



# Vlissingen Dokershaven

ontwerp masterplan



Prins Hendrikkade 14  
postbus 9031  
3007 AA Rotterdam

t 010 452 07 44  
f 010 453 24 54  
i [www.vhp.nl](http://www.vhp.nl)  
e [vhp@vhp.nl](mailto:vhp@vhp.nl)



Rhijnspoor 209  
postbus 6  
2900 AA Capelle aan den IJssel

t 010 288 61 32  
f 010 288 61 66  
i [www.tauw.nl](http://www.tauw.nl)  
e [info.rotterdam@tauw.nl](mailto:info.rotterdam@tauw.nl)



Hofwijckstraat 55  
postbus 16770  
2500 BT Den Haag

t 070 305 30 53  
f 070 389 66 32  
i [www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
e [goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)



Stadhuisplein 2  
Postbus 3000  
4380 GV Vliссingen

t 0118 48 70 00  
f 0118 41 02 18  
i [www.vlissingen.nl](http://www.vlissingen.nl)  
e [gemeente@vlissingen.nl](mailto:gemeente@vlissingen.nl)

## Inhoudsopgave

|                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| voorwoord                                                                        | 4  |
| 1 Inleiding                                                                      | 6  |
| 2 Analyse                                                                        | 8  |
| 3 Visie op Dokkershaven                                                          | 12 |
| 4 Het stedenbouwkundig plan en de plandelen                                      | 18 |
| 4.1 Ruimtelijke structuur                                                        | 18 |
| 4.2 Karakteristieke deelgebieden,<br>beeldkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte | 21 |
| 4.2.1 Binnenstad (zuidzijde dok)                                                 | 22 |
| 4.2.2 Kaden                                                                      | 26 |
| 4.2.3 Blauwe Dorp                                                                | 34 |
| 4.2.4 Bolwerk                                                                    | 38 |
| 4.3 Inpassen industrieel erfgoed                                                 | 40 |
| 4.4 Profielen                                                                    | 44 |
| 5 Programma                                                                      | 48 |
| 6 Financiën, planning en fasering                                                | 56 |
| 7 Uitvoeringsaspecten                                                            | 58 |
| 8 Werk in uitvoering                                                             | 62 |

## Kaders

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| De historie van Vlissingen echoot na in Dokkershaven      | 10 |
| Beeld van de toekomst                                     | 16 |
| De nieuwe stadsentree is met recht een entree!            | 32 |
| Machinefabriek herbergt culturele huiskamer voor iedereen | 42 |
| Vlissingen als unieke watersportstad                      | 54 |

# Vlissingen Dokkershaven

ontwerp masterplan

# voorwoord

Voor u ligt het Masterplan voor Dokkershaven, het gebied dat iedereen in Vlissingen kent als het KSG- of Scheldeterrein. Waar bijna anderhalve eeuw lang vele imposante schepen zijn gebouwd, zullen in de toekomst woningen verrijzen. Met dit Masterplan wil de gemeente de hoofdlijnen schetsen voor de nieuwe invulling van dit gebied.

Met de nieuwe naam, Dokkershaven, willen we het gebied ook bekendheid geven buiten Vlissingen en Zeeland. Want in onze overtuiging is dit gebied niet alleen een nieuw stadsdeel voor de Vlissingse bevolking, maar kan het ook aantrekkingskracht hebben op vele mensen van daarbuiten.

De nieuwe invulling van het gebied is spannend en biedt vele mogelijkheden. Een nieuwe woonwijk, waar een heel spectrum van stedelijk en kwalitatief hoogwaardig wonen wordt gerealiseerd. Een enerverend nieuw stuk binnenstad rondom het oude dok met ruimte voor een zeezeiljachthaven en een centrum voor hedendaagse kunst en cultuur. Behoud van een aantal van de markante gebouwen van de Scheldewerf, die een nieuwe toekomst krijgen met andere, hedendaagse functies. En een geweldige nieuwe stadsentree van Vlissingen.

Het plan is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de Vlissingse bevolking. In diverse stadsdebatten hebben wij naar uw ideeën gevraagd en hebben wij onze eerste plannen aan u voorgelegd. Uw inbreng is waardevol geweest voor de invulling van het plan en wij hopen dat iedereen zich in het uiteindelijke resultaat kan herkennen.

Nieuwe ontwikkelingen in een vertrouwd gebied met een nieuwe naam die voor Vlissingen nieuwe impulsen brengen voor de toekomst. Wij zijn heel benieuwd naar deze toekomst en hebben er het volste vertrouwen in dat Dokkershaven straks een bruisend nieuw stadsdeel van Vlissingen zal worden.

## **Leny Poppe-de Looff**

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Milieu en Cultuur

## **Tineke Verhage-van der Ent**

Wethouder Volkshuisvesting en Stadsvernieuwing



# 1 inleiding

Geen stad die zo mooi aan zee ligt als Vlissingen. Nergens zijn zee, strand, schepen, scheepsbouw, binnenstad en scheepswerven zo met elkaar verbonden. De stad Vlissingen heeft ambitieuze plannen voor een volwaardig nieuw stadsdeel op de plek waar al deze elementen elkaar meer dan ergens anders ontmoeten: het KSG-terrein. Het vrijkomen van het terrein biedt enorme kansen voor de stad. De gemeente wil die kansen optimaal benutten. Daarvoor is dit Masterplan Dokkershaven opgesteld. Een masterplan voor een gebied met karakter en geschiedenis.

Het Masterplan Dokkershaven laat zien hoe hier over een periode van 15 à 20 jaar een volwaardig nieuw stadsdeel ontstaat, met een uniek waterfront en een kosmopolitische uitstraling. Vlissingen wil in Dokkershaven onder meer een haven met grote aantrekkingskracht voor de recreatie(zee)vaart realiseren.

In Dokkershaven is tegelijk ruimte voor wonen, winkelen, kleinschalige werkgelegenheid, cultuur (voor de stad en haar bezoekers) en een divers aanbod van sport- en recreatiemogelijkheden, alles in een dynamische samenhang. Het stadsdeel geeft Vlissingen voor de toekomst zo niet alleen een nieuwe ruimtelijke aanblik –een parel langs de Westerschelde met internationale allure– maar biedt ook kansen voor een sociaal-economisch sterkere stad.

Vlissingen kent een traditie van het betrekken van de bevolking bij de ontwikkeling van de stad. Met het organiseren van stadsdebatten heeft Vlissingen op unieke wijze vorm gegeven aan een open planproces. Het Masterplan is in nauwe samenspraak en met actieve inbreng van de inwoners tot stand gekomen.

Het planproces is gestart met een bijeenkomst op 10 juli 2004 in de Plaatwerkerij op het KSG-terrein. Iedereen was uitgenodigd ideeën en suggesties aan te dragen voor de invulling van het gebied. Vervolgens zijn in een Europese aanbestedingsprocedure drie stedenbouwkundige bureaus geselecteerd om met de input vanuit de bevolking ieder een stedenbouwkundige verkenning te maken. De verkenningen zijn gepresenteerd in twee stadsdebatten in de Timmerfabriek op respectievelijk 23 april en 4 juni 2005. Op basis van de verkenningen is de combinatie van VHP stedenbouwkundigen + architecten + landschapsarchitecten, Goudappel Coffeng en TAUW gekozen om het Masterplan op te stellen.

Het voorliggende ontwerp-Masterplan is in een vierde stadsdebat op 17 december 2005 gepresenteerd aan de Vlissingse bevolking. De inspraakprocedure vindt plaats in december 2005 / januari 2006. Daarna zal het ontwerp-Masterplan in februari 2006, na verwerking van de inspraak, ter vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Het Masterplan heeft geen juridische status. Het is een visie op een ontwikkeling in de komende 15 à 20 jaar, waaraan het bestuur van Vlissingen, na intensieve samenspraak met bewoners en belanghebbenden, zich wil binden. Het Masterplan is de inhoudelijke onderlegger voor een bestemmingsplan dat aansluitend op het Masterplan zo spoedig mogelijk zal worden afgerond.

## Leeswijzer

Het Masterplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 vindt u een beknopte analyse van de ligging van Vlissingen en van het plangebied. Hoofdstuk 3 maakt duidelijk met welke ambitie de gemeente invulling gaat geven aan Dokkershaven om de aanwezige kansen optimaal te benutten. Twee bijzondere aspecten van het plan zijn het samengaan van oud en nieuw en de unieke mogelijkheden die het water biedt om meerwaarde te creëren.

Het daadwerkelijke plan wordt beschreven in hoofdstuk 4. U ziet hoe de visie zich ruimtelijk vertaalt naar een samenhangend ontwerp met veel dynamiek. In dit hoofdstuk zijn ook de deelgebieden apart beschreven. Het daarop volgende hoofdstuk (hoofdstuk 5) geeft nog eens duidelijk en in cijfers weer wat er gerealiseerd gaat worden, ofwel wat het programma is. Hoofdstuk 6 vertelt iets over de financiën en maakt duidelijk hoe het plan door de tijd heen gerealiseerd gaat worden. In de laatste twee hoofdstukken vindt u informatie over een aantal uitvoeringsaspecten. Wij wensen u een aangename reis door dit nieuwe deel van Vlissingen, waarmee de stad een nieuw gezicht aan haar burgers en aan de buitenwereld toont.



luchtfoto Vlissingen, Middelburg en het Scheldeterrein

## 2 analyse

8



zoet- en zoutwaterdelta

Een nieuw groot gebied om te ontwikkelen zo tegen het bestaande centrum van de stad aan, dat biedt kansen. Voorafgaand aan het formuleren van een visie voor het gebied zijn de ligging en specifieke kwaliteiten van het gebied geanalyseerd en de aanwezige kansen in kaart gebracht.

Wie Vlissingen zegt, zegt water. Vlissingen is bijzonder fraai gelegen aan het begin van de Zeeuwse Delta, waar de Westerschelde uitmondt in de Noordzee. Zo dicht bij de zee gelegen aan de route van zeezeilers die de kustlijn van de Noordzee volgen, heeft de stad een sterk potentieel voor de watersport.



historische opbouw Vlissingen en Dokkershaven

Het plangebied, het voormalige KSG-terrein, is ongeveer 31 hectare groot en ligt goeddeels in de binnenstad van Vlissingen.

Het gebied grenst aan het Kanaal door Walcheren en is via een sluisencomplex direct verbonden met de Westerschelde. Het oude dok van de Scheldewerf is gelegen in het hart van de locatie.

Rond het plangebied komen we bebouwing uit verschillende perioden tegen: aan de zuidzijde de 16<sup>e</sup> eeuwse bebouwing van de binnenstad en aan de westzijde grenst het gebied aan een ring met 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuwse bebouwing.

In het gebied is een veelheid van industrieel erfgoed aanwezig in de vorm van de oude fabriekshallen en andere cultuurhistorische



zeevaartkaart

elementen van de Scheldewerf. De monumentale Timmerfabriek en grote hallen van de Machinefabriek zijn daar enkele aansprekende voorbeelden van.

Vlissingen is zeer goed bereikbaar vanuit de zuidelijke Randstad en Brabant. Op de afbeelding zijn de steden ingetekend die in de omtrek van Vlissingen liggen. Vlissingen is bij uitstek een plek voor mensen die op zoek zijn naar rust en ruimte. Met de mogelijkheden die Dokkershaven biedt kan Vlissingen voor deze mensen een perfecte plek worden om te wonen en te werken. Zeker als daarbij goed gebruik wordt gemaakt van de aantrekkingskracht van het water.

Het KSG-terrein heeft gedurende decennia een barrière gevormd voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Vlissingen. Met de ontwikkeling van het terrein ontstaat de mogelijkheid om dit te verbeteren. Zo ook ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de detailhandel. Het winkelgebied grenst nu nog aan een aantal bedrijfsgebouwen van de werf. In de toekomst ontstaat hier ruimte voor uitbreiding en groei.

In sociaal-economisch opzicht kent de structuur van Vlissingen een zekere kwetsbaarheid. Door de ligging aan het water en direct aan de binnenstad biedt de ontwikkeling van Dokkershaven kansen op economisch en demografisch gebied. Vanwege haar kwaliteiten kan



kwaliteit = raakvlak water / land

de locatie andere en nieuwe doelgroepen naar Vlissingen trekken. Op deze manier kan de ontwikkeling van Dokkershaven de katalysator vormen voor de verbreding en versterking van de sociaal-economische basis van de stad.

De omvang van de stad en het achterland, gevoegd bij de reputatie die Vlissingen al heeft als cultuurstad, zorgen dat er een draagvlak is voor voorzieningen op het terrein van kunst en cultuur, recreatie, sport en ontspanning.

# De historie van Vlissingen echoot na in Dokkershaven

Imposant. Zo mag de historie van Vlissingen als scheepsbouwstad wel genoemd worden. In de oren van veel oudere bewoners zal nog steeds het oorverdovend geluid van klinknagels nagalmen dat zich in de hoogtijdagen van de werf over de stad uitstortte. De aanblik van de machtige rompen is ook iets om niet snel te vergeten. De reusachtige passagiersschepen torenden hoog boven de huizen van de Walstraat uit. Zoals de Willem Ruys in 1947.

De Koninklijke de Schelde Groep, anno 1875, bouwde hier maar liefst 350 schepen. De namen staan allemaal vermeld aan de onderzijde van het trappenhuis van het Hoofdgebouw van het de Schelde. Een blik op deze wand maakt grote indruk. Hier is te zien waarmee 'de mannen van staal' Vlissingen groot maakten in de scheepsbouw. Voor de vestiging van de Koninklijke Schelde Groep was Vlissingen trouwens al een scheepsbouwstad. De scheepsbouw gaat hier zeker terug tot 1500.

Na ruim 125 jaar wordt het terrein van de scheepswerf 'teruggegeven' aan Vlissingen. De geschiedenis van het Scheldeterrein is te zien als een eb- en vloedbeweging, de Koninklijke Schelde Groep is als een springvloed de stad ingetrokken en heeft zich vervolgens teruggetrokken. Het is nu eb. Er komt ruimte vrij om opnieuw in te vullen. De binnenstad die wat in het nauw gedrongen was door de werf kan zich naar het dok toe openen en een nieuw gezicht krijgen. De binnenstad van Vlissingen weer aansluiten op het grote dok zal voor veel Vlissingers een emotionele daad zijn.

De inrichting van Dokkershaven respecteert het verleden. Een aantal monumentale panden blijft overeind en wordt ingepast in de plannen, net als een hijskraan, bolders, kades, rails, stelconplaten en robuuste bestratingmaterialen. Een verborgen schat is het Perry-dok dat volgestort met zand onder een van de scheepsbouwloodsen ligt. Het oude Perry-dok heeft op de oude afbeeldingen een houten kade, een houten balustrade en ijzeren bolders voor de aanleg van schepen. Om het Perry-dok heen liggen individuele pandjes en bomen, met een winkel en een café.

Op andere oude prentbriefkaarten van begin vorige eeuw is ook te zien hoe de Houtkade eruit zag, met individuele statige panden van twee a drie lagen met een kap. Op de begane grond bevond zich een winkel of een café, grenzend aan een brede kade van keien met een dubbele bomerij. In het dok was de Schipbrug op verschillende plekken gelegen. Oprijzend tussen de panden lag het statige oude stadhuis, het 'Van Dishoeckhuis', met een centrale entree en een barokke kap.

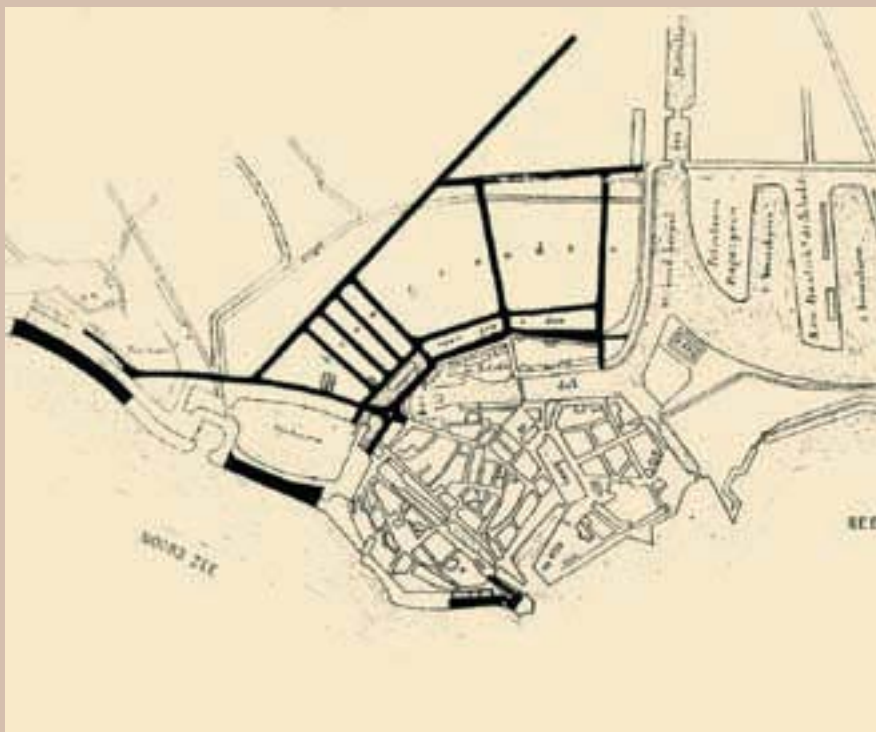




kaart uit Blaeu's Toonneel der Steden (George M. Welling) uit 1652



Dok en stad



uitbreidingsplan van Scheldedirecteur en burgemeester Arie Smit uit 1886



Dok en Perrydok

# 3 visie op Dokkershaven



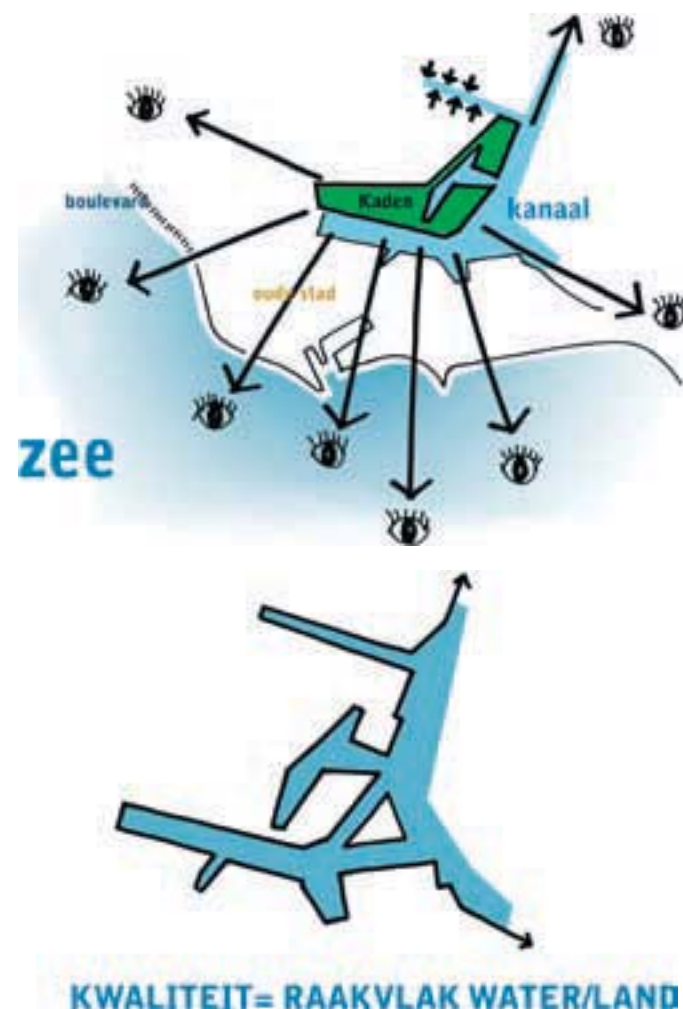
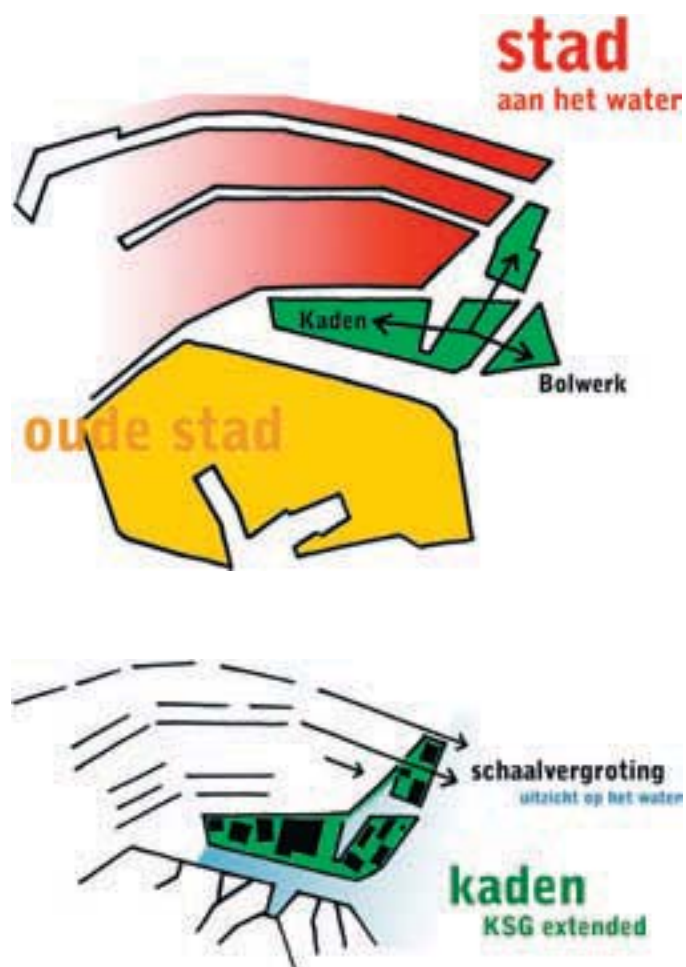
historische opbouw Vliссingen en Dokkershaven

De gemeente Vliссingen realiseert in Dokkershaven een levendig stadsdeel, met hoogwaardige voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Het gebied zal een bijzondere en unieke uitstraling hebben. De in de analyse gesignaleerde kwaliteiten, de verbondenheid met het water en de zee, de geschiedenis en het karaktervolle en robuuste vormen de vertrekpunten voor de visie die onder dit

Masterplan ligt. De opgave is de uitzonderlijke kwaliteiten optimaal tot hun recht te laten komen en daarbij de kansen te benutten om op tal van fronten de stad te versterken.

