenwicht vormt hierbij de leidraad.

Actualisatie: een duurzame flexibele ruimtelijke structuur en een financieel evenwicht

De actualisatie van de structuur en woonvisie heeft geleid tot de volgende bijstellingen:

- Inzet op nieuwe accenten: het verder verzilveren van de kansen in de huidige markt.
- Inzet op flexibiliteit om optimaal in te kunnen spelen op (markt)kansen.
- Kleinschaligheid passend bij de huidige economische omstandigheden.

Stadshavens

Het Scheldekwartier maakt integraal onderdeel uit van Vlissingen Stadshavens. Ooit vormde het (stads)havengebied het economisch kloppend hart van de stad, nu is het een barrière tussen stadsentree en binnenstad. Samen met de ontwikkeling van het Scheldekwartier, staat Vlissingen Stadshavens voor de ontwikkeling van de Kenniswerf, de Binnenhavens, de Buitenhaven en de Spoorzone. Het gebied moet de nieuwe publieke voorkant van de stad worden en ruimte bieden aan wonen, onderwijs, recreatie en werken (watergebonden en op landschappelijke wijze ingepast) met het water als structurerend en verbindend element.

De strategische ligging van de binnenhavens tussen zee en binnenwater is uitgangspunt voor de ontwikkeling van een nautisch maritiem centrum, met o.a. een watersportservicecentrum, en voor de versterking van de aanwezige bedrijvigheid op het gebied van scheepvaart en visserij. Het water wordt onderdeel van het stedelijk netwerk van werkhavens in de periferie naar watersport- en maritiem woonhart in de stad.





- | | | | | |
|---------------------------|------------------|------------------------------------|---|--|
| Cruiseterminal | Groene Boulevard | Versterken ruimtelijke relatie | Scheldekwartier gemengd | F Bedrijvigheid / broedplaatsen |
| Station NS | A58 | Zichtlocatie / bijzonder programma | Historische binnenstad | G Herstructurering bestaand bedrijventerrein |
| Uitbreiding winkelcentrum | Stadspoorten | Groen bestaand | A Wonen / bedrijvigheid | H Leisure / kantoren / bedrijven |
| Kern winkelgebied | Stadsboulevard | Park / sport nieuw | B Wonen / leisure / bedrijvigheid | Bestaand bedrijventerrein |
| Landmark nieuw | Openbare kade | Transferium | C Kenniswerf | Binnenhaven |
| Watertaxi | Doorzicht | Verhoging Sloebrug | D Jachthaven/ watergebonden bedrijvigheid | |
| | Jachthaven | Scheldekwartier Wonen | E Kantoren | |

Structuurvisiekaart Stadshavens (2009)

A.3 Beleid

Wonen

Het Vlissingse woonbeleid kent drie speerpunten:

1. Kwaliteit boven kwantiteit:

in een regio met een afnemende huishoudensgroei gaat de kwaliteit van de woningvoorraad in toenemende mate een rol spelen bij het huisvesten van (nieuwe) inwoners. Dit heeft zijn uitwerking op de bestaande voorraad door renovaties en herstructurering, maar ook bij nieuwbouwprojecten is dit een belangrijk uitgangspunt.

2. De ontwikkeling van aanvullende woonmilieus:

Vlissingen kent een aanzienlijk deel na-oorlogse woningbouw gelegen in het woonmilieu 'Buiten-centrum'. De woonmilieus 'Centrum' en 'Groen-stedelijk' zijn ondervertegenwoordigd, terwijl dit in de huidige tijd gewilde milieus zijn voor de consument (Stec rapport 2012).

3. Het toevoegen van aanvullend programma:

de Vlissingse woningvoorraad kenmerkt zich door: een verouderde voorraad (50% < 1970), een lage waarde van de woningen (ca 50% < 150.000,- WOZ) en relatief veel kleine verouderde goedkope appartementen. Het woonbeleid is er op gericht de woningvoorraad in kwaliteit te laten groeien door geleidelijk de 'onderkant' van de markt weg te halen en aan de 'bovenkant' woningen toe te voegen.