De mogelijkheid van het centrum om weer ruimte te kunnen innemen in het hart van de stad, is op zich al een versterking van formaat. De

kaart toont hoe de binnenstad in de nieuwe situatie weer aansluit op het dok en hoe het woongebied ten noorden van het centrum op een natuurlijke wijze wordt doorgezet in Dokkershaven. Deze uitbreidingen van de bestaande woon/winkelgebieden betekent: de realisatie van nieuwe woningen, voorzieningen, recreatie en werkgelegenheid, waar de stad behoefte aan heeft. In de genoemde



gebieden wordt naast stedelijke voorzieningen een diversiteit aan woonvormen gerealiseerd, deels aansluitend op het bestaande, deels vernieuwend en verfrissend.

De kaden zal bij uitstrek het kosmopolitische karakter uitstralen dat nieuwe mensen naar Vlissingen toe zal trekken. Deze mensen komen af op de voorzieningen, de kwaliteit en vooral het voortreffelijke woonmilieu met wonen aan water en uitzicht over de binnenstad heen naar het grote water van de Westerschelde en de Noordzee. Hierdoor wordt de sociaal-economische structuur van Vlissingen

versterkt. De basis voor voorzieningen op het gebied van detailhandel, cultuur en vrije tijd wordt immers breder en dat komt ten goede aan de gehele stad.

De groene driehoek in het water, het bolwerk, is een nieuw aan te leggen eiland met de functie van rustpunt, aanlegplaats, een plek voor recreatie, evenementen en exposities.

Een geheel nieuwe stadsentree, ook zo'n lang gewenste versterking, zal de oriëntatie op de stad grondig veranderen. Het wordt een weg

met allure die de bezoeker meeneemt langs de jachthaven naar het industriële erfgoed aan het dok. De weg leidt de bezoeker vervolgens zonder omwegen naar de parkeergarages die toegang geven tot het winkelgebied. Via een brug over het dok leidt de weg ook naar de binnenstad.

De plaatjes op deze pagina illustreren nog eens de kwaliteiten die in Dokkershaven aanwezig zijn en de kansen die kunnen worden benut. Op de volgende pagina's zijn de belangrijkste kwaliteiten nog eens per thema op een rij gezet.



## Versterking centrum en sociaal-economische basis

Het centrum van Vlissingen krijgt door de ontwikkelingen een impuls. Het krijgt ruimte. In één keer komt er een kwart aan oppervlakte bij. Zodoende kan het op een hoger niveau komen, met toevoeging van diverse stedelijke centrumfuncties. Het opent zich bovendien naar het water, het centrum komt aan het dok te liggen. Naast winkels, komt er ruimte voor woningen van diverse typen en in alle prijsklassen. Verder brengt ook de ontwikkeling van de jachthaven en de vrijetijdsvoorzieningen nieuwe economische activiteiten met zich mee.



## Industrieel erfgoed behouden

De historie is een inspiratie voor de inrichting van het gebied. Het industrieel erfgoed blijft behouden voorzover dat stedenbouwkundig inpasbaar is en de restauratie daarvan technisch en financieel haalbaar is. Belangrijk is dat een bijzondere meerwaarde ontstaat voor de inrichting van het gebied. De sfeer van en in de Timmerfabriek, de Machinefabriek en de Plaatwerkerij kunnen zeker worden uitgebuit. Eenmaal gerestaureerd, kunnen deze panden met hun bijzondere lichtval een aansprekend onderkomen bieden aan nieuwe bestemmingen in de sfeer van verblijven, markt, sport en cultuur. Een bijzondere kans! De oude gebouwen zullen omringd worden door nieuwe gebouwen waarin wonen, werken en parkeren een plek vinden.



## Cultuur en leisure

Zo langs het water, in een fraai gerestaureerde hal met allure, genieten van cultuur. Dat is een aantrekkelijk perspectief. Vlissingen heeft al langer plannen voor het realiseren van een bruisend cultuurcentrum, een broedplaats voor nieuwe vormen van expressie. Dokkershaven is hiervoor een locatie bij uitstek. De Machinefabriek zou een uitstekend onderkomen kunnen zijn voor een dergelijke broedplaats. Op het gebied van leisure is er dan ook de mogelijkheid groots uit te pakken. Te denken valt aan een klimwand, skatebaan of een andere ruimtevragende sportactiviteit. Vlissingen zou graag een casino naar de stad toe willen halen. Een casino past goed bij het maritieme karakter van Vlissingen en Dokkershaven. In het gebied zijn verschillende geschikte locaties voorhanden.

14



## De scheidslijn van water en land: altijd spannend

Op de plekken waar land en water elkaar ontmoeten, liggen de uitdagingen voor inrichting en vormgeving. Wandelen, winkelen, recreëren, cultuur beleven, wonen en werken: het zal hier allemaal bij, aan of op het water kunnen gebeuren. Waar land en water samenkomen is het vrijwel altijd spannend.



## Respect voor historie

Naast het behoud van industrieel erfgoed is er ook anderszins respect voor de historie. In Dokkershaven wordt op diverse plekken de sfeer van het oude Vlissingen weer teruggehaald. De sfeer is nog te ervaren op oude prentbriefkaarten. Bijvoorbeeld deze met het dok en het (afgebroken) Van Dishoeckhuis.



## Het dok: het nieuwe centrum van de stad

Centraal in het gebied ligt het oude dok van de werf De Schelde met robuuste en brede kaden. Dit dok heeft de potentie om na de transformatie deel uit te gaan maken van het centrum van de stad. De robuuste kaden rondom het dok vormen een 'binnenstadsboulevard'. Waar mogelijk worden deze kaden nog uitgebreid. Bij de sfeer en de uitstraling van het dok passen grote, opvallende bouwwerken. De kop van het dok ligt in het brandpunt van de stad. Deze cruciale plek verdient een bijzonder en spraakmakend gebouw.



## Uitzicht

Een aantal woontorens in Dokkershaven zal hoog rijken. Want hoe mooi is het hier straks wonen aan het zoute water, met uitzicht op de recreantenhaven, de activiteiten die daarmee samengaan, het uitzicht over de binnenstad en de Westerschelde en aan de andere zijde het recreatief aantrekkelijke achterland van Walcheren. Wonen in Dokkershaven is aantrekkelijk wonen.



## Watersport

Vlissingen ligt aan de doorgaande zeezeilroutes op de Noordzee en heeft watersporters veel te bieden: korte afstand tot de zee, de boulevard met strand, aantrekkelijke festivals en voorzieningen op cultureel gebied. Een volwaardige zeezeiljachthaven met ligplaatsen dicht bij de binnenstad zal zeker watersporters trekken. Een goed ontwerp en juiste inpassing, waarmee de mogelijkheden tot symbiose van haven en stad optimaal worden uitgebuit, maken een dergelijke haven absoluut haalbaar.



## De nieuwe stadsentree

De bereikbaarheid van het centrum verbetert. Het KSG-terrein heeft lange tijd een barrière gevormd. Men komt nu via een nieuwe stadsentree het gebied in. Najaar 2005 is vooruitlopend op de realisatie hiervan reeds een tijdelijke binnenstadsontsluiting aangelegd. Wat een fraaie entree zal de uiteindelijke ontsluitingsweg straks geven. Vanaf de weg zal de bezoeker op tal van punten aantrekkelijke doorkijkjes over het water hebben en bijzondere bebouwing tegenkomen. In heel het gebied zullen goede parkeervoorzieningen aanwezig zijn, zodat bezoekers (en bewoners) hun auto altijd goed kwijt kunnen.



## Maritiem, ongepolijst en kleurrijk

Vlissingen heeft een bijzondere relatie met de scheepsbouw, met werven, dokken en kaden. Dit is een van de leidende motieven bij de inrichting van het stadsdeel: ongepolijst en kleurrijk. De inrichting krijgt een robuustheid mee, die past in deze omgeving. Tijdens de stadsdebatten werd terecht benadrukt dat het zonde is om alles op het KSG-terrein zondermeer te slopen. Vooral de kern van het nieuwe stadsdeel zal het ongepolijste en maritieme in zich op nemen. Rond het dok kan een soort binnenstadsboulevard ontstaan met de sfeer van een brede kade.



## Sfeer, beweging, wisselwerking

Watersporters komen op sfeer af en brengen sfeer mee. Afmeren, foerageren, zeilklaar maken, vertrekken, het geeft beweging in het centrum. De watersport draagt bij aan het kosmopolitische karakter dat in Dokkershaven wordt nagestreefd en dat Vlissingen van oudsher al bezat als stad van indrukwekkende scheepsbouw-activiteiten. Daarbij komt dat het naar binnen halen van de watersport het draagvlak voor horeca en detailhandel versterkt. In de buurt van de haven is ruimte voor winkels die zich specifiek op de watersport richten. Activiteiten als reparatie en onderhoud, winterstalling en verkoop van schepen voorzien bovendien in extra werkgelegenheid in de omgeving van Dokkershaven.

# Beeld van de toekomst

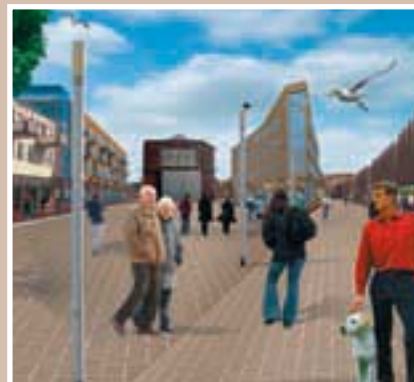
Dokkershaven wordt een uniek waterfrontgebied met een stedelijk karakter en een hoogwaardig voorzieningenniveau. Unieke mogelijkheden voor wonen aan water, een veelheid aan recreatieve voorzieningen, uitmuntende faciliteiten voor de internationale plezierzeevaart en een groot cultureel aanbod, dit alles zal als een magneet werken en vele liefhebbers van de watersport naar het gebied trekken.

Het concurrentieveld waarin het nieuwe gebied opereert is dan ook grensoverschrijdend. Niet alleen binnen de regio Vlissingen of de provincie Zeeland, maar binnen heel West-Europa wil het gebied een aanjager van recreatieve zeevaart zijn. Het samenkomen van alle kwaliteiten zoals in de visie (hoofdstuk 3 van dit Masterplan) uiteengezet, positioneert de stad als een van de meest aansprekende waterfrontgebieden in West-Europa. Wie Vlissingen niet heeft aangedaan, heeft op zijn zeezeiltocht een beleving gemist.

Dokkershaven maakt gebruik van de unieke robuuste ondergrond, voortkomend uit een aansprekende geschiedenis van dokken, staal en schepen. Op deze ondergrond wordt een stedelijk gebied neergezet met dezelfde krachtige karakteristiek. Dat is hoe de bewoners en bezoekers straks het gebied gaan ervaren. Kaden, water en recreatie zijn de gezichtsbepalende elementen in het gebied. Er zal, zeker in het vaarseizoen, altijd beweging zijn, altijd leven, altijd mensen, altijd iets te beleven, met een nadruk op de maritieme sfeer.

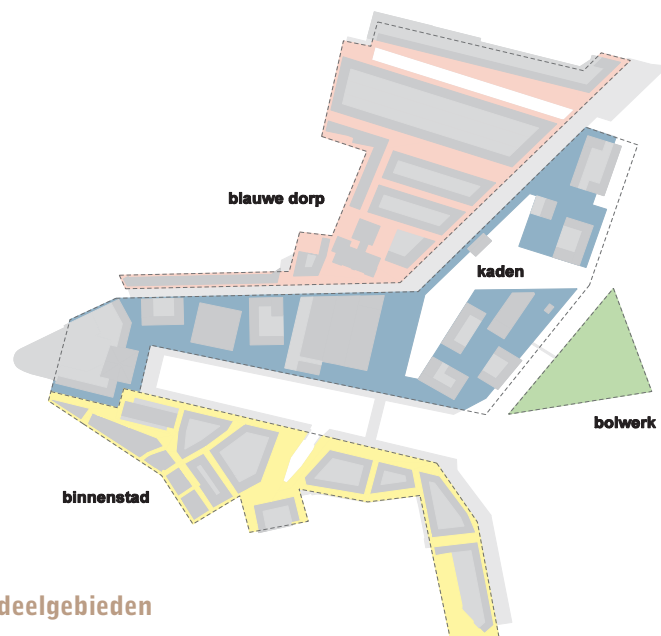
De continue toestromende bezoekers, de wisselende culturele activiteiten en de in- en uitvarende schepen zijn als de golven op de Noordzee, op gang gebracht en in stand gehouden dankzij de recreatieve voorzieningen die een spilfunctie vervullen in de economische ontwikkeling van het gebied.

De Vlissingers profiteren. De basis voor voorzieningen op het gebied van detailhandel, cultuur en vrije tijd wordt immers breder en dat komt ten goede aan de gehele stad.





# 4 het stedenbouwkundig plan en de plandelen



18

deelgebieden

## 4.1 Ruimtelijke structuur

De kaart hiernaast verbeeldt hoe de visie uit het vorige hoofdstuk zich in ruimtelijke zin vertaalt. Het water is in vrijwel het gehele plangebied prominent aanwezig en geeft op vele manieren toegevoegde waarde: watersport, beleving, verblijven, wandelen, wonen aan het water. In de plankaart zijn de toekomstige bebouwingstructuren aangegeven. In de tekening is op sommige plaatsen naast nieuwe bebouwing ook de bestaande bebouwing opgenomen, om een compleet beeld te geven. In de nieuw te graven havens worden aanlegplaatsen gerealiseerd dicht tegen de binnenstad aan. Ook in het grote dok worden aanlegplaatsen gerealiseerd. Hier leggen passanten hun boot nu bijna in het winkel- en uitgaansgebied aan.

### Vier plandelen

Op de stedenbouwkundige plankaart is te zien hoe de bebouwingen aan de zuidkant en de noordkant van het plangebied aansluiting vinden bij de omringende bestaande bebouwing. De inbedding van het nieuwe stadsdeel in de bestaande stad is daardoor optimaal. Het centrale deel en het driehoekig eiland staan meer op zichzelf. Er zijn zodoende vier plandelen te onderscheiden met hun eigen karakteristiek: Binnenstad, Kaden, Blauwe Dorp en Bolwerk.



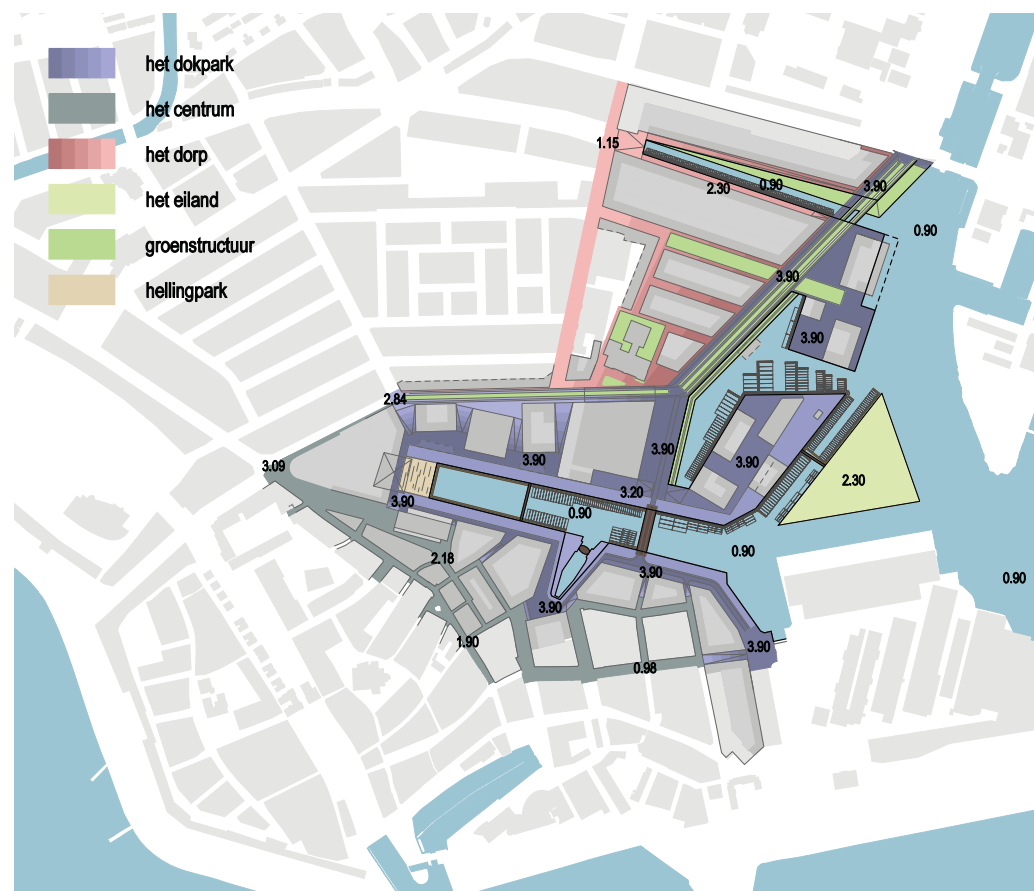
stedenbouwkundig plankaart



bebouwingsstructuur

### Bebouwingsstructuur

Het zuidelijke plandeel (Binnenstad) is kleinschalig van opzet. Het noordelijke deel (Blauwe Dorp) bestaat uit woningen aan singels en lange lanen. De gewenste robuustheid krijgt vooral gestalte in het centrale plandeel Kaden (ten noorden van het dok en rond de haven) met stevige bouwblokken. Te zien is hoe de Plaatwerkerij, de Machinefabriek en de Timmerfabriek goed in dit geheel opgaan. De Timmerfabriek komt prachtig aan het water te liggen. Vanaf de nieuwe stadsentree is straks bij windstil weer de mooie weerspiegeling van de Timmerfabriek in het water te zien. Op de kop van het dok ontstaat een markant punt, waar een bijzonder gebouw zal komen. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

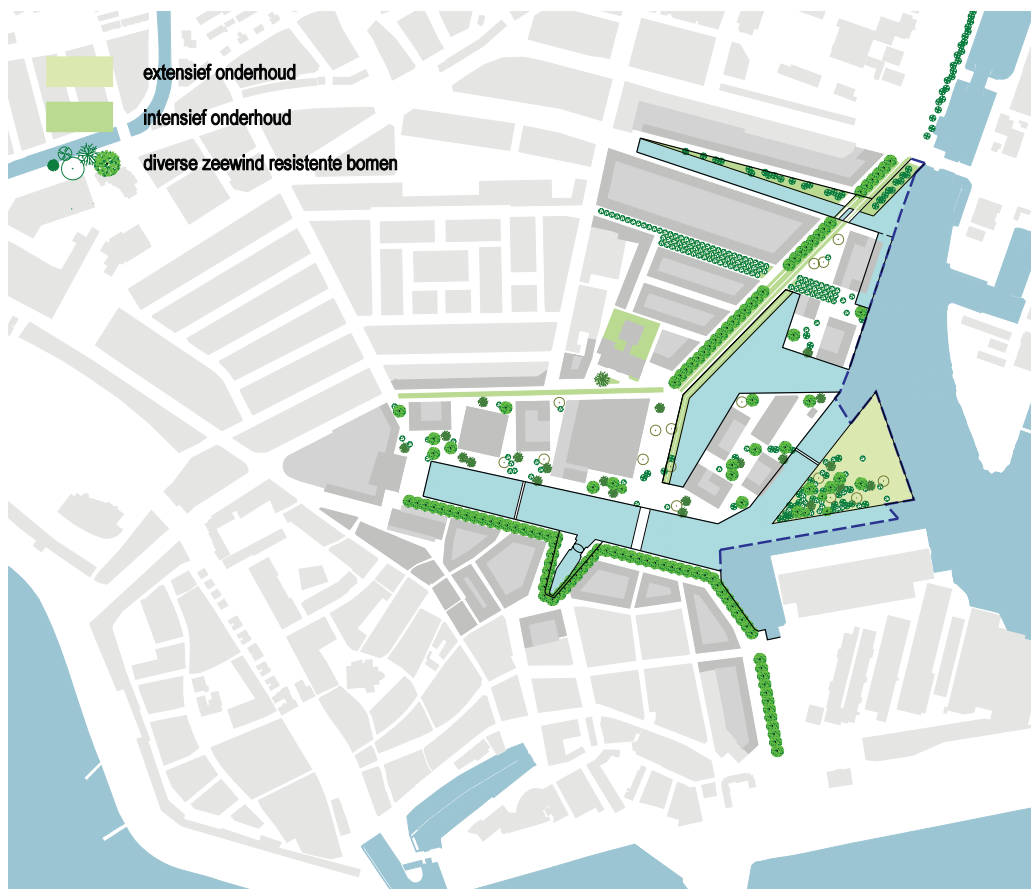


structuur openbare ruimte

### Structuur openbare ruimte

De sfeer van de openbare ruimtes varieert per deel van het plangebied. In het zuidelijke deel, de uitbreiding van de binnenstad zal de openbare ruimte aansluiten bij de sfeer van rustige woonstraten en winkelstraten van de historische binnenstad. In het centrale deel (Kaden) zal de inrichting van de openbare ruimte passen bij de daar te creëren sfeer van een robuust kadepark, aansluitend aan de sfeer van het dok en de haven. In het noorden is de openbare ruimte afgestemd op de daar te realiseren rustige woonmilieus met bijbehorende sfeer van groen en water.