De Walcherse woningmarkt en trends op de woningmarkt

De Vlissingse woningmarkt is onderdeel van de Walcherse woningmarkt. Het overgrote deel van de verhuizingen vindt plaats binnen het Walcherse (Stec rapport 2012). Door hun ligging en karakter bieden de drie gemeenten op Walcheren een complementair pakket van woonmilieus aan. In de Walcherse woningmarktafspraken komt dit duidelijk tot uiting en is de intentie deze complementariteit te versterken. Vlissingen heeft hierbij met name stedelijke woonmilieus te bieden, zowel centrum-stedelijk als groen-stedelijk.

Samengevat is de Walcherse woningmarktopgave voor de komende jaren (Stec rapport 2012):

- Ontwikkel nieuwbouw die complementair is aan de bestaande voorraad.
- Maak meer ruime koopwoningen tussen € 200.000 en € 300.000.
- Maak meer huurwoningen boven de € 562,-/maand, incl. boven de huurtoeslaggrens.
- Speel in op de vergrijzing met levensloopbestendige eengezinswoningen en aantrekkelijke appartementen.

Aanvullend hierop wordt bij de analyse van WoOn2012 geconstateerd dat een trek van huishoudens naar de stad voor werk en voorzieningen is ingezet (Scoop 2013). Deze is groter dan waarvan WoOn2009 en het Stec rapport uitgaan. Stedelijke woonmilieus zijn in trek. Ook de maatschappelijke trend van minder 'eigendom' naar meer 'gebruik' manifesteert zich op de woningmarkt. De beperking van de mogelijkheden voor woningfinanciering leveren hier ook een bijdrage aan. Dit resulteert in een toenemende vraag naar huurwoningen (zowel onder als boven de liberalisatiegrens (€ 699,-) (WoOn2012).

Qua woningtypologie is er een toenemende vraag naar appartementen, in zowel het huur- als het koopsegment (Stec 2012). Deze vraag laat zich verklaren door de toenemende vergrijzing en het meer 'footloose' willen zijn van jongeren. Uit recente marktcijfers van CBS/Funda is, nu de woningmarkt aantrekt, in Vlissingen een duidelijk toenemende vraag te zien naar middeldure koopeengezinswoningen. Dit kan mede het gevolg zijn van een beperkte doorstroming op dit deel van de markt, aangezien ouderen (al dan niet alleenstaand) langer in hun oorspronkelijke eengezinswoning blijven wonen. Met betrekking tot de kwalitatieve vraag, kan worden geconcludeerd dat deze de gehele range van woningtypen beslaat, met de nadruk op middeldure koop en huurwoningen (Stec rapport 2012).

A

Het Scheldekwartier en het woonbeleid

De ontwikkeling van het Scheldekwartier is van het grootste belang voor het uitvoeren van het woonbeleid. Het project voegt als enige in Zeeland een aanzienlijk programma toe in het woonmilieu 'Centrum'. Daarbij kan het door zijn omvang en verscheidenheid aan kwaliteiten een heel palet aan woningtypen opleveren, variërend van penthouses met uitzicht op zee/de havens, tot stadswoningen in een binnenstedelijke setting. Het project kan daarmee uitstekend inspelen op de vragen vanuit de markt. De ligging aan de Binnenhavens maakt het Scheldekwartier tot een unieke woonlocatie met de potentie om nieuwe bewoners van buiten de regio en zelfs van buiten de landsgrenzen te kunnen trekken. In de Walcherse woningmarktafspraken heeft de realisatie van het Scheldekwartier dan ook de hoogste prioriteit gekregen.