Op verschillende plekken moeten hoogteverschillen worden overwonnen. Telkens waar een hoogteverschil overbrugd moet worden, zal er bijzondere aandacht voor de vormgeving daarvan zijn.



water en groenstructuur

### Water en groenstructuur

De karakteristiek van de verschillende gebiedsdelen vertaalt zich ook in de water- en groenstructuur. Naast de nieuwe te graven haven, het grote dok, het Perry-dok en de singel, die allemaal in verbinding staan met het kanaal, is in het plangebied geen open water opgenomen.

De groenstructuur sluit aan bij de gewenste sferen in de diverse stadsdelen.

De doorlopende bomenrij aan de zuidzijde van het dok (buitenrand Binnenstad) brengt hier langs het water de sfeer van weleer terug.

In plandeel Kaden past het beter in de openbare ruimte meer verspreide boomgroepen toe te passen met verschillende boomsoorten. Het driehoekig plein met de monumentale boom voor het hoofdgebouw van De Koninklijke Schelde Groep wordt ingepast

De watersingel in het Blauwe dorp is de voortzetting van 'de singel' door heel Vlissingen, met aan de noordzijde een groen talud met losse boomgroepen.

De laan in het Blauwe Dorp die doorloopt tot over de nieuwe stadsentree is een voortzetting van de doorlopende groenstructuur in het aangrenzende woongebied. De bomen worden hier in een raster aangeplant. Deze bomen zouden van eenzelfde soort kunnen zijn als de bomen in de Verkuijl Quakkelaarstraat.



verkeersstructuur

De nieuwe stadsentree wordt aan de zijde van de bouwblokken voorzien van een forse laan met bomen van eerste orde; de laan accentueert de gebiedsontsluiting.

De westelijke hoek van het Bolwerk wordt dicht ingeplant met bomen. Op de kaart is te zien hoe de dichtheid van de bomen naar de tegenoverliggende zijde toe verdunt om uiteindelijk over te gaan in open grasland, dit om het zicht op het weidse binnenwater te behouden.

De boomsoorten die toegepast worden in Dokkershaven dienen geschikt te zijn voor toepassing in het kustgebied en dienen bestand te zijn tegen wind. Bij de keuze voor de boomgroepen wordt gezocht naar een mengeling van snelgroeiende wijkers met sterke blijvers. De wijkers zullen snel een groen beeld opleveren. In de beschutting van de wijkers kunnen de blijvers zich kwalitatief ontwikkelen.

### Verkeersstructuur

De verkeersontsluiting zorgt voor een uitstekende aanhechting van Dokkershaven aan de bestaande infrastructuur. Vlissingen is en blijft een goed toegankelijke stad, dat is de inzet. Daarvoor is de prominente nieuwe stadsentree zo belangrijk. De stadsentree begint als nieuwe Koningsweg en krijgt zijn vervolg in de verlengde Aagje Dekenstraat. Samen vormen deze twee wegen de centrale gebiedsontsluiting. Deze hoofdroute krijgt een laan-karakter en wordt voorzien van vrijliggende fietspaden.

Op het punt van de knik in de hoofdroute, takt de verbinding naar de oostelijke binnenstad af. Deze weg voert via een nieuwe brug over het grote dok. De weg naar de oostelijke binnenstad heeft een minder formeel profiel zoals een binnenstadsstraat.

Wat opvalt is dat de nieuwe stadsentree, waar deze het plangebied binnenkomt een knik maakt en als het ware naar binnen afbuigt. Deze ingreep heeft diverse voordelen. Boten die in de haven aanmeren hoeven geen brug te passeren om op het kanaal te komen, een voordeel voor de watersport. Ten tweede is er een voordeel dat te maken heeft met veiligheid. De huidige hoogtes van de kades in het plangebied zijn onvoldoende om aan de tegenwoordige eisen voor bescherming tegen water te voldoen. Niet de kades, maar het weglichaam van de nieuwe ontsluitingsweg wordt de waterkering. Doordat de ontsluitingsweg tevens waterkering achter de twee schiereilanden langs loopt, kunnen deze eilanden hun huidige niveau behouden. Met het naar binnen leggen van de ontsluitingsweg ontstaan op de schiereilanden rustige verkeersluwe verblijfs- en woonmilieus. Zo zullen ze worden ingericht.

De nieuwe stadsentree richt meteen de aandacht op de haven en de Machinefabriek. De Machinefabriek kan aan de oostzijde van een glazen gevel worden voorzien. In de avonduren valt dan een zee van licht over de kades en de haven. Aan de overzijde is de Timmerfabriek in zicht. Wat een prachtige entree!



luchtfoto en het plan Dokkershaven

## 4.2 Karakteriseren deelgebieden, beeldkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte

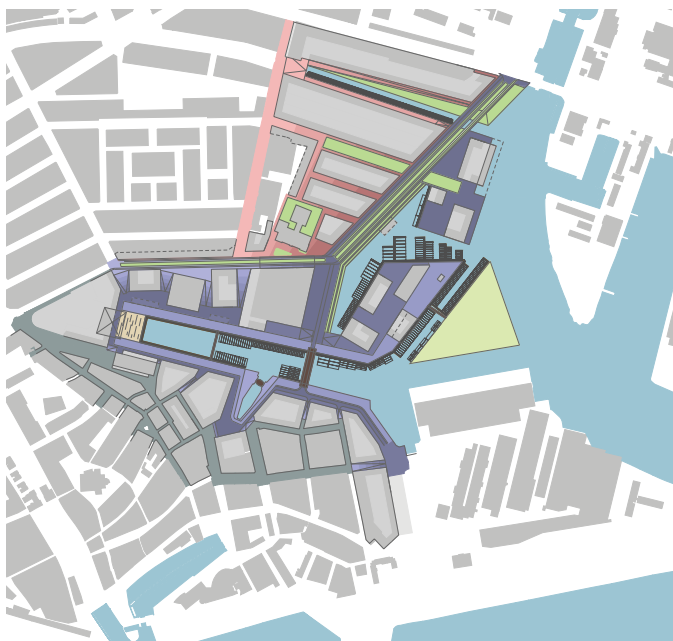
Het hele gebied ademt de sfeer van historie en scheepsbouw. Vooral rond het dok is er een maritieme sfeer, alleen al door de aanwezigheid van de behouden hijskraan, de oude schepen en de bewaarde oude gebouwen. De sfeer komt ook terug in het materiaalgebruik voor de inrichting van de openbare ruimte (de sfeer van bolders, staal, stelconplaten, rails). De stoer vormgegeven openbare ruimte blijft te allen tijde openbaar, dat wil zeggen vrij toegankelijk.

De Plaatwerkerij, de Machinefabriek en de Timmerfabriek worden naadloos opgenomen in de nieuwe inrichting. Er is ruimte voor winkels, café's en restaurants op de begane grond van de woon- en werkgebouwen. In het plandeel Kaden worden drie publieke parkeer- garages gerealiseerd.

De nieuwbouw op de kop van het dok is ambitieus en opvallend. De kop van het dok moet zowel de kwaliteit van het winkelgebied versterken en voldoende aantrekkingskracht hebben om (inter- nationale) bezoekers te trekken.

Van zuid naar noord zijn de volgende deelgebieden (plandelen) te onderscheiden:  
Binnenstad (zuidzijde dok), Kaden, Blauwe Dorp en Bolwerk.  
In de volgende pagina's worden deze deelgebieden in iets meer detail gekarakteriseerd.

Verder zijn in toelichtende afbeeldingen de toekomstige bebouwingstructuren aangegeven. Op sommige plaatsen is in de nieuw getekende structuren ook de bestaande te behouden bebouwing opgenomen.



structuur openbare ruimte



openbare ruimte Binnenstad

### 4.2.1 Binnenstad (zuidzijde dok)

**Rustige woonstraten, stadswoningen, winkelstraten, horeca, Perry-dok**

#### Omschrijving

De binnenstad breidt uit tot aan het dok. De sfeer is die van kleine rustige woon- en winkelstraten die aansluiten op het bestaande winkelgebied. In winkelstraten komen panden voor met een hoge plint, bijvoorbeeld een begane grond met een hoogte van 3,5 à 4 meter. In de plint kunnen een winkel, werkruimte of atelier gevestigd zijn. Daarboven komt dan de woonlaag, die niet terugwijkt,



maar aan de voorzijde direct aan de straat ligt en aan de achterzijde uitkijkt op een collectieve tuin en/of een parkeerdek dat in verbinding staat met de binnentuinen van de woningen.

De belangrijke keuzes voor het plandeel binnenstad zijn:

- kleinschalig van opzet;
- gesloten bouwblokken;
- verfijnd netwerk van straten en pleinen;
- realisatie van stadswoningen, winkels met bovenwoningen, galeries en horeca;

- afzonderlijk vormgegeven, individuele panden, verticale ritmiek;
- historie zichtbaar.

De langzaam verkeersbrug over het grote dok zorgt ervoor dat het kernwinkelgebied ook vanaf de overzijde van het dok goed te bereiken is. Bezoekers van het centrum kunnen hun auto hierdoor ook parkeren aan de noordzijde van het dok.



zicht op uitbreiding Binnenstad, Perrydok en Scheldeplein



### Beeldkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte

Om het winkelgebied te versterken is de inrichting hoogwaardig, met zeker ruim voldoende banken en zitgelegenheden. De reconstructie van de Nieuwendijk is een goed voorbeeld van de kwaliteit die wordt nagestreefd. Met gebruik van natuursteen en hedendaagse inrichtingselementen wordt aangesloten bij het historische karakter van dit deel van Vlissingen.

Qua architectuur is het streefbeeld ensembles van individuele panden rondom een centraal collectief binnenterrein. De architectuur van de nieuwe bebouwing vindt zowel aansluiting (inspiratie) bij de oude beelden van Vlissingen als bij de huidige tijd. De verticale ritmiek die

kenmerkend is voor de oude stad, komt hier in ieder geval terug.

De verticaliteit wordt onderstreept doordat elk pand op zich staat, inclusief de begane grond; ook die is per pand vormgegeven. Panden kunnen van verschillende hoogte zijn, variërend van twee tot maximaal vier lagen en een kap. Op bijzondere locaties zijn hogere accenten mogelijk.

Bij de bouw van de nieuwe panden zal gebruik gemaakt worden van de materialen en ornamentiek van weleer; tegelijk is er plaats voor architectuur met moderne materialen. Collectief opdrachtgeverschap en particulier opdrachtgeverschap kunnen beide naast elkaar voorkomen.

In het bijzonder de inrichting van de omgeving van het Perry-dok staat in het teken van het zichtbaar maken van de historie.

De sfeer van oude schepen en statige panden komt hier terug. Mogelijk is dit de goede plek voor detailhandel in de maritieme sfeer en de vestiging van galleries. Mogelijk kunnen in het dok oude schepen liggen, als verwijzing naar de schepen die hier vroeger werden gebouwd. De Plaatwerkerij is een oud gebouw dat een nieuwe bestemming zal krijgen, in de sfeer van (culinaire) markt en detailhandel.

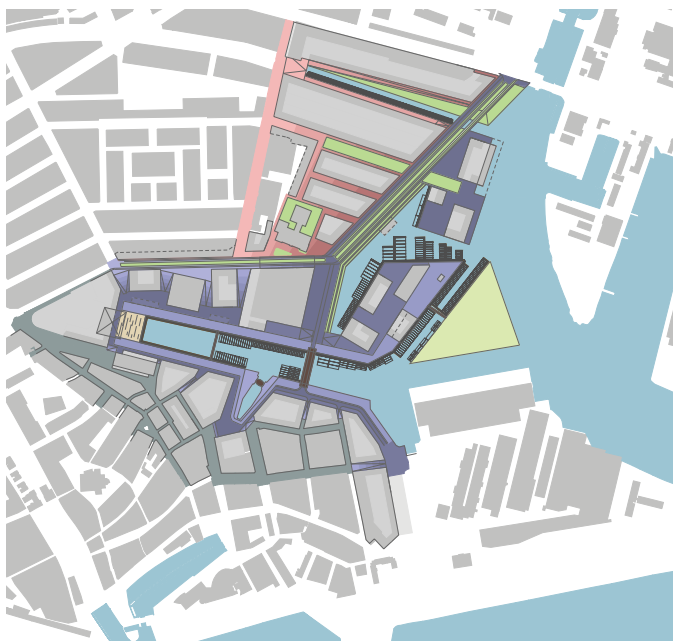
De zuidelijke kade van het grote dok wordt voorzien van een monumentale bomenallee, zoals te zien is op oude prentbriefkaarten.



het Scheldeplein



het Perrydok



structuur openbare ruimte



openbare ruimte Kaden

## 4.2.2 Kaden

### Robuuste bouwmassa's, haven, ruimte voor vertier (leisure), sfeer van scheepsbouw

#### Beschrijving

Het plandeel Kaden loopt vanaf de kop van het dok door tot de uiterste punt van het tweede schiereiland, het wooneiland. Hier staan bouwblokken met een grote massa in los verband gegroepeerd.

Voor Kaden zijn de volgende keuzen gemaakt:

- een groot stedelijk park, met de uitstraling van oude kades;



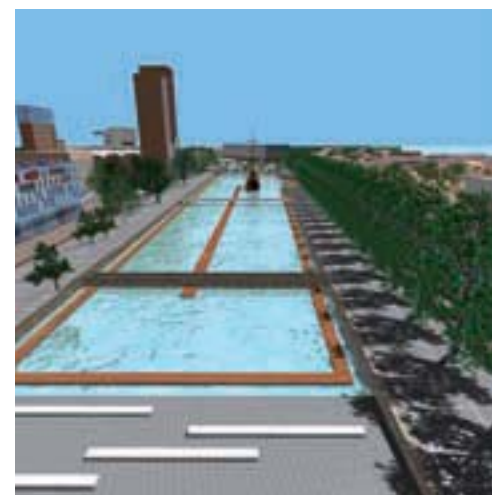
- wandelen langs het water;
- wonen met uitzicht over water;
- forse gebouwen in een los verband;
- bomen in losse groeperingen;
- spraakmakende nieuwbouw, een opvallend accent op de kop van het dok;
- stedelijke voorzieningen in de sfeer vrije tijdsbesteding, sport en cultuur) en kwalitatieve (grootschalige) detailhandel;
- terrassen en beschutte pleinen tussen de gebouwen;
- Bijzondere inpassing van de Machinefabriek (centraal overdekt

plein, Cultuurfabriek, sportzone) en de Timmerfabriek (mogelijke functie als hotelfoyer, functie voor bewoners, dagjesmensen, watersport);

- woonblokken met appartementen van 4 tot 6 lagen die uitkijken op de openbare ruimte en de haven, woontorens met appartementen van 12 tot 22 lagen met fantastisch uitzicht op de binnenstad, Walcheren en de Westerschelde.



zicht op dok en haven



### Beeldkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte

In tegenstelling tot de kleinschaligheid van het centrum, staan hier gebouwen met een forse omvang. De gebouwcomplexen zijn objecten in het Kadenpark met de werf en het industriële karakter van de plek en het cultureel erfgoed als inspiratiebron. Dit komt onder andere tot uiting in het gebruik van 'ruwe' materialen zoals staal, beton en baksteen en inpassing van bolders en rails. De nieuwe gebouwen hebben een zelfde soort huid, vormen samen één palet van tonen, als markering en typering van het plandeel Kaden.

Doordat tussen de nieuwbouw enkele opmerkelijk gebouwen, zoals de Machine- en Timmerfabriek, blijven staan ontstaat hier een afwisselend én samenhangend ritme van oud en nieuw. Op de begane grond van alle gebouwencomplexen (de stedelijke plint) kunnen horeca, voorzieningen, werken, ateliers etc. een plek krijgen.

De appartementencomplexen krijgen een variatie in hoogte uiteenlopend van drie tot zes of meer lagen. Na elke derde laag is er een andere gerichtheid van de appartementen. De eerste drie lagen zijn direct gericht op de openbare ruimte. De vierde tot en met de zesde laag is gericht op de omgeving zoals de jachthaven, het dok en het kanaal. De bovenste lagen (woontorens) kijken uit over de bestaande binnenstad en de Westerschelde. De woontorens hebben een hoogte van ca. twintig lagen. Ze zijn niet hoger dan de Sardijntoren aan de boulevard. Het zijn zeer slanke torens met niet meer dan drie a vier appartementen per laag. De appartementen beschikken over voldoende buitenruimte in de vorm van terrassen, loggia's, serre's of balkons.

De gelaagdheid in drieën zal tot uiting komen in de architectuur.

De architectuur krijgt hier dus als opgaven mee:

- de beschreven gelaagdheid tot uiting brengen;
- het gebouw of bouwblok vormgeven als autonoom object;
- het gebouw neerzetten als onderdeel van het totale ensemble van het plandeel Kaden;
- het realiseren van een 3,5 à 4 meter hoge plint met een stedelijk programma;
- De wooneenheden in het gebouw te voorzien van voldoende (particuliere) buitenruimte.



zicht op dok



zicht op haven



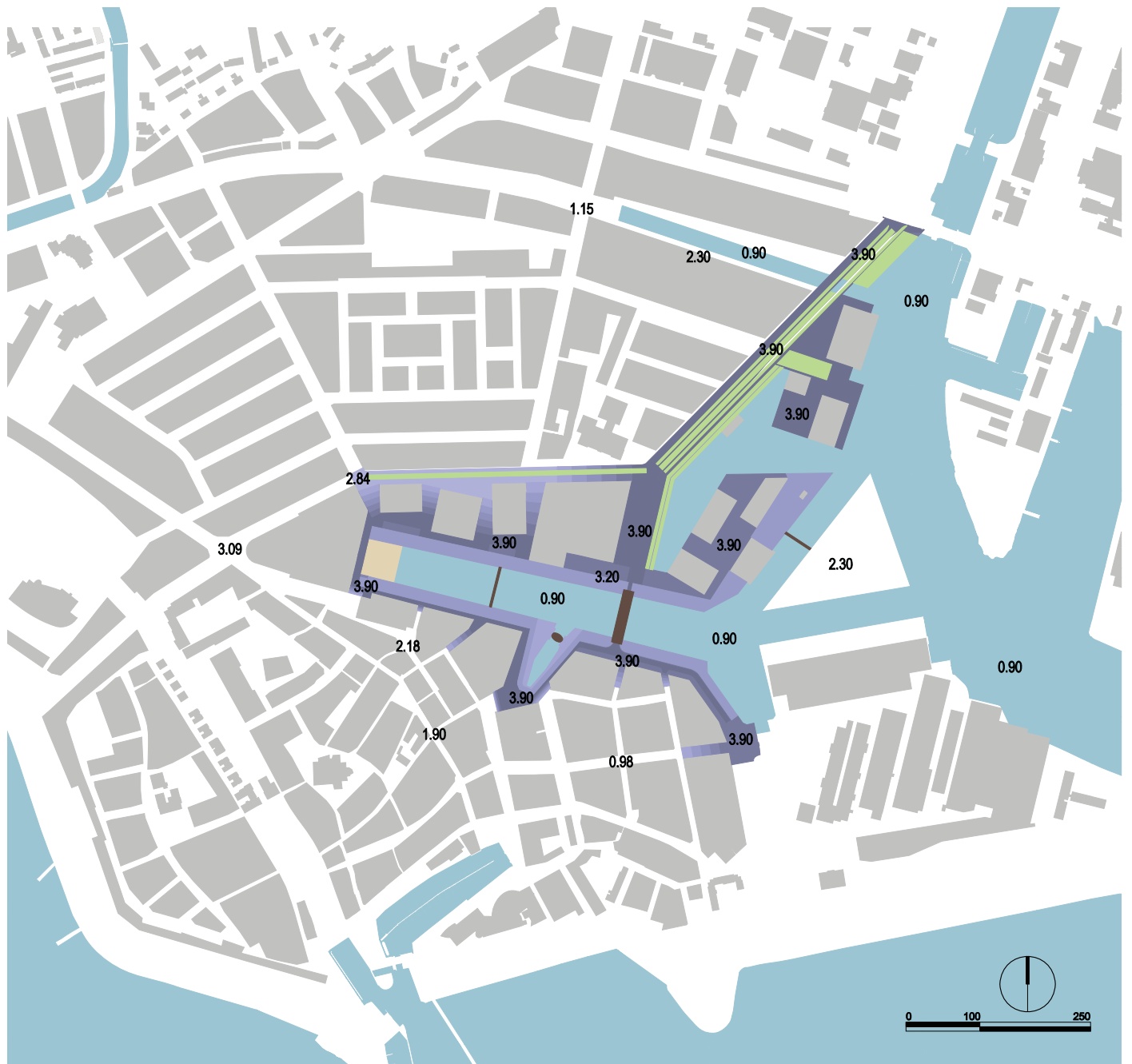
openbare ruimte lage kade



openbare ruimte hoge kade



Essentieel in dit plandeel is de directe confrontatie tussen gebouw en openbare ruimte. Er zijn hier geen (semi) private overgangszones. Het uitgifbare gedeelte is nooit groter dan de daadwerkelijke footprint van het gebouw. De wanden van de gebouwen sluiten direct aan op de openbare ruimte. Zo ontstaat de ruime opzet van het openbare gebied en blijven de gebouwen 'aanraakbaar'. Ook dit refereert aan de typologie van de voormalige werf. Het hellingplein op de kop van het dok wordt vormgegeven als een zeer fraaie overgang van land naar water. Er zal aandacht zijn voor een goede verlichting, voor de veiligheid en om het kadepark ook 's avonds een mooie uitstraling te geven. Tot diep in het dok kunnen passanten hun boten aanleggen. De bruggen van de nieuwe stads-entree en de langzame verkeersontsluiting over het dok zijn beweegbaar.



openbare ruimte Kaden



# De nieuwe stadsentree is met recht een entree!

Na de eerste sloopwerkzaamheden is goed te zien welk gat de ruimteopslokkende werf in het netwerk van straten heeft achtergelaten. De opzij gedrukte binnenstad kan nu dat gat weer opvullen. De nieuwe stadsentree vormt daarom in de structuur van Vlissingen een belangrijke aanwinst.