**Economie (detailhandel/supermarkt/kantoren/horeca)
Detailhandelsbeleid**

De Detailhandelsstructuurvisie Vlissingen focust op versterking van het bestaande aanbod en de invulling van de leegstaande panden in het winkelrondje Walstraat-St Jacobsstraat-Oude Markt-Spuistraat-Lange Zelke. Op dit moment wordt ook gekeken naar de invulling van het braakliggende terrein aan de Kleine Markt/Walstraat. Algemene randvoorwaarde is dat detailhandel op het Scheldekwartier de detailhandel in de binnenstad moet versterken. Belangrijke toetsingscriteria zijn: grootschalig en een concept dat extra aantrekkingskracht op (bovenlokale) bezoekers genereert of vernieuwend is. Reguliere binnenstadsdetailhandel hoort thuis in het huidige kernwinkelgebied in de Vlissingse binnenstad.

Supermarktbeleid

In de concept Supermarktstructuurvisie Vlissingen (oktober 2015) is het Scheldekwartier benoemd als mogelijke locatie voor een eventuele derde supermarkt in de binnenstad. Dit kan ook een verplaatsing binnen de gemeente inhouden, gelet op de beperkte marktruimte in Vlissingen voor supermarkten.

Kantoren

Als uitwerking van het rijksbeleid ter voorkoming van overaanbod van kantoren, dient selectief omgegaan te worden met nieuwe kantoorontwikkeling. Het provinciaal beleid wil

dat zelfstandige kantoren zoveel mogelijk gesitueerd zijn in of direct aan de binnenstad van Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen. Het Scheldekwartier voldoet hieraan. Bij ontbreken van mogelijkheden in of direct aan de binnenstad is vestiging aan toegangswegen voor stadscentrum dichtbij doorgaande wegen en aan stadsranden bij een toegangsweg mogelijk. Kantoren met een publieksfunctie dienen goed bereikbaar te zijn met het OV.

Horeca

Nieuwe horecavestigingen op het Scheldekwartier zijn alleen mogelijk in het deel dat functioneel behoort tot de binnenstad (gebied ten zuiden van De Willem Ruysstraat). Voorwaarde voor nieuwe horeca is aansluiting en aanvulling op de horeca in de binnenstad. Horeca ondersteunend aan de hoofdfuncties op het Scheldekwartier (ook in de aanwezige industriële gebouwen) is ook mogelijk. In het reeds gerealiseerde bouwblok Bestevaer is deels een horecabestemming opgenomen.

Integraal Huisvestingsplan (brede) school

In het gebied 'centrum' staan nu drie basisscholen op twee locaties, de Branding in de Bouwen Ewoutstraat en de Frans Naereboutschool en Vlot/Ichtusschool aan de Grote Markt. De locatie Bouwen Ewoutstraat is gebouwd in 1972 en heeft een extra noodlokaal alsmede een gymlokaal. Het gebouw aan de Grote Markt en de daarbij behorende gymzaal zijn naoorlogs en dateren uit 1949. De capaciteit van deze locaties bedraagt ca. 2.900 m² bvo, waarin in 2015 ca. 440 leerlingen waren gehuisvest.

Op grond van prognoses wordt op korte termijn (< 5jaar) een stijging van het aantal leerlingen verwacht tot ca. 500. Op langere termijn (15 jaar) is de verwachting dat deze toename van leerlingen als gevolg van bouwplannen in het Scheldekwartier per saldo teniet gedaan wordt door de algemene krimp. Hiermee blijft het aantal leerlingen dat in het voedingsgebied Centrum gehuisvest dient te worden ca. 450. Staand gemeentelijk onderwijshuisvestingsbeleid is adequate en efficiënte huisvesting in kwalitatief voldoende gebouwen, waarbij een brede school/IKC in één gebouw geen voorwaarde noch uitgangspunt is.

Waterkering

De kades en oevers van het Scheldekwardier zijn onderdeel van de regionale waterkeringen. De aanwijzing van de regionale waterkeringen valt onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Zeeland die hieraan uitvoering heeft gegeven in de Verordening Ruimte. Het Waterschap Scheldestromen is de beheerder van de regionale waterkeringen en verantwoordelijk voor het op orde houden van de regionale waterkeringen volgens de normeringen zoals opgenomen in de Legger.