De Badhuisstraat komt uit op de kop van het winkelcentrum van het Scheldeplein, de Scheldestraat op de kop van het grote Dok, de Van Dishoeckstraat op de Verbandkamer (het voormalige vakbondsgebouw) halverwege de Aagje Dekenstraat en nu komt de Koningsweg uit op de noordoosthoek van de Machinefabriek. Deze vier radialen vormen de stedenbouwkundige aansluiting van het gebied op het naoorlogse Vlissingen.

De nieuwe stadsentree is belangrijk als ontsluiting van de Vlissingse binnenstad en de meest voor de hand liggende toegangsweg naar het oude centrum voor mensen van buiten de stad. De weg is gericht op het centrum van het plan, het hoofdgebouw van de Koninklijke Schelde Groep, de Machinefabriek, de Timmerfabriek en de binnenstad. Denk eens in hoe men straks Vlissingen binnenkomt! Wat een entree!

Komend vanaf Middelburg of vanaf de Rijksweg heeft men aan één zijde het gesloten beeld van de hoge dijk langs het kanaal beplant met abelen. Bij de keersluisbrug en de kruising met de Paul Krugerstraat knikt de weg – vanaf dit punt is het de Koningsweg. Meteen opent zich het beeld en kijkt men over het grote water van de dokken en het kanaal.

Dan steekt men de brug over van het kleine dok, het talud buigt naar binnen onder de brug door en men ontmoet aan de overzijde de schaal van de grote hoge kades, kenmerkend voor Dokkershaven. Even verder komt de nieuwe binnenhaven in het vizier en is er een direct zicht op de monumentale Timmerfabriek met zijn hoge kademuren spiegelend in het zoute water van de haven.

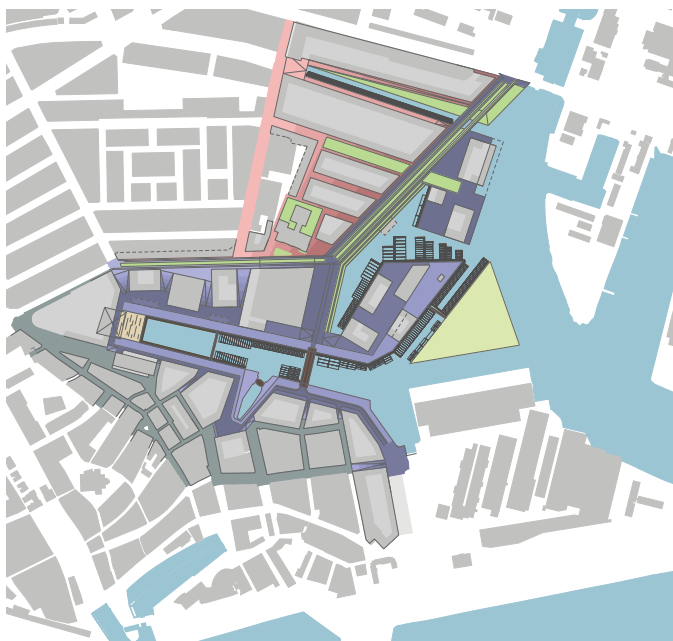
In het verlengde van de weg wordt de nieuwe gevel van de kolossale machinefabriek zichtbaar. Op de splitsing rechtsaf gaat men via de Aagje Dekenstraat naar de parkeer-garages van het winkelgebied op de kop van het grote dok en naar het hoofdgebouw van de Koninklijke Schelde Groep. Bij de splitsing naar links gaat men naar de binnenstad via de nieuwe brug over het grote dok. Daar ligt in de toekomst misschien wel het herbouwde Van Dishoeckhuis. De weg vertakt daar en het verkeer rijdt verspreid de binnenstad in.



zicht op dok en op de brug van de nieuwe stadsentree



De nieuwe stadsentree en haven



structuur openbare ruimte



openbare ruimte Blauwe dorp

### 4.2.3 Blauwe Dorp

#### Singels, hofjes, rustig wonen, bouwblokken met een horizontale geleiding

Het stedenbouwkundig ontwerp legt de structuur van dit gebied in heldere lijnen vast. Er is gekozen voor voortzetting van de karakteristiek van de bebouwing en het groen in het aangrenzende woongebied, het Rode Dorp. Binnen het strakke raamwerk geldt een grote flexibiliteit.



Belangrijke keuzen voor het plandeel Blauwe Dorp zijn:

- sfeer van singel, lanen en hofjes;
- binnen bouwblokken patio-woningen en andere vormen van 'introvert' wonen;
- overwegend grondgebonden woningen;
- parkeren op het binnenterrein;
- appartementen tot zes lagen hoog op de koppen van de bouwblokken aan de kant van de Koningsweg;
- onder de appartementen een begane grond (stedelijke plint) van

grotere hoogte (3,5 à 4 meter) waarin kleinschalige bedrijvigheid wordt ondergebracht;

- inpassing van een stevig gebouw (brede school) naast het hoofdgebouw van de Koninklijke Schelde Groep.

De hofjes aan de Van Dishoeckstraat worden in het plan opgenomen en er wordt daarnaast een nieuwe groene hof gecreëerd.

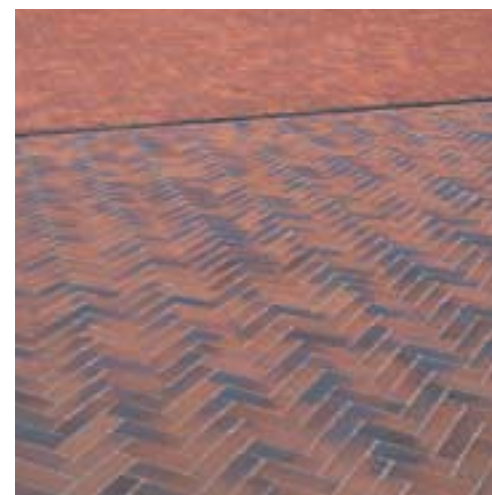
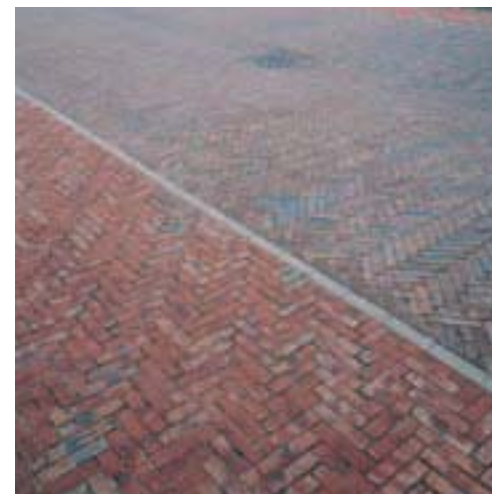


**zicht op Blauwe dorp**

Aan de noordzijde van de singel is de kade vormgegeven als een groen talud. Aan de zuidzijde is de kade van metselwerk. Aan de noordzijde wordt het hoogteverschil met het hoger liggende Kaden geleidelijk overbrugd. Aan de zuidzijde komen aanlegplaatsen voor kleinere motor- en zeilboten.

Op de hoek van de nieuwe Koningsweg en de Aagje Dekenstraat komt een opvallend gebouw. Mogelijk is dat hier een brede school in wordt gehuisvest met meerdere bouwlagen en speelruimte op het dak. Belangrijk is dat het gebouw als een duidelijk blok wordt

neergezet, dat alzijdig is vormgegeven (geen achterkant heeft). Het vormt een ruimtelijk antwoord op de schaal van het hoofdgebouw van de Koninklijke Schelde Groep. Het mogelijke schoolgebouw en het hoofdgebouw zijn de twee objecten waarmee het deelplan Blauwe Dorp wordt afgezoomd. Het gebouw is tevens onderdeel van de ritmiek van appartementengebouwen aan de nieuwe Koningsweg.



### Beeldkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte

Het Blauwe Dorp sluit aan op 19<sup>e</sup> / 20<sup>e</sup> eeuwse gordel en heeft deze ook als inspiratiebron: lange gestrekte singels, lanen en straten. De bebouwing heeft een horizontale geleding. In de lengte zal er variatie zijn. Een bouwblok is in de lengte opgebouwd uit qua architectuur samenhangende collectief gerealiseerde clusters. Elk cluster heeft een horizontale geleding. Er zijn accentverschillen per blok.

De materialen in het Blauwe Dorp zijn van een niveau dat iets hoger is dan de standaard inrichting van de omliggende woonwijken. De nadruk komt te liggen op gebakken Nederlandse klinkers en betontegels met een donkere slijtlaag (basalt). Er zal voldoende verlichting zijn om het Blauwe Dorp ook 's nachts een sociaal veilig gevoel te bieden.

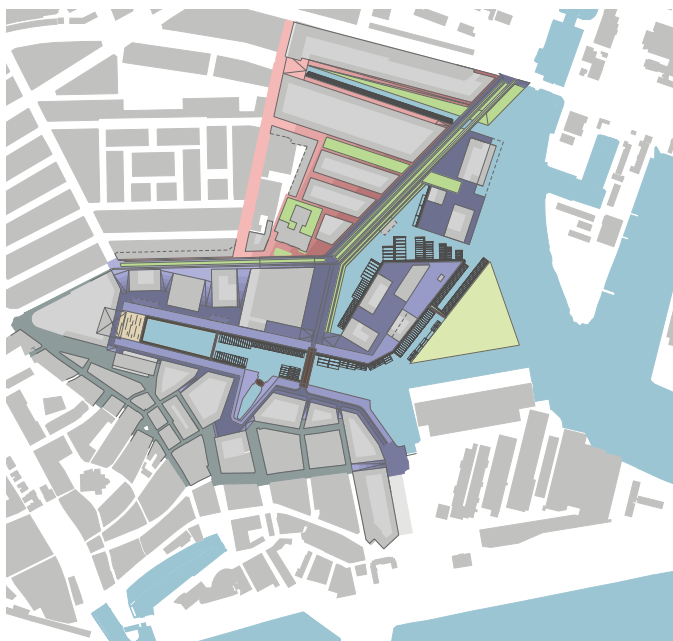
Door bewust een hoge dichtheid te hanteren, in combinatie met niet-traditionele kaveldiepten, wordt hier een innovatieve ontwik-

keling van diverse woontypologieën verwacht. Woningen die echt een aanvulling zullen zijn op het bestaande aanbod in Vlissingen.

De twee kleine bouwblokken vormen samen een hof. De gevel kan worden teruggelegd. Hierdoor ontstaat in thematiek een aansluiting met de bestaande hoven aan de Van Dishoeckstraat.



zicht op singel richting kanaal



structuur openbare ruimte



openbare ruimte Bolwerk

## 4.2.4 Bolwerk

### Rustpunt, luwte, aanleggen, luieren, picknicken, manifestaties

Het Bolwerk bestaat uit een driehoekige eiland en vormt een rust-plek in de stad, een meditatief parklandschap in het water dat, zoals de naam al aangeeft, verwijst naar de oorspronkelijke bolwerken die de historische stad op deze plek markeerden. Een driehoekig bomen-deel, aan de kant van het dok, schermt de grote scheepsbouwlods af van de dichtbij gelegen woningen. De rest van het Bolwerk is een laag gelegen grasveld, net boven het water.



Het Bolwerk is geschikt voor recreëren, picknicken tijdelijke camping bij manifestaties, kunst en cultuur, openluchttentoonstellingen, folies en evenementen. Het Bolwerk heeft mede een functie als begeleiding van de vaarroute waardoor bescherming ontstaat van de jachthaven, van kaden en gebouwen langs het water. Tussen het Bolwerk en de Kaden zijn ligplaatsen voor zeezeiljachten gesitueerd, onder andere voor passanten. In de luwte van het Bolwerk kunnen passanten hun boten aanleggen.

### Beeldkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte

Het Bolwerk kent een informele inrichting. De hoek van het Bolwerk die dicht tegen het dok en de kaden aanligt, wordt dicht ingeplant met bomen. Voor het overige bestaat het Bolwerk uit grasland met spaarzaam verstrooide boomgroepen.



zicht op Bolwerk

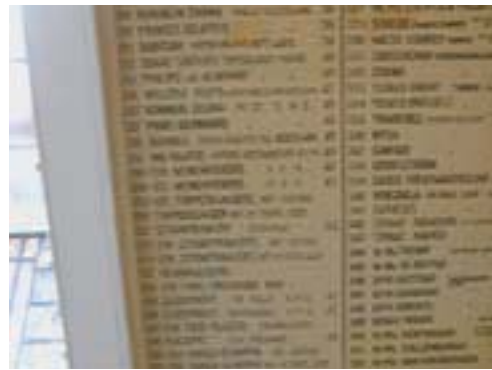




de Verbandkamer



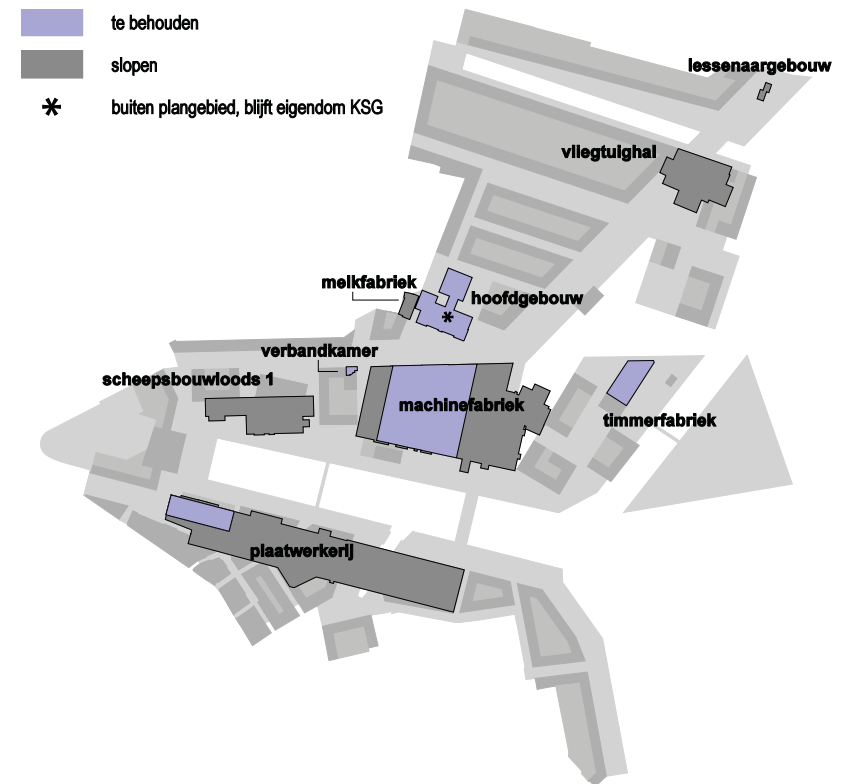
hoofdgebouw van de Schelde met monumentale boom



historie van de scheepsbouw



kades, kranen en bolders



erfgoed

## 4.3 Inpassen industrieel erfgoed

40

Dokkershaven met zijn maritieme sfeer gaat met respect met het verleden om. Hoe kan het ook anders; de sfeer van het nieuwe stadsdeel is er voor een groot deel aan ontleend. Uit het rijke verleden valt een aantal prachtige panden het gebied toe. Van verschillende gebouwen is zorgvuldig nagegaan wat de waarde is en wat de hergebruiksmogelijkheden zijn. Want behalve de bouwtechnische staat en de kosten die met restauratie gemoeid zouden zijn, is de inpasbaarheid in het stedenbouwkundige plan een belangrijke voorwaarde voor behoud.

De Plaatwerkerij, de Machinefabriek en de Timmerfabriek zijn te behouden en hebben veel mogelijkheden tot het herbergen van nieuwe functies.

In het algemeen moet opgemerkt worden dat de gebouwen een zeer dunne huid hebben die wind en regen tegenhoudt, maar niet zorgt voor een geklimatiseerd binnenklimaat. Het alsnog creëren van een geklimatiseerde situatie is niet mogelijk. Dan zouden er geweldige vochtproblemen ontstaan. Dit betekent dat deze gebouwen vooral in te passen zijn als grote publieke ruimte: overdekt plein of markt, of voor sport, evenementen, parkeren etc. Wat wel kan, is een zelfstandig te klimatiseren kleiner gebouw (doos) als het ware in een hoge hal te schuiven.

### De Plaatwerkerij

De Plaatwerkerij ligt tegen het winkelgebied aan en zou daarbij aansluitend een functie kunnen krijgen als passage of overdekte

(culinaire) markt of zou winkels in zich op kunnen nemen. Het gebouw zal uitgediept worden om de staalconstructie te verbeteren. De staalconstructie vormt dan een vernieuwd karkas waarin de nieuwe activiteiten kunnen worden ondergebracht.

### De Machinefabriek

De Machinefabriek wordt ook dankbaar opgenomen in de plannen. De Machinefabriek kent een prachtige ruimte met een drietal wijde traveeën, in zijn geheel overspannen door een imponerend hoog dak waar het licht vanuit de noordzijde doorheen valt. De fraaie hal biedt ruimte genoeg voor het onderbrengen van zowel recreatie-, cultuur- en ruimtevrugnende sportactiviteiten. De middelste travee van het gebouw wordt een overdekt openbaar plein met een zomer- en wintertuin. Aan de oostzijde komt de Cultuurfabriek met een foyer achter een nieuwe glazen gevel, met prachtig uitzicht op de haven en het schiereiland met de Timmerfabriek. Aan de westzijde zijn activiteiten denkbaar in de sfeer van wellness en megasport. Zowel deze sportvoorziening als de Cultuurfabriek kunnen bij evenementen gebruik maken van de middelste centrale openbare pleinruimte. De situering van sport en cultuur zijn indicatief.

### De Timmerfabriek

De bouwtechnische staat van de Timmerfabriek is slecht, maar het gebouw is een Rijksmonument en zó fraai dat alles op alles gezet wordt om het te behouden. In de Timmerfabriek kunnen functies

een plek krijgen die verwant zijn met de haven. Mogelijk is het een geschikte locatie voor een hotelfoyer annex restaurant voor havenbezoekers. De nieuwe functie zal profiteren van de ruimtelijkheid van het grootse interieur. De vide tot aan het dak en de bijzondere lichtval op de verdiepingen zal absoluut behouden moeten blijven. Bij de restauratie zal worden overwogen het torentje aan de noordzijde in ere te herstellen.

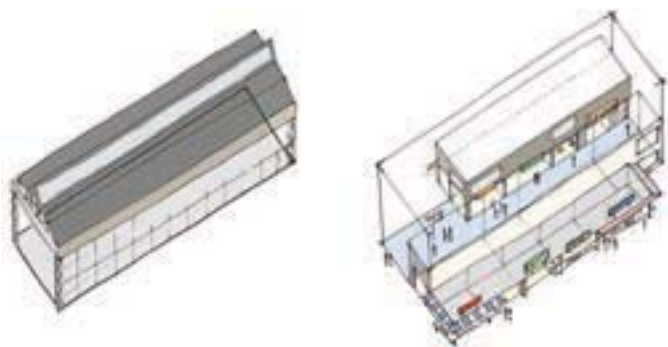
### De Verbandkamer

De Verbandkamer kan in principe worden behouden. Hier heeft geen nader onderzoek naar een mogelijke nieuwe functie plaats gevonden.

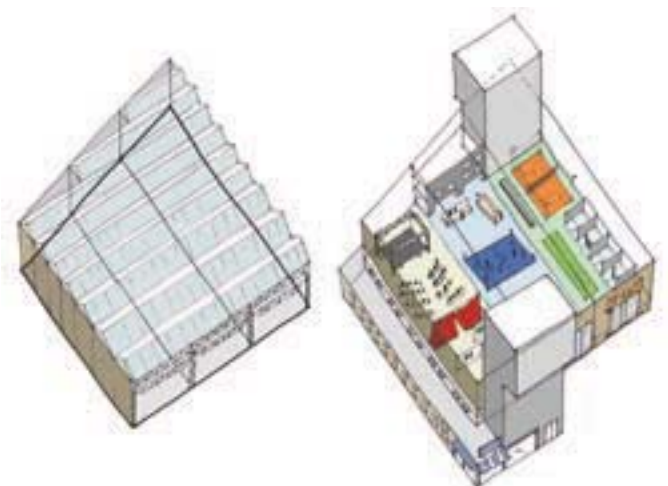
### Opmerkingen

De Scheepsbouwloods I, de Vliegtuigbouwfabriek en de Melkfabriek verkeren in zodanige slechte staat dat deze niet meer behouden kunnen worden.