De regionale waterkering is rondom het Dok gelegen en loopt verder in noordelijke richting langs het Kanaal door Walcheren. Ten zuiden van het Dok loopt deze in zuidelijke richting over de Koningsweg tot aan de Commandoweg. De regionale waterkeringen zijn opgedeeld in drie zones zijnde het waterstaatwerk, beschermingszones A en B. Binnen deze afzonderlijke zones gelden vanuit de Keur verschillende voorwaarden ten aanzien van het bouwen en gebruik. Voor beschermingszone A, gelegen rondom Het Dok, is door het waterschap een bebouwingscontour vastgesteld die het mogelijk maakt in deze zone te bouwen. Momenteel loopt er een project waarin de regionale waterkeringen opnieuw worden vastgesteld en tevens een normering wordt toegekend aan de regionale keringen. De normering zal bestaan uit hoogtebepalingen en stabiliteitsnormeringen voor de dijken. Provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat Zee en Delta trekken dit project.

Verkeer en parkeren

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Vlissingen 2012-2020 (GVVP)

Ruimtelijke, maatschappelijke en economische investeringen vragen om een passende en sterke infrastructuur. In het GVVP is vastgelegd dat verkeer en vervoer faciliterend is aan de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de stad. Het algemene uitgangspunt is dat verkeer zo min mogelijk overlast geeft ten aanzien van de leefbaarheid, geen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid en op een zo duurzaam mogelijke wijze wordt vormgegeven. De inzet op een sterk verkeerssysteem vanuit alle modaliteiten (autoverkeer, fietsverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer en vervoer over water) zorgen voor een afgewogen mobiliteitskeuze in het Scheldekwardier.

Verkeerscirculatieplan Binnenstad Vlissingen 2013 - 2017 (VCP Binnenstad)

Het Scheldekwardier maakt binnen het VCP deel uit van het plangebied Binnenstad. De doelstelling voor dit gebied is: een integraal pakket van maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie in de Vlissingse binnenstad, passend binnen de ruimtelijke en economische ontwikkelingsperspectieven, en met een positieve uitwerking op de leefbaarheid, economische vitaliteit en verblijfskwaliteit. Voor het Scheldekwardier is De Willem Ruysstraat een belangrijke gebiedsontsluitingsweg, die het verkeer komende vanaf de A58 via het Scheldekwardier en de Aagje Dekenstraat naar de (parkeervoorzieningen in) de binnenstad leidt. Deze route toont de diversiteit van Vlissingen aan de bezoekers en biedt door zijn directheid economische voordelen voor de gehele binnenstad. Verdere optimalisatiemogelijkheden van deze ontsluitingsroute worden onderzocht. Met de ontwikkeling van het Scheldekwardier streeft de gemeente Vlissingen er naar om goede parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad te bieden. Deze moeten zowel voor bezoekers als voor bewoners van de binnenstad een positieve bijdrage leveren aan het verblijf- en leefklimaat.



Verkeerscirculatieplan Binnenstad
Uit GVVP 2012-2020

Parkeerbeleid (op basis van het GVVP)

De toename van het autobezit en autogebruik legt een steeds zwaardere druk op de openbare ruimte. Met name de binnenstad is hier niet op ingericht. Het parkeerbeleid moet zijn bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van de binnenstad en de leefbaarheid in de wijken. Het beleid is gericht op de verschillende type parkeerders; bewoners, bezoekers en werkenden. Het uitgangspunt is dat bezoekers van de binnenstad parkeren aan de randen van de binnenstad in (nieuwe) gebouwde parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld in het Scheldekwardier). Hieraan dient een goed werkend dynamisch parkeerverwijssysteem gekoppeld te zijn, dat de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen voor bezoekers vergroot. Voor bewoners en ondernemers is een vergunninghoudersregime van kracht waarmee in de binnenstad kan worden geparkeerd.