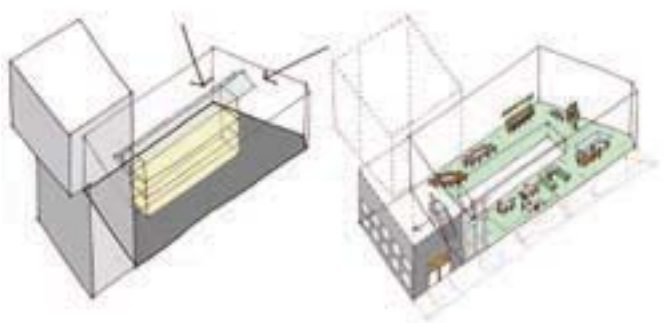
Onafhankelijk van de bouwtechnische staat is de woning met het lessenaarsdak gewoonweg niet te behouden, omdat hier de aansluiting komt van de nieuwe stadsentree op het kruispunt van de Paul Krugerstraat bij de Keersluisbrug. De woning staat precies op het punt waar de ontsluitingsweg de knik naar binnen maakt.



de plaatwerkerij



de machinefabriek



de timmerfabriek



# Machinefabriek herbergt culturele huiskamer voor iedereen

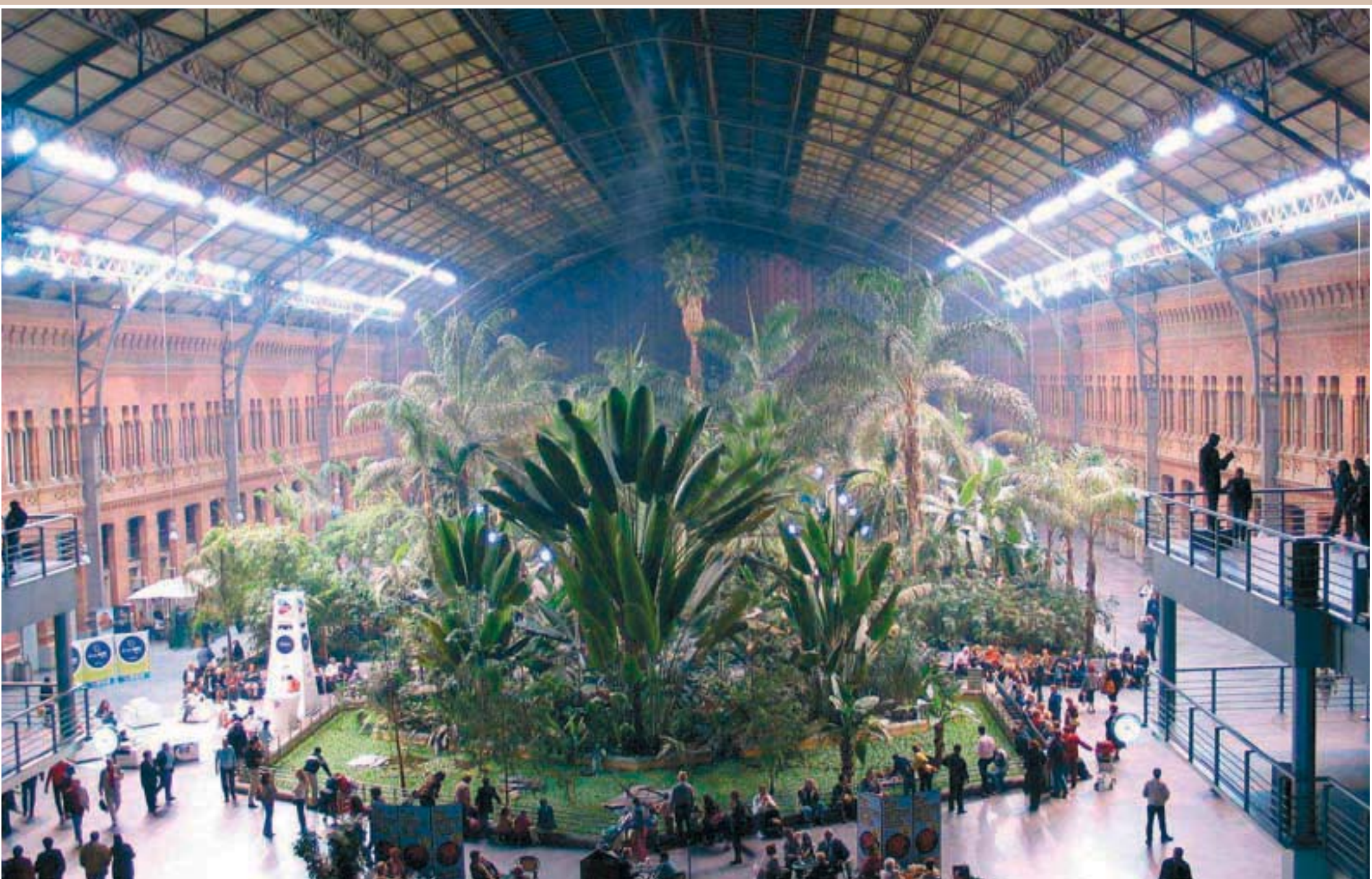
Dokershaven zal tal van nieuwe voorzieningen onderbrengen die de magneetwerking van het nieuwe stadsdeel versterken. Een belangrijke voorziening voor de Vlissingers en bezoekers is een centrum voor hedendaagse kunst en cultuur. Dit centrum krijgt een plek in de Machinefabriek, naast het hiervoor genoemde publieke plein en sportcomplex. Het heeft de potentie om uit te groeien tot een cultureel hart van het nieuwe stedelijke gebied: een culturele huiskamer, met een aansprekend aanbod voor verschillende lagen van de samenleving. Voor een mogelijke invulling van dit centrum zijn momenteel twee elkaar versterkende concepten in ontwikkeling. De Machinefabriek kan op deze wijze in de toekomst transformeren tot een Cultuurfabriek.

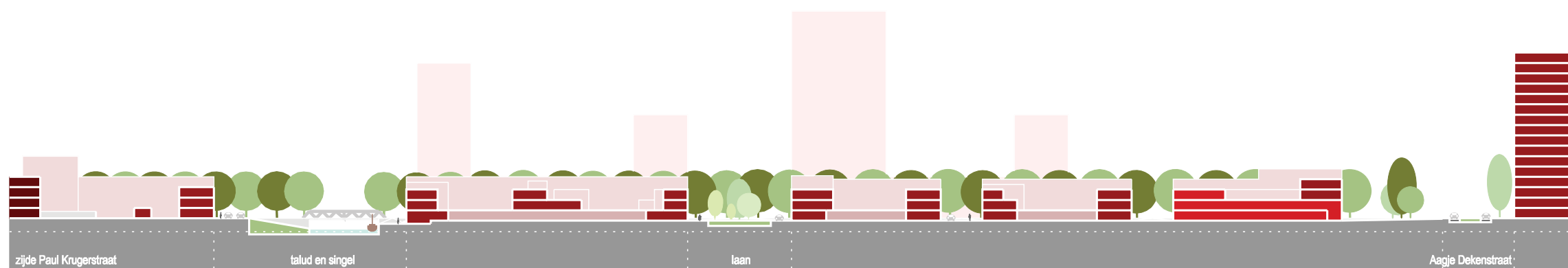
Zo is het idee ontstaan om op deze plek verschillende bestaande kunst- en cultuuractiviteiten samen te brengen. Zo kan een nieuw podium voor de stad ontstaan, een werkplaats voor kunst en cultuur, een plek waar nieuwe dingen ontstaan. De kunst- en cultuursector richt zich in toenemende mate op laagdrempelige vormen van cultureel aanbod, die niet per definitie gebonden is aan één kunstvorm of één locatie. Het nieuwe cultuurcentrum zal ook in die zin gaan fungeren. Het aanbod zal gericht zijn op een breed publiek, met een programmering waarin plaats is voor een mix aan (pop)muziek, theater, beeldende kunst, nieuwe vormen van digitale kunst, werkplekken, lezingen, debatten en evenementen.

Ook wordt gedacht aan een museaal concept gericht op beeld, geluid en beweging, dat een zelfstandig onderdeel zou kunnen vormen binnen het concept van het cultuurcentrum. Het kent een eigen dynamiek en programmering, die het eigentijdse en (inter)actieve concept van het geheel zal versterken. Uitgangspunt is een actieve programmering die het gehele jaar doorloopt. Gedacht wordt aan een aantal manifestaties per jaar, waarbij de gehele hal van de Machinefabriek wordt gebruikt. In verschillende tijdelijke ruimten, opgebouwd uit gekoppelde en gestapelde containerframes, worden allerlei 'belevissen' aangeboden. 'Belevissen' op het gebied van bijvoorbeeld video- en computer kunst, graffiti, Japanse grafische kunst en animatie, virtual reality, tekenfilms en stripverhalen.

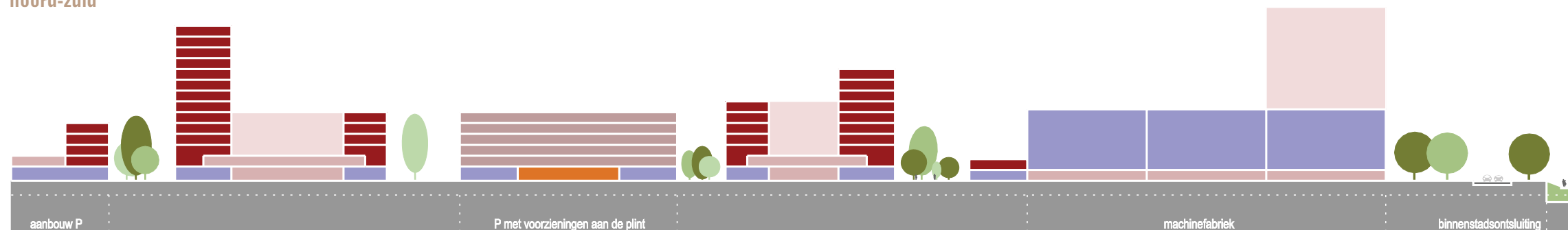
De uiteindelijke vorm en inhoud van het cultuurcentrum zal verder ontwikkeld moeten worden in goed overleg met alle belanghebbenden.



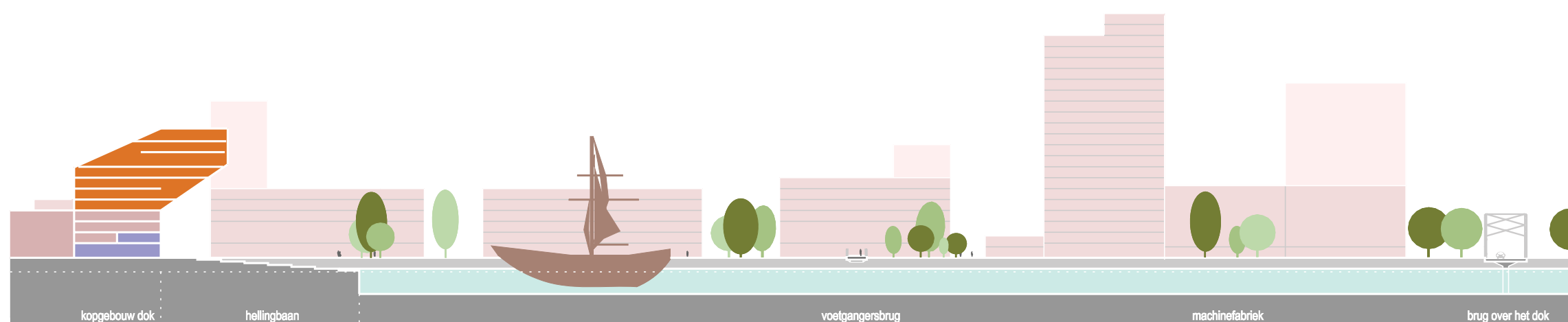




noord-zuid



west-oost



aanzicht dok

## 4.4 Profielen

De profielen laten nog eens de opbouw van het gebied zien maar dan in doorsnede.

### Noord zuid

In het bovenste profiel is de overgang te zien van Blauwe Dorp, naar Kaden en vervolgens naar Binnenstad. Ingetekend zijn de singel –met een zachte en een harde oever–, de laan en de nieuwe stadsentree (hier net na de knik in de hoofdroute, waar de

Koningsweg overgaat in de verlengde Aagje Dekenlaan).

Aan de rechterkant van het profiel is goed het verspringen van de kadehoogtes rond het dok te zien. De bouwblokken in het Blauwe Dorp en Binnenstad zijn overwegend drie tot vier lagen hoog.

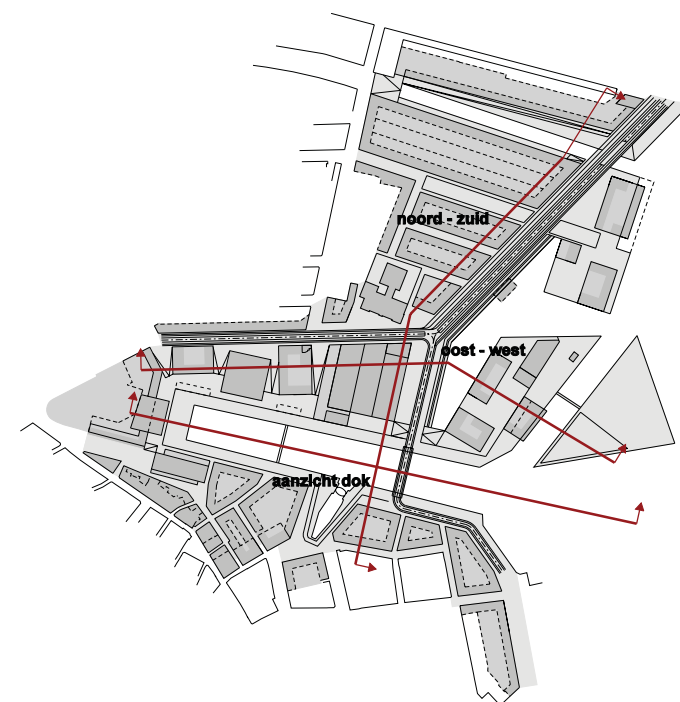
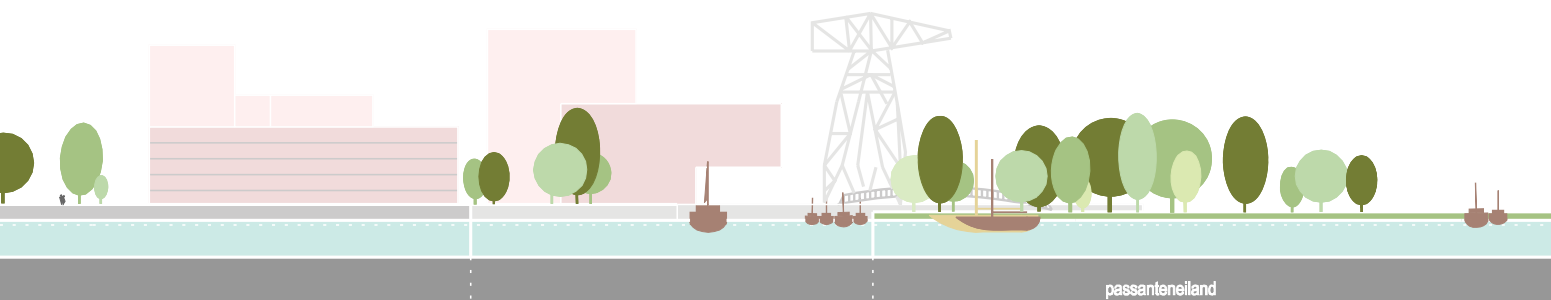
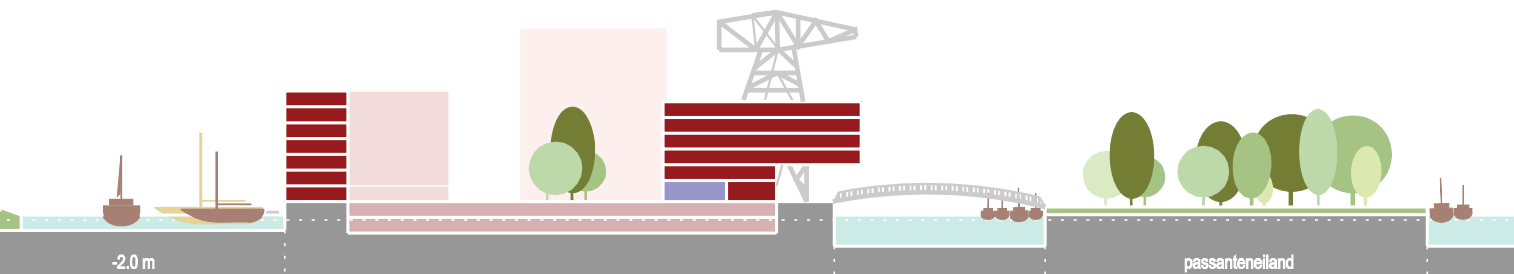
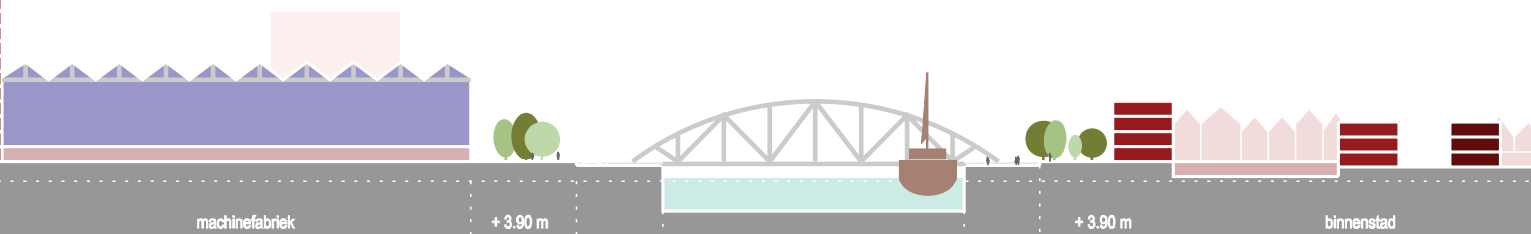
In Kaden zijn de gebouwen forser en beduidend hoger. Tussen Singel en laan ligt een diep bouwblok waarin ruimte is voor parkeren en diverse woningtypen (introvert wonen). Tegen de Machinefabriek aan wordt een woontoren gebouwd.

### West oost

Het tweede profiel toont ten volle de grote volumes van Kaden met daartussen de verspreide boomgroepen. Te zien is hoe de Machinefabriek mooi opgaat in het ritme van de grote (nieuw)bouwblokken. In de plint van de gebouwen is ruimte voor bedrijvigheid.

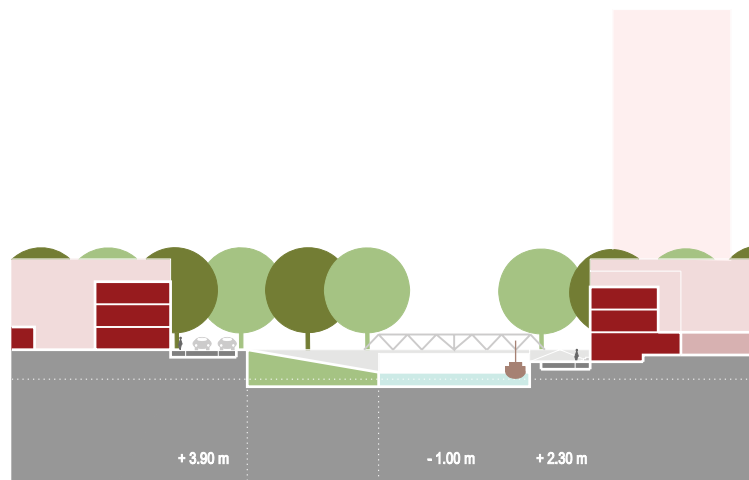
### Aanzicht dok

In het onderste profiel is het bijzondere gebouw op de kop van het

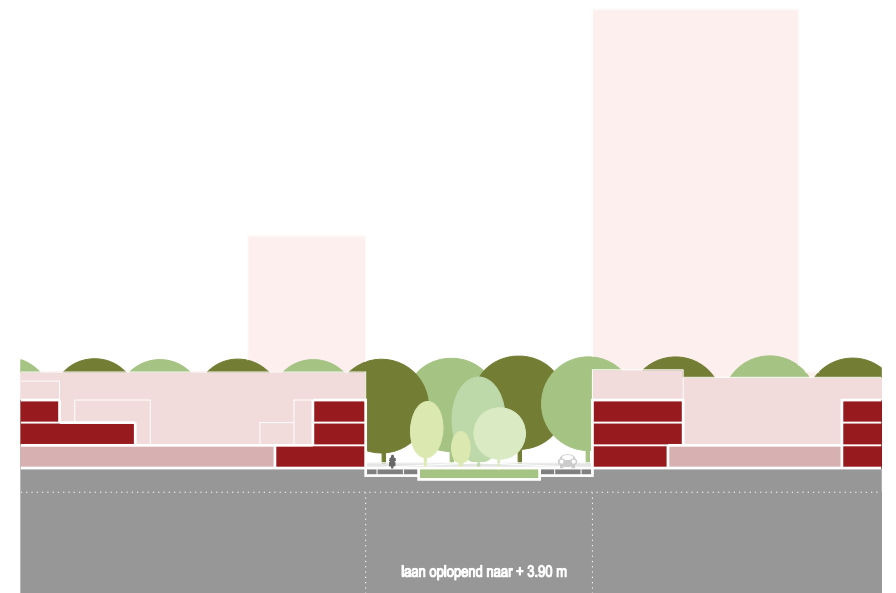


dok te zien met daarvoor het hellingplein en vervolgens het water van het dok met de scheepvaart. In het midden van het dok ligt de nieuwe brug voor autoverkeer (30 km/h-regime).

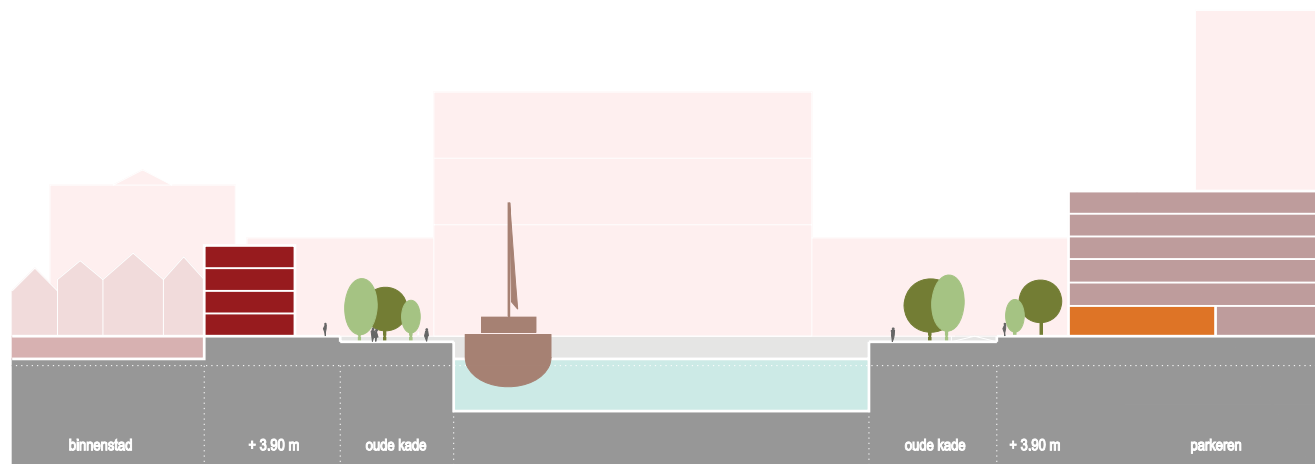
Tussen de nieuwe brug voor autoverkeer en het hellingplein ligt nog een brug voor voetgangers en fietsers. Op de achtergrond, vaag ingetekend, tekenen de forse bouwblokken van het plandeel Kaden zich af. Rechts is weer het Bolwerk te zien met de informele recreatieve sfeer daaromheen.



de singel



de laan



het dok

### Singel

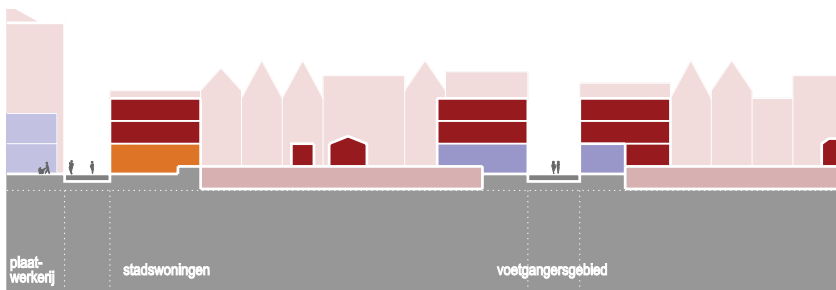
Op de doorsnede over de Singel is de brug te zien en zijn ook de bomen langs de nieuwe stadsentree ingetekend. Op de straat is de mogelijkheid van langsparkeren.