Bij nieuwbouw, verbouw of functieveranderingen is het noodzakelijk voldoende parkeerplaatsen te realiseren om de bereikbaarheid en leefbaarheid op peil te houden. In principe wordt de parkeervraag bij nieuwbouw op eigen terrein opgelost. Indien dit onmogelijk is, wordt gezocht naar oplossingen in de openbare ruimte of kan worden onderzocht of er van de bestaande parkeercapaciteit gebruik kan worden gemaakt. Ten behoeve van de levendigheid in de woonstraten, kan bezoekersparkeren (van bewoners) in de openbare ruimte worden opgelost. Voor de berekening van de parkeervraag worden de richtlijnen van het CROW toegepast.

Duurzaamheid

Duurzaamheidsaspecten zijn opgenomen in het milieubeleid Klimaat & Energie 2016-2019 (nog vast te stellen). Alle nieuwbouw moet vanaf 2020 (bijna) energieneutraal zijn, dat wil zeggen: zelf de energie opwekken die nodig is voor het verwarmen, koelen en ventileren van de woning en voor warm tapwater en verlichting.

B Uitvoeringsaspecten



B Uitvoeringsaspecten

B.1 Bodemverontreiniging

Door het gebruik van het plangebied Scheldekwartier in het verleden als binnenstadslocatie en scheepswerf, is de (water) bodem op diverse plaatsen verontreinigd geraakt. Op basis van diverse bodemonderzoeken is een saneringsplan voor het totale plangebied opgesteld. Uitgangspunt van dit plan is, dat mobiele spots worden gesaneerd door middel van ontgraven of eventueel met gebruikmaking van in-situ technieken. De niet-mobiele, diffuus aanwezige, verontreiniging bevindt zich met name in de bovenste één a anderhalve meter van de bodem. Deze verontreiniging zal zoveel mogelijk gesaneerd worden door het uitsluiten van contactmogelijkheden. Dit kan door het aanbrengen van een leeflaag of door het afdekken van de verontreiniging door middel van bebouwing of verharding.

Uitgaande van bovenstaande zal per te ontwikkelen deelgebied bekeken worden op welke wijze de bodemsanering het meest (kosten)efficiënt uitgevoerd kan worden. Een uitdaging in de saneringsopgave vormt het tijdelijk gebruik van de locatie. Met name rondom het Dok zijn terreinen zodanig gesaneerd dat deze tijdelijk in gebruik genomen kunnen worden. Hiertoe is een leeflaag aangebracht van minimaal 20 cm dikte. Ook voor het terrein ten noorden van De Willem Ruysstraat is het wenselijk om (gedeeltes van) het terrein op deze wijze gefaseerd in gebruik te kunnen nemen.

B.2 Grondbalans

Uitgangspunt is dat de grond binnen het plangebied zo veel mogelijk wordt herschikt, zodat met een gesloten grondbalans kan worden gewerkt. Gezien de bodemkwaliteit in de bovenste bodemlaag, moeten graafwerkzaamheden binnen het plangebied voorkomen worden. Parkeren vindt daarom zoveel mogelijk op maaiveld plaats en er wordt kruipruimteloos gebouwd. Herbruikbare grond die vrijkomt bij de aan te leggen infrastructuur wordt zoveel mogelijk toegepast binnen het plangebied. Voor het noordoostelijk deel van het plangebied, ten noorden van de Willem Ruysstraat, wordt een toekomstig peil aangehouden van 3,9 m +NAP. Door het verhogen van het peil op deze deellocatie, wordt een sanerende maatregel genomen door het aanbrengen van een leeflaag en wordt een afzetlocatie voor vrijkomende herbruikbare grondstromen gerealiseerd. Daarnaast kan hemelwater ter plaatse van dit deelgebied, afstromen richting het oppervlaktewater (zie ook onder rioleringsplan).