### Laan

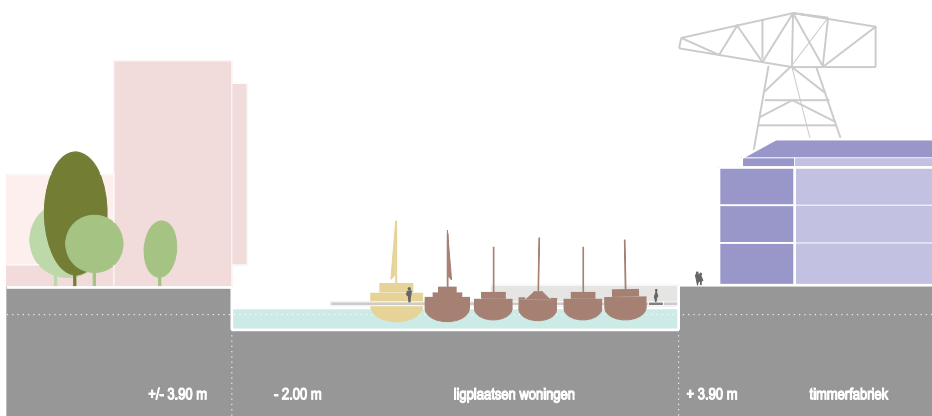
De doorsnede over de laan laat goed zien hoe de meer informele groenstructuur van de laan zich verhoudt tot de bomen in de laan langs de Koningsweg.

### Dok

De korte doorsnede over het grote dok toont de sfeer van grotere boten aan de kade met op de achtergrond vaag ingetekend de bijzondere bebouwing die de kop van het dok zal benadrukken.



de binnenstad



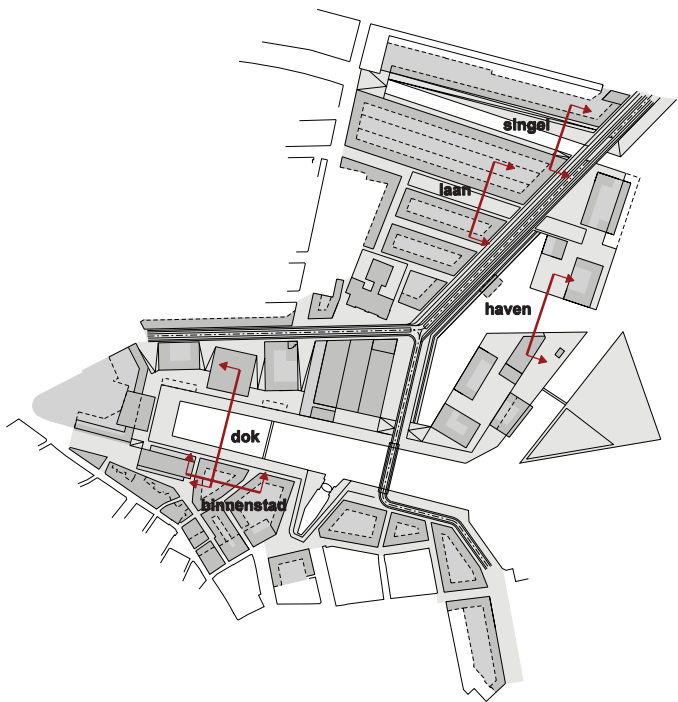
de haven

### Binnenstad

In de doorsnede over de binnenstad is te zien hoe de passages tussen de bouwblokken liggen. De straten zijn autoluw en kunnen dus smal zijn. Binnen de bouwblokken liggen parkeervoorzieningen, half verdiept of ondergronds.

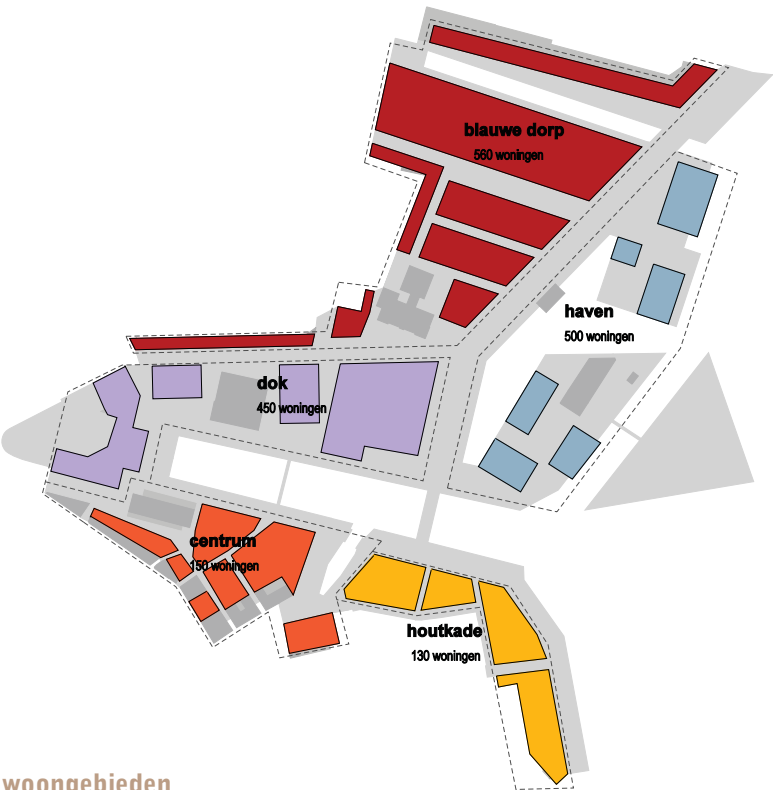
### Haven

De korte doorsnede over de haven maakt duidelijk hoe de boten hier in een stedelijke omgeving met maritieme sfeer gelegen zijn. Achter de Timmerfabriek is de karakteristieke KSG-kraan ingetekend. Veel van de ligplaatsen zullen hier toegewezen zijn aan de bewoners van Dokkershaven.

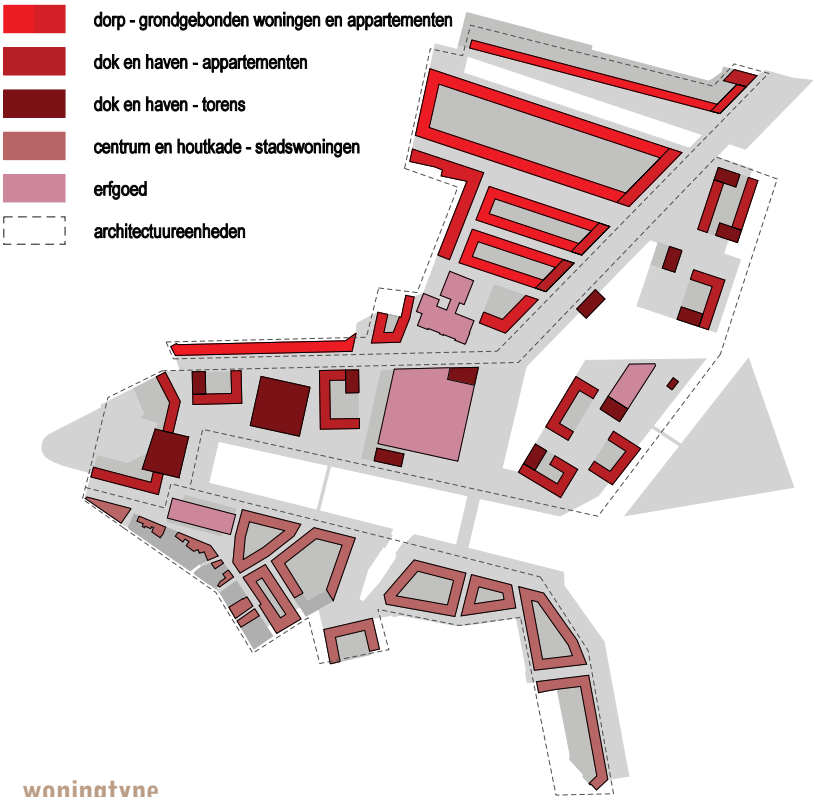


# 5 programma

48



woongebieden



woningtype

| Wonen                                                                                                     |                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Totaal aantal woningen                                                                                    | 1790                      |
| Indicatieve verdeling over de plandelen                                                                   |                           |
| Centrum                                                                                                   | 150                       |
| Houtkade                                                                                                  | 130                       |
| Dok                                                                                                       | 450                       |
| Haven                                                                                                     | 500                       |
| Blauwe dorp                                                                                               | 560                       |
| alle oppervlakten en aantallen zijn indicatief                                                            |                           |
| Werken                                                                                                    |                           |
| Totale oppervlakte                                                                                        | 13.600 m <sup>2</sup> bvo |
| In de vorm van zelfstandige bedrijfsruimte en stadswoningen met werken aan huis, ateliers, galleries etc. |                           |

| Detailhandel                                                                                                |                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Totale oppervlakte                                                                                          | 17.000 m <sup>2</sup> bvo |
| Omvat ook een deel vervanging van bestaande detailhandel en nieuwe grootschalige detailhandel (kwalitatief) |                           |
| Haven                                                                                                       |                           |
| Totaal aantal ligplaatsen                                                                                   | ±400                      |
| Passantenvoorziening voor de zeilers                                                                        | 650m <sup>2</sup> bvo     |
| Recreatie, leisure, cultuur en voorzieningen                                                                |                           |
| Totale oppervlakte                                                                                          | 25.000 m <sup>2</sup> bvo |
| Parkeren                                                                                                    |                           |
| Totaal aantal parkeerplaatsen                                                                               | 3700                      |
| Waarvan 3 openbare parkeergarages                                                                           | 1050                      |

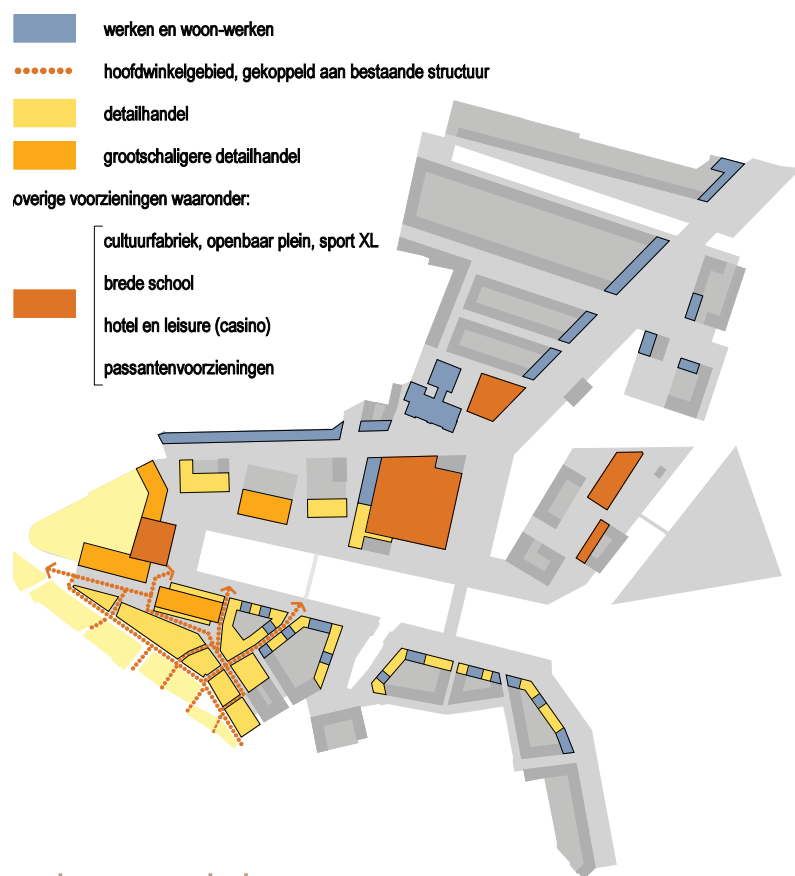
## Wonen

Het Masterplan Dokkershaven biedt goede mogelijkheden om de sociaal economische structuur van Vlissingen te versterken. Dit gebeurt onder meer door een gedifferentieerd woningbouwprogramma met verschillende woningtypen voor uiteenlopende doelgroepen.

Het totale programma aan woningen bedraagt ongeveer 1790 woningen. Ongeveer een derde van de woningen is grondgebonden, het overige woningaanbod bestaat uit appartementen. De appartementen, deels ondergebracht in woontorens, komen met name ten noorden van het dok en op de schiereilanden rond de haven.

Uitgangspunt is de volgende verdeling van de woningen:

- 330 woningen in het goedkope segment;
- 590 woningen in het middeldure segment;
- 870 woningen in het dure segment.



werken en voorzieningen

## Werken en voorzieningen

### Werken

Op diverse plekken in het plan is ruimte voor bedrijvigheid opgenomen tot een totaal van 13.600 m<sup>2</sup> bvo. In diverse woongebouwen wordt de onderste (verhoogde) bouwlaag bestemd voor bedrijven. In de directe omgeving wordt werkgelegenheid voorzien in het kader van de watersport (verhuur, reparatie, opslag, horeca).

### (Grootschalige) detailhandel

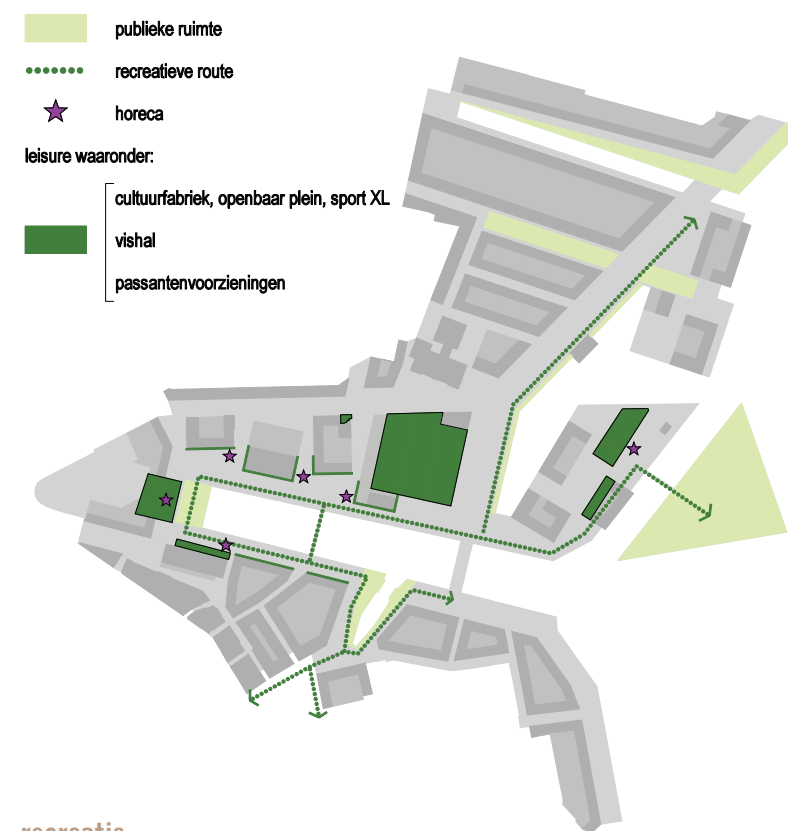
De detailhandel krijgt een impuls door de uitbreiding van het kernwinkelgebied. In een deel van het plan ten noorden van het dok komt ook ruimte voor grootschalige detailhandel. Totaal is rekening gehouden met 17.000 m<sup>2</sup> bvo.

### Voorzieningen

Er is ruimte voor 25.000 m<sup>2</sup> bvo overige voorzieningen zoals in het kaartbeeld hierboven indicatief is aangegeven.

## Recreatie, leisure, voorzieningen

Het Masterplan Dokkershaven biedt de basis voor de ontwikkeling van een nieuw stedelijk leefklimaat in de stad Vlissingen. De recreatie is een belangrijke motor van het plan. Door het plangebied loopt een netwerk van recreatieve routes met een koppeling van het Perry-dok naar het gebied van het Arsenaal en naar de kop van het dok en de jachthaven en omgeving. De passantenvoorzieningen



recreatie

in en rond het dok en diverse horecavoorzieningen mede gericht op de watersporter zullen het gebied verlevendigen. Mogelijke trekkers zijn verder een grote vishal met een food specialiteitenzaak aan het dok in de Plaatwerkerij en een grote leisure ontwikkeling in het gebied ten noorden van het dok. Verder is er ruimte voor scholen, winkels, horeca, hotelvoorziening, werkgelegenheid, sportaccommodaties, activiteiten gericht op cultuur en welzijn en toerisme. Het particuliere initiatief wordt nadrukkelijk gestimuleerd. De gemeente stelt zich hierbij slagvaardig op, is marktgericht, aanvullend en voorwaardenscheppend.



- 190 Boxen voor woningen
- 95 Stapelplaatsen voor passanten
- aanlegplaats bruine vloot
- 65 Boxen voor passanten
- 12 Ligplaatsen voor historische schepen 20 tot 50m
- 100 Boxen voor motorboten
- Roll-on / Roll-off kade
- 400-500 Boxen voor marina en watersportboulevard

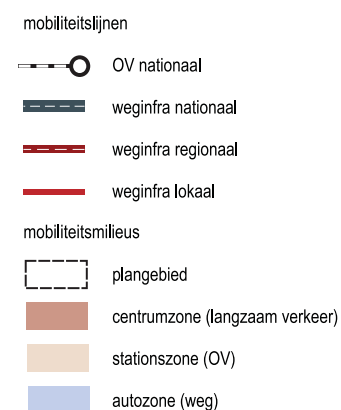
## havenplaatsen

## Haven

In de nieuwe haven en aan de kade aan de zijde van het Bolwerk worden circa 190 boxen voor jachten voorzien. De boxen horen bij de appartementen rondom de haven en zijn ingedeeld in diverse groottes. In de Singel komen 100 boxen voor motorsloepen en kleine motorjachten. In het dok zijn er voor passanten ongeveer 65 boxen. Ook zijn er 95 stapelplaatsen voor passanten voor de brug, in de luwte van het Bolwerk en een klein aandeel in het dok.

In het dok worden verder steigers aangelegd waaraan historische schepen aangemeerd kunnen worden. Het dok krijgt daardoor een museale uitstraling. Naar schatting kunnen er 12 schepen liggen met een lengte tussen 20 en 50 meter. Direct aan het eiland van de timmerfabriek is een mogelijke aanlegplaats voor de bruine vloot. In de directe omgeving buiten de locatie van Dokkershaven wordt ruimte gezocht voor een Marina en een watersportboulevard.

Beide bruggen over het dok (de langzaam-verkeerbrug en de brug van de nieuwe stadsentree) zijn beweegbaar. Het bedieningsregime is geautomatiseerd, of via afstandbediening in combinatie met andere bruggen te regelen.



mobilitetskaart Vlissingen

## Verkeer

Vlissingen is goed bereikbaar per auto, trein en uiteraard ook via het water. Bereikbaarheid, en toegankelijkheid zijn Vlissingse kwaliteiten die ook in Dokkershaven zullen worden gerealiseerd, uiteraard voor alle vervoersvormen.

### Autostructuur

Het overgrote deel van de mensen die van buiten af komen zal via de Nieuwe Vlissingeweg binnen komen. Deze Nieuwe Vlissingeweg krijgt een verlenging in de vorm van de nieuwe stadsentree. De nieuwe stadsentree wordt uitgevoerd als een stedelijke weg met een breed profiel van gescheiden rijbanen (2x1) en vrijliggende fietspaden en/of parallelwegen. Deze hoofdroute biedt ruimschoots capaciteit voor de functies van gebiedsontsluiting en binnenstads-bereikbaarheid.

Verkeerskundig vormt Dokkershaven een overgangszone; in het gebied ervaren automobilisten een geleidelijke overgang van een verkeersfunctie (bij de Keersluisbrug) naar een verblijfsfunctie (bij het dok), ofwel van een weg die is ontworpen voor doorgaand verkeer naar een inrichting voor langzaam rijdend centrumverkeer.

De aansluitingen van de Nieuwe Vlissingeweg met de nieuwe stadsentree en de nieuwe stadsentree met de Aagje Dekenstraat moeten garant staan voor goede doorstroming en veiligheid. Bij de verdere uitwerking zal worden gezien of dit wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie of door de fysieke vormgeving van de aansluitingen.

Waar de nieuwe stadsentree het plangebied binnenkomt en de knik naar binnen maakt (op de oostelijke grens van het plangebied, de kruising met de Paul Krugerstraat) zal een deel van het verkeer afslaan naar de aanliggende woongebieden. Ter hoogte van de recreantenhaven, splitst de weg. Rechtsafslaand verkeer volgt de hoofdroute via de verlengde Aagje Dekenstraat, linksafslaand verkeer rijdt verder in zuidelijke richting naar het meest oostelijke deel van het stadscentrum. Het overgrote deel van het verkeer naar de stad, maakt de rechtsafbeweging van Koningsweg naar Aagje Dekenstraat, richting de parkeergarages.

De route van de stadsentree via de brug over het dok wordt uitgevoerd als stadsstraat. Hierlangs gaat vooral bestemmingsverkeer voor de binnenstad, alsook verkeer richting de locatie van de

Koninklijke Schelde Groep op het eiland. Mede op basis van de verwachte intensiteit kan hier een 30 km/h regime ingevoerd worden. Dit sluit ook goed aan bij de recreatieve kwaliteiten rond de Kaden.

### Laden en lossen

Bevoorradend verkeer maakt gebruik van de hoofdstructuur en krijgt de mogelijkheid om de laad- en loszones, die direct aan de hoofdstructuur zijn gekoppeld vlot te bereiken.

### Langzaam verkeer

Vlissingen is door haar maat een prettige stad voor fietsers. Dit betekent ook dat in Dokkershaven goede voorzieningen voor fietsers moeten komen. Voor het fietsverkeer worden daarom langs de hoofdroute vrijliggende of aanliggende fietsvoorzieningen aangebracht. Eventueel wordt gebruik gemaakt van een verkeersluwe parallelweg. Voor inwoners van Vlissingen zijn de Scheldestraat en de Van Dishoeckstraat de belangrijke doorgaande fietsroutes richting centrum. De Scheldestraat komt uit op de kop van het dok, de Van Dishoeckstraat op de rand van Kaden. Op de logische punten waar fietsers verder lopend de stad in gaan, worden goede stallingsvoorzieningen gerealiseerd.



### verkeersstructuur

De kruisingen van de fietsroutes met de hoofdontsluiting moeten veilig plaats kunnen vinden. In de uitwerking kan dit gebeuren door middel van verkeerslichten of door de fysieke vormgeving van de kruisingen.

Voor voetgangers worden langs de hoofdroute trottoirs aangelegd. In de binnenstad en in het plandeel Kaden heeft de voetganger het primaat. Vanuit de parkeergarages voeren looproutes naar de verschillende voorzieningen. In deze gebieden wordt de kwaliteit voor het langzaam verkeer benadrukt door het autoluw en autovrij inrichten van de openbare ruimte.

De kade aan de noordzijde is primair een gebied voor de voetgangers. Het karakter van de kade betekent dat fietsen hier niet zal of kan worden uitgesloten, of dat iedere verkeerssoort een eigen strook krijgt. De insteek is om hier geen doorgaande fietsverbinding aan te leggen.

### Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan gebruik maken van de hoofdwegenstructuur. Aanvullend kunnen initiatieven ontwikkeld worden voor een watertaxi vanaf station naar het dok.

### Uitwerking ontsluiting per deelgebied

#### Binnenstad

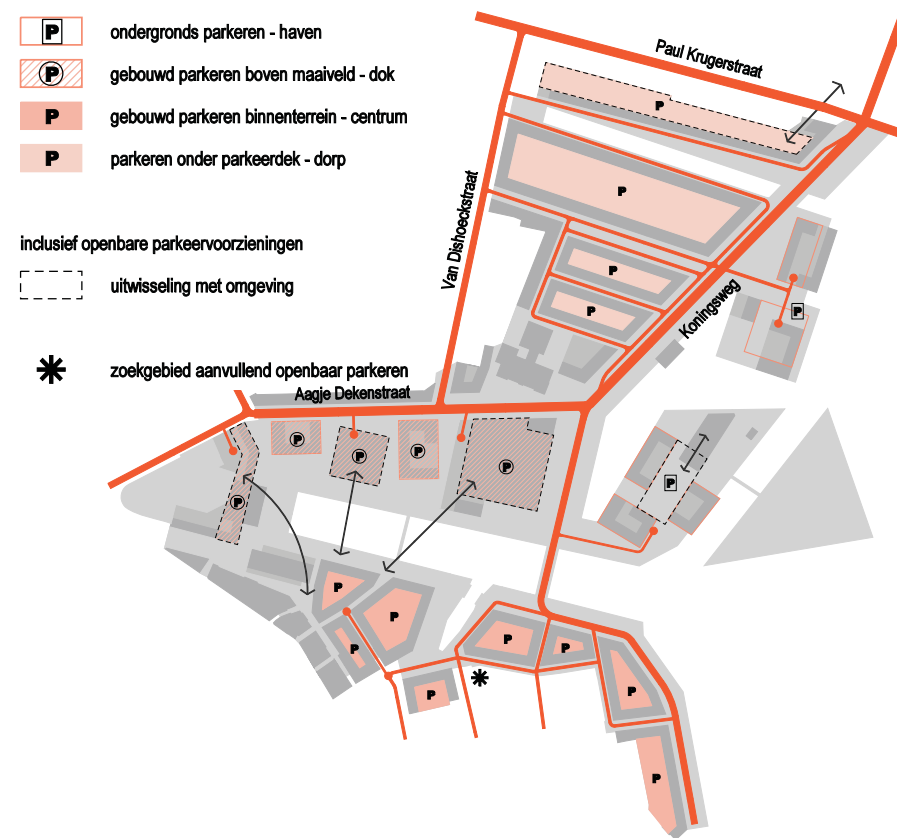
##### Centrum

Het winkelgebied wordt nu vooral via de Badhuisstraat en de Scheldestraat ontsloten. Aan deze routes zijn belangrijke parkeerconcentraties gelegen. Zoals hierboven opgemerkt kan men de auto in de toekomst ook parkeren in de parkeergarages aan de rand van Kaden.

##### Houtkade

De ontsluiting van het deelgebied Houtkade en de omgeving van het Arsenaal loopt via de aftakking van de Koningsweg via de brug over het dok. Bij het bepalen van de vormgeving en de afmetingen van de weg en de brug over het dok dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van de scheepswerf verderop en de daarmee gepaard gaande zware en omvangrijke transporten. In dit gebied wordt voor zover mogelijk extra parkeergelegenheid geboden ten behoeve van centrumfuncties.

In beginsel wordt er voor auto's geen doorgaande verbinding gerealiseerd tussen het oostelijke en westelijk deel van de binnenstad, vanwege de woon- en verblijfskwaliteit in het geheel van de binnenstad.



### parkeren

#### Kaden

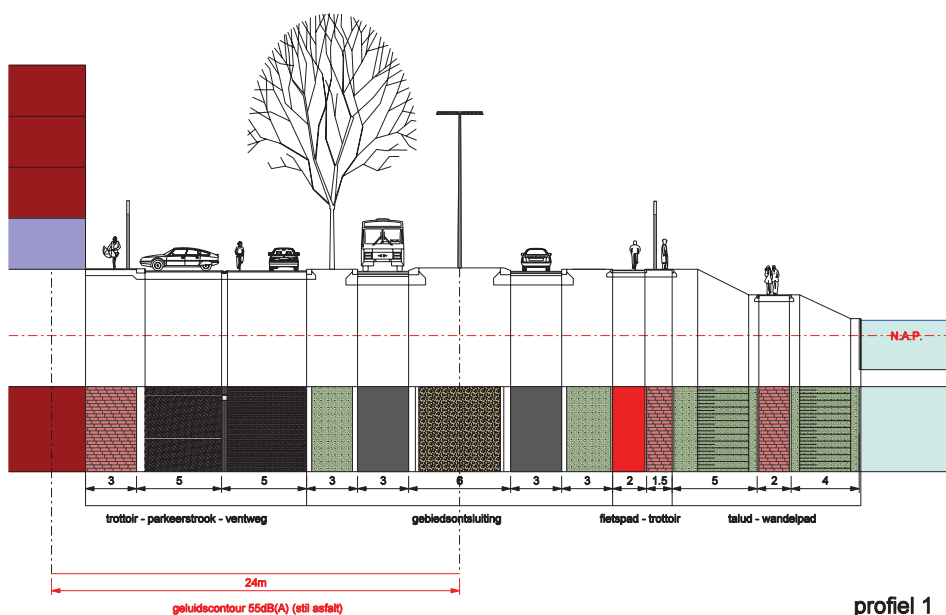
Het gehele plandeel Kaden is verblijfsgebied. Aan de rand van het plandeel, direct ten zuiden van de Aagje Dekenstraat liggen parkeergarages met een zodanig ruim aanbod van parkeerplekken dat het aanbod op piekmomenten goed kan worden opgevangen. Ook voor bezoekers van de binnenstad en het winkelcentrum is het aantrekkelijk hier te parkeren. Via de noordzijde van het dok of via de brug is men zo in het winkelgebied.

#### Blauwe Dorp

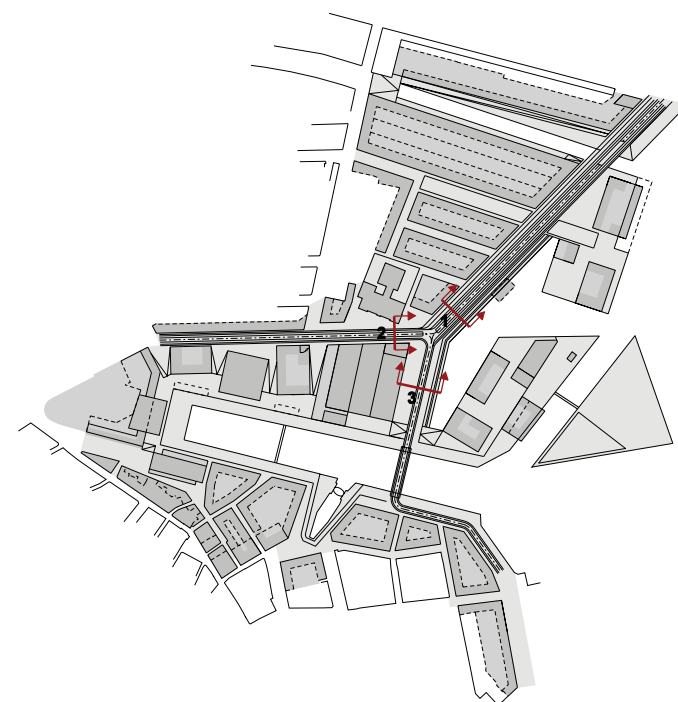
Het plandeel Blauwe Dorp wordt samen met de woonwijk achter de Van Dishoeckstraat een aaneengesloten 30 km/h zone. De Van Dishoeckstraat en de Koningsweg zijn de belangrijke ontsluitingswegen. De interne circulatie voor autoverkeer zal deels via een parallelweg langs de Koningsweg verlopen. De gekozen circulatie draagt ertoe bij dat de hoeveelheid verkeer op de Van Dishoeckstraat past binnen de randvoorwaarden van een erftoegangsweg (30 km/h). De aansluitingen van de parallelweg op de Koningsweg hoeven niet te worden voorzien van verkeerslichten. Er liggen brede berm en tussen de wegen die zorgen voor voldoende rust en overzicht.

De kruising van de weg vanuit het Blauwe Dorp naar het noordelijke schiereiland met de Koningsweg is gelijkvloers. De Koningsweg krijgt hier de status van voorrangroute.

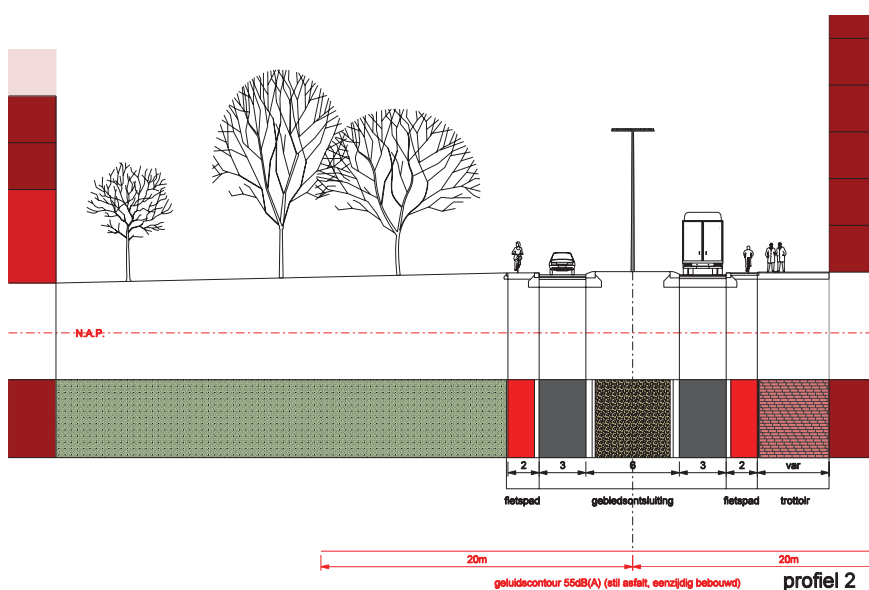
Waar de Koningsweg langs de haven voert, ligt tussen de weg en het water (opgenomen in het groene talud) een voetpad.



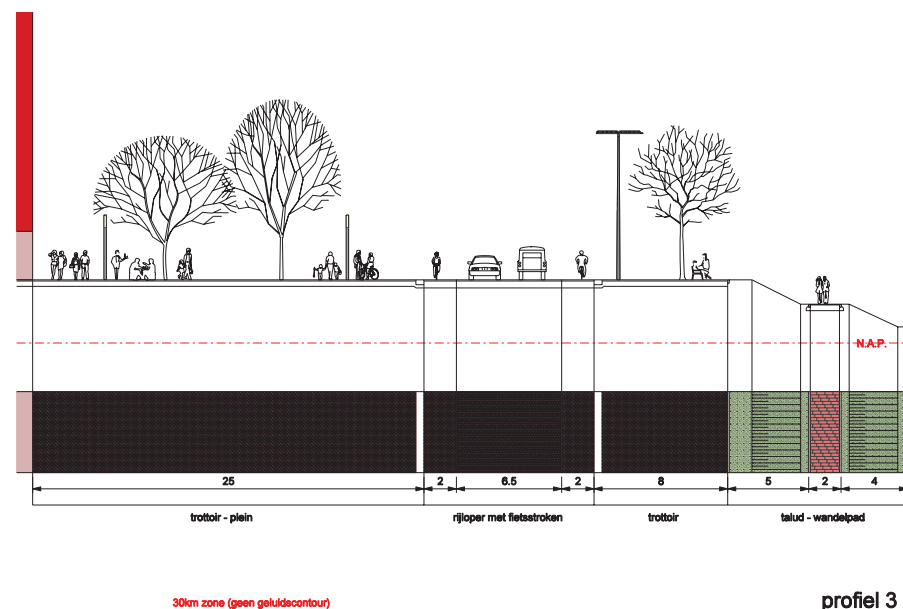
profiel 1



aanduiding profielen



profiel 2



profiel 3

## Parkeren

Alle nieuwe woningen in het gebied krijgen één parkeerplaats op eigen terrein, gekoppeld aan de woning of, in bepaalde gevallen op de openbare weg. Er is ruim voldoende parkeergelegenheid voor inwoners en bezoekers. Ook op het drukste moment van een normale week zal de vraag naar parkeergelegenheid het aanbod niet overstijgen. Er worden in totaal ruim 3700 parkeerplaatsen aangelegd.

Door de parkeergarages centraal te situeren is een flink aantal niet woning-gebonden parkeerplaatsen meervoudig te gebruiken,

dat wil zeggen beschikbaar voor verschillende doeleinden waarvan de parkeervraag in de tijd verschilt.

In het plandeel Kaden wordt alle parkeerbehoefte van de nieuwe functies (bovenop de één parkeerplaats per woning), in garages ondergebracht. De parkeergarages langs het dok zijn gezamenlijk goed voor 1560 nieuwe parkeerplaatsen. Vijfhonderd daarvan worden rechtstreeks toegewezen aan de bewoners van de appartementen. Zodoende is een volume van 1050 parkeerplaatsen in deze zone meervoudig te gebruiken. De meervoudig te gebruiken

parkeerplaatsen zijn verdeeld over drie locaties en hebben alle een directe voetgangersverbinding naar de binnenstad.

Als bij grote evenementen in het gebied parkeertekorten te voorzien zijn, kunnen deze tekorten worden opgevangen in de omgeving van het station. In dat geval kan aanvullend vervoer (bus of boot) de mensen naar het centrumgebied transporteren.

# Vlissingen als unieke watersportstad

De watersport in Nederland groeit nog steeds en zal blijven groeien. De zeewaardigheid van recreatievaartuigen is de afgelopen decennia toegenomen. Dankzij voorzieningen aan boord zoals GPS en rolfock, kunnen de watersporters op een veilige manier met een beperkte bemanning langere tochten maken. Het aantal zeezeilers neemt jaarlijks toe en daarmee de kansen voor zeehavens zoals Vlissingen.

Vlissingen heeft met het vrijkomen van het KSG-terrein unieke kansen om deze watersporters de stad in te trekken. Een haven aan zee, dicht bij de binnenstad, goede voorzieningen en meer. Een nieuwe internationaal aansprekende recreantenhaven is daarom een belangrijk onderdeel van de plannen. De haven en de voorzieningen zullen elkaar versterken. De voorzieningen trekken watersporters, de watersport brengt leven in de stad en versterkt het economisch potentieel van de voorzieningen. De watersporter legt hier straks bijna in het centrum zijn boot neer. Waar elders kan dat?

Vlissingen kan met een nieuwe jachthaven voor de watersporters op de Noordzee een aantrekkelijke bestemming worden. Een voordeel van Vlissingen is dat men in geval van slecht weer via het Kanaal van Walcheren binnendoor naar Middelburg, het Veerse Meer of de Oosterschelde kan. Vlissingen is daarbij historisch interessant en heeft een bijzonder aantrekkelijk achterland. Vlissingen zal door herinrichting en revitalisatie van de binnenstad nog gezelliger en aantrekkelijker worden.

Het binnenhalen van jachten in de stad zorgt aanvullend voor een bijzondere sfeer en uitstraling. Woningen aan het water met boten voor de deur brengen volgens onderzoek substantieel meer op dan gewone woningen. Vaste ligplaatsen in jachthavens worden op jaar- of seizoenbasis verhuurd.

Om de sfeer te verhogen, maar ook uit economische perspectieven, hebben veel jachthavens een aantal nevenactiviteiten zoals reparatie en onderhoud, winterstalling, verkoop van schepen (jachtmakelaardij en importeurs), horeca, watersportwinkel, etcetera. Met deze extra activiteiten stijgt het aantal bezoekers. Het voordeel van het bieden van winterstalling en reparatiemogelijkheden is verder, dat in personele zin een continu bedrijf ontstaat dat ook in de winterperiode actief is. Voor de laatst genoemde activiteiten zal ruimte gezocht worden in het havenbekken in de directe nabijheid.





# 6 financiën, planning en fasering

56



## Financiën

Voor de ontwikkeling van Dokkershaven zijn in financieel-economisch opzicht de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- de exploitatie moet financieel haalbaar zijn;
- het Masterplan moet toekomstrobust zijn om voldoende het hoofd te kunnen bieden aan marktontwikkelingen;
- de exploitatie van het Masterplan moet voldoende toekomstrobust zijn.

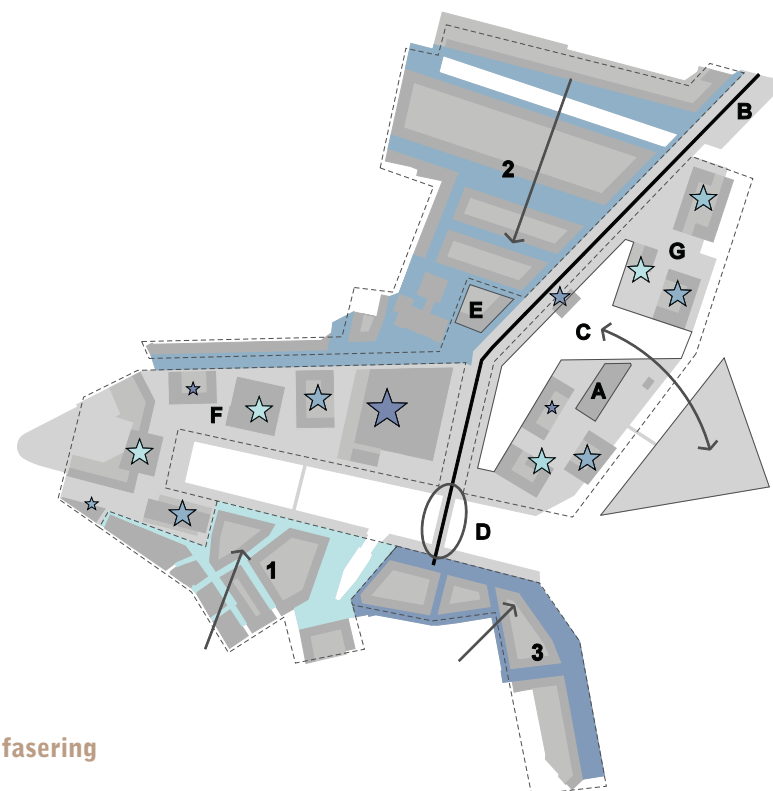
De toekomstrobustheid is in het Masterplan onder meer bereikt door in de verschillende plandelen voldoende flexibiliteit in te bouwen. Flexibiliteit in de exacte invulling van blokken. Maar ook voldoende marge bij de andere programma-onderdelen. Bij de voorbereiding van het plan is uitgebreid onderzoek gedaan naar de marktsituatie, maar ook naar de wijze waarop het plan gedurende

15 à 20 jaar met de markt mee kan bewegen. Op basis hiervan is het plan ruimtelijk opgezet. Een plan waarbij veranderingen van de markt voldoende hun plek kunnen vinden in het plan. Ook de exploitatie kent die bewegingsruimte, mede doordat de planning voorzichtig is, en pieken en dalen in de markt opgevangen kunnen worden.

In de grondexploitatie is rekening gehouden met de toegekende extra BLS-bijdrage van € 7,4 miljoen, die mede dankzij inspanningen vanuit de provincie Zeeland is verkregen van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu om de verwerving van het plangebied mogelijk te maken. Verder is in de grondexploitatie de uit de zogenoemde herijking van de verstedelijkingsafspraken resulterende Rijksbijdrage opgenomen.