B.3 Rioleringsplan

Voor de aanleg van De Willem Ruysstraat is voor het plangebied ten noorden van het Dok een rioleringsplan opgesteld. Met de aanleg van De Willem Ruysstraat is tevens de hoofdroute voor de afvoer van het huishoudelijk afvalwater binnen het plan gerealiseerd. Uitgangspunt is dat er een scheiding wordt gerealiseerd in de regenwaterriolering tussen de hoger en lager gelegen gebieden. Dit wordt de waterscheiding genoemd. Het regenwater dat in de laaggelegen gebieden valt, wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater aan de Schuitvaartgracht. De hooggelegen gebieden zullen afvoeren richting het Kanaal door Walcheren. De waterscheiding is aangegeven met een groene lijn in figuur 4 van het rioleringsplan.



B.4 Archeologie

Het plangebied Scheldekwartier is in de aanloop van de ontwikkeling uitvoerig onderwerp van archeologische (voor-) onderzoeken en daaropvolgende belangenafwegingen geweest. Bij de belangenafwegingen zijn de volgende keuzes gemaakt:

- Het terrein aan de zuidzijde van de Dokhaven is vanaf de Plaatwerkerij tot iets voorbij het Dokje van Perry definitief onderzocht. Het onderzoek heeft tot zeer goede resultaten geleid, die in een publieksboek 'Verhalen uit de fles' zijn opgenomen. Ter hoogte van dit gebied hoeft geen archeologisch onderzoek meer plaats te vinden.
- Het terrein ten oosten daarvan, evenals het terrein aan de noordzijde van de Dokhaven ten zuiden van De Willem Ruysstraat bevatten (mogelijk) nog waardevolle resten van bebouwing uit de 17e en 18e eeuw. Graafwerkzaamheden in deze terreinen moeten onder archeologische begeleiding (in overeenstemming met de landelijke regelgeving) plaatsvinden.
- Ter hoogte van het terrein ten noorden van De Willem Ruysstraat verschuilen zich in de ondergrond vrijwel uitsluitend resten van opgevulde grachten en geëgaliseerde wallen van de vestingwerken uit de Franse tijd. Bij een archeologisch onderzoek van deze resten wordt naar verhouding een geringe kenniswinst verwacht. Er is in de belangenafweging voor gekozen om in deze gebieden geen verder archeologisch onderzoek te verrichten.

B.5 Explosieven

In Vlissingen hebben in de Tweede Wereldoorlog vele oorlogshandelingen plaatsgevonden. Scheepswerf De Schelde was regelmatig doelwit van bombardementen. Uit het uitgevoerde vooronderzoek is gebleken dat daarom binnen het plangebied Scheldekwartier rekening gehouden moet worden met niet-gesprongen conventionele explosieven (CE) die tot nu toe niet geregistreerd zijn. In oktober 2013 is beleid vastgesteld voor het volledige grondgebied van de gemeente Vlissingen met betrekking tot niet-gesprongen conventionele explosieven. Hierin is onder andere vastgelegd dat alleen wanneer grondroerende werkzaamheden noodzakelijk zijn, onderzoek naar CE wordt uitgevoerd.

B.6 Overige milieuaspecten

Het Scheldekwartier is een toevoeging aan de bestaande stedelijke structuur. De nieuwe stadsuitbreiding en de bestaande stedelijke structuur hebben over en weer milieutechnisch invloed op elkaar. Daarbij gaat het om zaken als geluid (verkeers- en industrielawaai), luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, bezonning, windhinder, etc. Voor het Scheldekwartier is in 2008 een MER (Milieu effect rapportage), waarin de effecten van de nieuwe stadsuitbreiding op het milieu zijn omschreven. Door tijdsverloop is de MER op een aantal ondergeschikte punten niet meer actueel. Bij de uitwerking van de verschillende ruimtelijke plannen op basis van deze Ontwikkelingsvisie, zal daar waar nodig in de ruimtelijke onderbouwing nader worden ingegaan op de afzonderlijke milieuaspecten.