De grondexploitatie is opgesteld via de eindwaarde-methode. De eindwaarde is de stand aan het eind van de exploitatie-periode. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de looptijd van deze exploitatie circa 17 jaar in beslag zal nemen.

De opgestelde exploitatie toont aan dat het Masterplan financieel haalbaar is. Het Masterplan voldoet aan het gestelde criterium van een toekomstrobust plan. Het Masterplan heeft voldoende flexibiliteit om in te spelen op de toekomstige ontwikkelingen. Aan de hand van enkele scenario's zijn de risico's in de grondexploitatie in beeld gebracht. Conclusie van deze risico-analyse is, dat de gevolgen – zeker binnen de in het plan ingebouwde flexibiliteit – opgevangen kunnen worden.



fasering

## Planning en fasering

Bij de fasering en realisering van het masterplan wordt onderscheid gemaakt tussen een continue en een strategische bouwstroom. De continue bouwstroom bestaat met name uit de deelplannen in gebieden Binnenstad en Blauwe Dorp. De deelplannen in deze deelgebieden kunnen in een bepaald tempo en met een bepaalde omvang worden ontwikkeld. Een mogelijke volgorde is te starten met een deelplan in de binnenstad en vervolgens verder te gaan in het plandeel Blauwe Dorp. In relatie hiermee kan ook worden gestart met het graven van de singel en de aanleg van de nieuwe stadsentree. Daarna kunnen de laatste deelplannen in het deelgebied Binnenstad worden ontwikkeld.

De strategische bouwstroom speelt meer in op de marktomstandigheden. In principe is de volgorde van de deelplannen niet van belang,

maar wordt deze bepaald door de mogelijkheden die zich in de loop van de planperiode voordoen. Van belang is wel dat de deelplannen in dit gebied kunnen werken als vliegwiel voor de rest van het plan.

In de planning zijn twee mijlpalen van belang: de aanleg van de nieuwe stadsentree en het graven van de jachthaven in combinatie met de aanleg van het Bolwerk. De jachthaven kan pas worden gegraven, nadat de nieuwe stadsentree is aangelegd, omdat voor de jachthaven de huidige entree moet worden opgeheven. Vooralsnog wordt rekening gehouden met de aanleg van de nieuwe stadsentree in circa 2010 en het aanleggen van de jachthaven rond 2011. Voor de planning en fasering gelden voorts de volgende uitgangspunten:

- alle deelplannen moeten na realisering optimaal kunnen

functioneren en integraal deel uitmaken van de bestaande stedelijke structuur;

- vanaf het begin van de ontwikkeling moet ook de uiteindelijke kwaliteit in het plangebied worden gebracht;
- de ontwikkeling van de deelplannen moeten een gelijkmatig aanbod van woningen opleveren;
- de ontwikkeling van deelplannen moet een voldoende balans geven in de financiën.

Vooruitlopend op deze hele ontwikkeling is het de inzet om in het begin van de planperiode de Timmerfabriek te restaureren en in gebruik te nemen door een (tijdelijke) pioniersfunctie (referentie: hotel New York op de Kop van Zuid in Rotterdam).

# 7 uitvoeringsaspecten

58



## Omgang met bodemverontreiniging

Het plangebied is lange tijd in gebruik geweest als scheepswerf. Mede hierdoor is de bodem en de waterbodem op diverse plaatsen verontreinigd. Het bodembeleid in Vlissingen is nauw gerelateerd aan het landelijke bodembeleid.

### Waterbodem

Uit onderzoek blijkt dat de kwaliteit van het slib op de bodem van de haven sterk verontreinigd is. De verontreinigingen hebben zich in de loop der jaren verzameld en zijn grotendeels afkomstig van activiteiten in de haven en de omliggende bedrijventerreinen. Het boezemwater van de havenkom is sinds de jaren zestig van de vorige eeuw niet meer gebaggerd. Het verontreinigde slib zal ter plaatse van aan te leggen objecten in oppervlaktewater moeten worden verwijderd en afgevoerd.

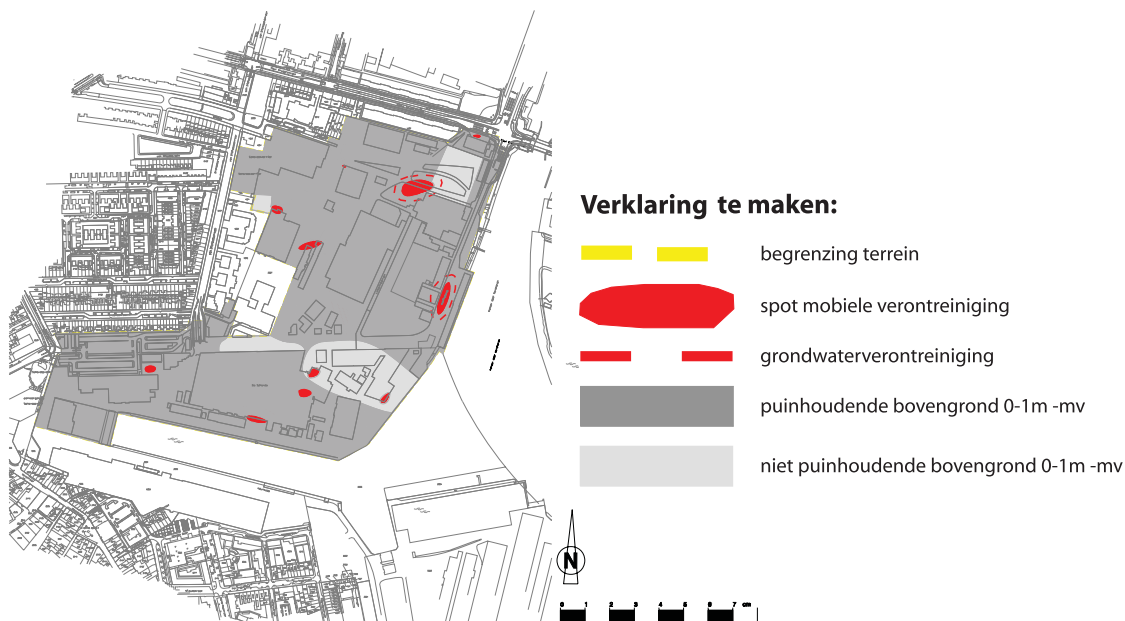
### Bodem

De verontreinigingen in de bodem bestaan uit verontreinigingen met vooral zware metalen en verbrandingsresten (niet-mobiele verontreinigingen) en verontreinigingen met brandstoffen en smeer- en oplosmiddelen (mobiele verontreinigingen). De niet-mobiele verontreinigingen bevinden zich vooral in de bovenste één à anderhalve meter van de bodem. Ze zijn diffuus verspreid in deze laag aanwezig. De diepere grondlagen zijn niet verontreinigd.

De mobiele verontreinigingen doen zich vooral voor als lokale 'spots'. De spots zijn verspreid over de locatie gelegen. De aanpak van mobiele verontreinigingen zal veelal door ontgraven gebeuren. Waar het niet anders kan zullen in-situ technieken worden toegepast (reinigen ter plekke zonder de bodem af te graven).

Niet verontreinigde grond wordt zoveel mogelijk in het plan hergebruikt in tuinen en openbare voorzieningen als plantsoenen, taluds en bermen. Daarvan zal ook een groot deel in het Bolwerk worden hergebruikt. Voor de locatie is een beschikking in het kader van de Wet bodembescherming afgegeven als een raamwerk voor de komende werkzaamheden en saneringen op de locatie.

Alle saneringswerkzaamheden worden uitgevoerd als een onderdeel van het bouwrijp maken of herinrichten. De licht verontreinigde grond (categorie 1) van de locatie wordt voornamelijk gebruikt bij de aanleg van het Bolwerk. De overige grond (categorie 2) wordt zo veel mogelijk herschikt tijdens het bouwrijp maken van de diverse delen van de locatie. Ontgraven grond die niet herbruikbaar is zal van de locatie worden afgevoerd naar erkende verwerkingslocaties.



## locaties bodem verontreiniging

## Grondbalans

De grondbalans is gebaseerd op de volgend uitgangspunten. In verontreinigde gebiedsdelen wordt de bovenste 1,50 m grond geacht verontreinigd te zijn; van deze vrijkomende grond wordt 80% als categorie 2 beschouwd (niet toepasbaar in het eiland) en 20% als categorie 1 (wel toepasbaar in het Bolwerk). Alle categorie 1 grond wordt in het Bolwerk verwerkt. Alleen 'niet-verontreinigde' grond wordt in tuinen/openbaar groen verwerkt.

Het resultaat van de grondbalans is dat er zowel verontreinigde als niet-verontreinigde grond moet worden afgevoerd van de locatie. De grondbalans heeft een overschot.

## Archeologie

Ten behoeve van het Masterplan is in opdracht van de Provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen een cultuurhistorisch onderzoek verricht. In dit onderzoek is aandacht besteed aan de archeologische waarden, met als doel deze in het plan voldoende plek te kunnen geven. Gebleken is dat – op basis van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) – de binnenstad van Vlissingen een hoge archeologische waarde heeft. Het plangebied zelf maakt hier geen deel van uit.

Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is voor het plangebied een middelhoge en hoge archeologische verwachting aangegeven. Deze verwachting is gerelateerd aan de oude kreekruggen, waarop sporen van bewoning kunnen voorkomen. Er zijn twee meer recente vondsten bekend: de muur van de oude Citadel en het Perry-dok.

## Explosieven

Vlissingen is ten tijde van de Tweede Wereldoorlog in staat van zware verdediging gebracht tegen aanvallen vanuit zowel de zee, de lucht als het land. De scheepswerf De Schelde was regelmatig doelwit van geallieerde bombardementen. In de vliegtuigfabriek werden tot in 1943 vleugels voor Duitse Dornier vliegtuigen geproduceerd. Ook het dok was Duits scheepsproductieterrein. Ook bij de geallieerde invasie in 1944 is veel geschoten. Op het terrein moet daarom ernstig rekening worden gehouden met blindgangers (niet gesprongen explosieven) die niet geregistreerd zijn. Daarom zal voorafgaand aan grondverzet op de locatie ruimte moeten worden gereserveerd voor veldonderzoek naar explosieven.

## Water

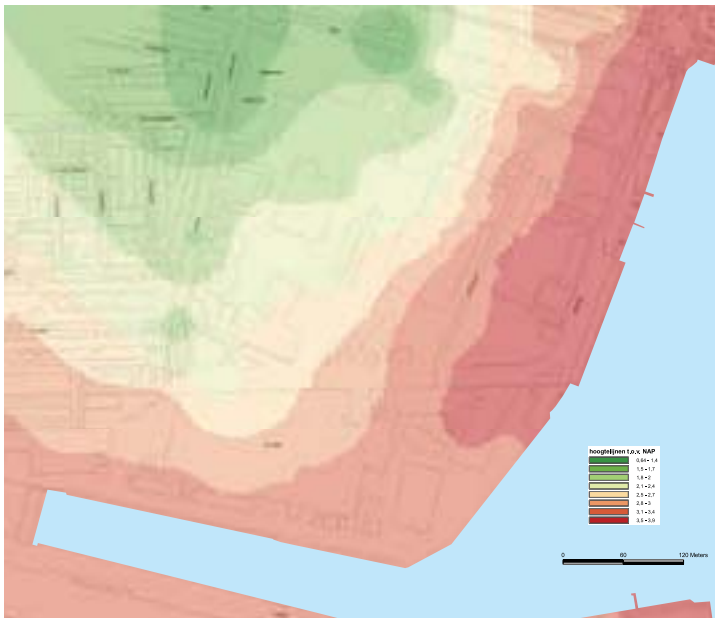
### Oppervlaktewater

In het plangebied is een percentage van 7% oppervlaktewater door de gemeente gewenst. Het totale percentage nieuw wateroppervlak binnen het plan bedraagt door het graven van de haven circa 15%. Door het aanleggen van het Bolwerk wordt weer water in land omgezet, wat gecompenseerd moet worden. Na aftrek van compensatie voor het Bolwerk resteert nog steeds circa 12% nieuw gecreëerd open water.

Het kleine dok krijgt een waterdiepte van 1,90 m en de binnenhaven een waterdiepte van 2,90 m. Het huidige peil in de haven bedraagt NAP +0,90 m, fluctuaties tot 70 cm zijn mogelijk.

### Waterkering

De secundaire waterkering wordt landinwaarts verlegd en loopt in het plan ten noorden van het dok langs de nieuwe stadsentree. De nieuwe waterkering moet een hoogte hebben van minimaal NAP +3,90 meter. De twee schiereilanden behouden het huidige hoge maaiveldniveau van circa NAP +3,50 meter. Langs het dok blijft de kade op het huidige peil (ca. +3,20 meter). Achter deze kade wordt een nieuwe waterkering aangelegd (NAP +3,90 m). De waterkering wordt in het gehele plan op slechts één locatie onderbroken, ter plaatse van de singel. Hier kruist de nieuwe stadsentree het



hoogtelijnenkaart

water door middel van een brug. Onder deze brug wordt een beweegbare waterkering aangelegd tot minimaal het keringpeil.

Alle kaden doen dienst als secundaire waterkering en bevatten een 10 meter brede kernzone en een 10 meter brede beschermingszone waarmee bij de herinrichting rekening dient te worden gehouden.

## Overige milieuaspecten

60

### Geluid

Dokkershaven wordt heringericht in een omgeving waar nog bedrijvigheid heerst in de vorm van een havengebied en een deel van een scheepsaafbouwwerf. Deze bedrijvigheid produceert lawaai dat onder de regels van de milieuwetgeving valt. Geluid als milieufactor kent begrenzingen (zones) rondom de geluidsbronnen op basis van geluidssterkte. De uiterste grens van de zonering waarbuiten geen maatregelen meer nodig zijn, ligt net op de grens van het plangebied. Dat betekent dat er vanwege industrielawaai geen belemmeringen zijn voor de plannen.

De nieuwe stadsentree doorsnijdt het plan nagenoeg diagonaal. Deze weg loopt langs woonblokken en zal geluidsdruk op de toekomstige ontwikkeling leggen. Het profielontwerp, de plaatsing van bomen en de uitvoering van de toekomstige weg hebben een gunstig effect op geluidsbelasting; dat wil zeggen dat deze geluidsreducerend werken. De nieuwe bebouwing langs de nieuwe stadsentree is zo gesitueerd dat de geluidscontour (de 55 dBA-contour) de woonblokken niet overlapt. Door hogere gebouwen aan de westzijde van deze weg te situeren zal de geluidsbelasting op de achterliggende woningen lager zijn.

### Lucht

Door toedoen van de bedrijvigheid en het verkeer op en rond Dokkershaven vindt vervuiling van de lucht plaats; ook vanuit de omliggende landen komt luchtverontreiniging ons land binnen. Op veel plaatsen in Nederland zijn gehalten van stoffen in de lucht te hoog, vooral van fijn stof. De emissie van milieubelastende stoffen vermindert door de herinrichtingsplannen van Dokkershaven en de toekomstige herinrichting in het aanliggende havengebied. Industrie maakt plaats voor minder verontreinigende activiteiten.

De nieuwe stadsentree zal bijdragen aan luchtemissies door toedoen van belastingen door het gemotoriseerd verkeer. Bij het ontwerp van de nieuwe stadsentree is rekening gehouden met de luchtkwaliteit. De ligging aan een zijde aan water en relatief open ruimte heeft een gunstig effect op de lokale luchtkwaliteit.

### Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door twee aspecten:

- de veiligheid op het water van de Westerschelde;
- de industrie en bedrijvigheid in de omgeving.

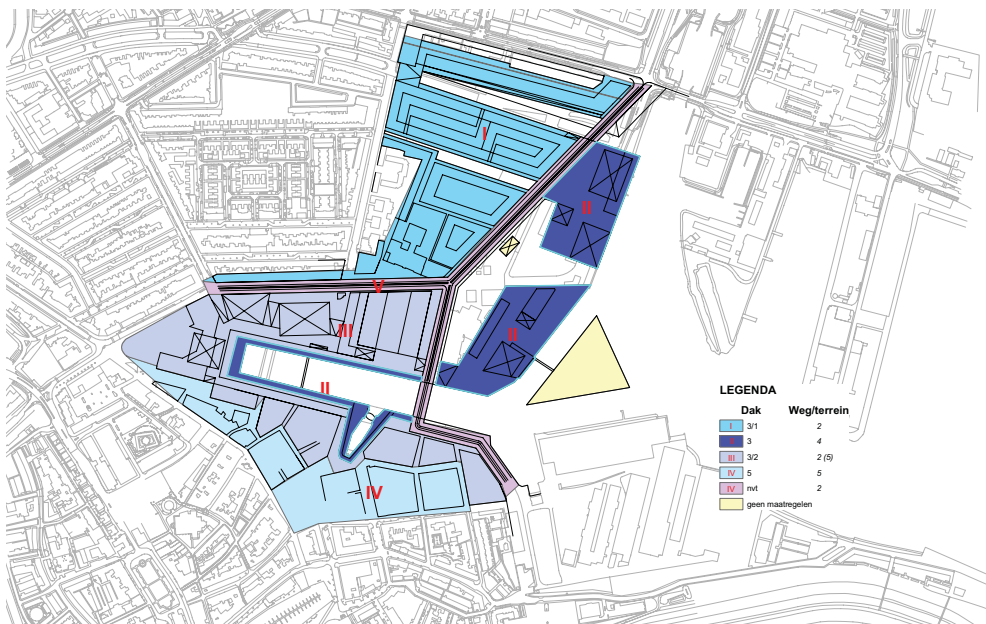
De veiligheidscontour (plaatsgebonden risico) van het vaarverkeer op de Westerschelde blijft buiten de bebouwde kom van Vlissingen; uit onderzoek blijkt dat de risicocontour op de vloedlijn van de Westerschelde ligt (het punt waar het water bij vloed het land raakt). Dat betekent dat er geen belemmeringen zijn op de ontwikkeling van Dokkershaven door toedoen van het vaarverkeer op de Westerschelde.

De gemeente heeft recentelijk de Nota Integraal Veiligheidsbeleid vastgesteld. In de ontwikkeling van Dokkershaven zijn geen risico-volle bedrijven gepland zoals bijvoorbeeld bedrijven met opslag van gevaarlijke stoffen zoals benzine- en LPG-stations of bedrijven waarbij gevaarlijke stoffen worden geproduceerd (plaatsgebonden risico). Voor de bedrijven in de omgeving geldt dat de gemeente door beleid en handhaving de risicocontouren dusdanig positioneert dat deze de ontwikkeling van Dokkershaven niet belemmeren.

Dokkershaven zal worden ontsloten via de Nieuwe Stadsentree (Koningsweg), Aagje Dekenstraat en de Van Dishoeckstraat. De capaciteit van deze wegen in het ontwerp is dusdanig dat bij calamiteiten de wijk voldoende snel kan worden ontruimd. Er zijn in principe geen belemmeringen voor het plan; er zal echter in de volgende fases van de ruimtelijke ontwikkeling nader onderzoek voor dit zogenaamde groepsrisico moeten plaats vinden. Dit is onderdeel van de verantwoordingsplicht door de gemeente. Onderdelen van dergelijk nader onderzoek zijn zelfredzaamheid en de mogelijkheid tot en voorbereidingen voor rampenbestrijding.

### Milieu Effect Rapportage en Strategische Milieubeoordeling

Bij de herinrichting van Dokkershaven zal de functie van de locatie wijzigen. Deze wijzigingen voorzien onder andere in een jachthaven met 400 ligplaatsen. Dit aantal is dusdanig dat daarvoor een MER-beoordeling noodzakelijk is. Een MER-beoordeling beziet niet alleen de jachthaven, maar het gehele plan. Deze MER-beoordeling zal moeten worden opgenomen in de procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan voor het toekomstige Dokkershaven. Daarbij dient aandacht te zijn voor de effecten op Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden op de Westerschelde.



## afkoppeling hemelwater

Naast de MER-richtlijn bestaat inmiddels ook de richtlijn voor de Strategische Milieu Beoordeling (SMB). Deze richtlijn wordt momenteel geïmplementeerd en leidt tot herijking van de MER-richtlijn. Voor dit plan zal de actuele regelgeving worden aangehouden.

## Infrastructuur

### Energievoorziening

De Energie Prestatie op Locatie (EPL) is een uitbreiding van de wettelijk verplichte norm. De EPL kent een schaal van 0 tot 10, waarbij 10 staat voor de ideaalsituatie (verbruik fossiele brandstoffen = 0). Voor het nieuw te ontwikkelen Dokkershaven geldt een EPL van 7.

De EPL is een norm die voor de hele bouwlocatie geldt. Dit is inclusief de energievoorziening die voor en/of in deze locatie is aangelegd. Het gaat bij de EPL dus niet alleen om gebouwmaatregelen, maar ook om maatregelen in de energievoorziening. Ter vergelijking: bij de aanleg van een aardgas- en elektriciteitsnet op een nieuwbouwlocatie waar de woningen voldoen aan een EPN van 1,0 (wettelijke norm, per 1 januari 2006 wordt deze norm overigens verlaagd tot 0,8) én die zijn voorzien van een CV-ketel, geldt een EPL van 6,0. Om de EPL van 7 te realiseren zijn dus aanvullende maatregelen nodig.

Het behalen van de gewenste EPL is door toepassing van (een combinatie van) de volgende maatregelen mogelijk:

Verlaging EPC van gebouwen (tot 0,8-0,5)

- Toepassing van goede isolatie en HR++ glas in de nieuwe gebouwen;
- Toepassing van zonneboilers en zonneboilercombi's waar dat mogelijk is, in combinatie met LTV;
- Gebalanceerde ventilatie met warmte-terugwinning;

- Toepassing van warmtepompen in de individuele gebouwen met als warmtebron de omgeving of restwarmte, eventueel in combinatie met zonneboilers.

Vermindering CO<sub>2</sub>-uitstoot op de locatie

- Toepassing van zonne-energie of windenergie indien mogelijk;
- Toepassing van warmte-koude opslag indien geschikte voorzieningen (met genoeg warmte- en koudevraag);
- Gebruik van restwarmte uit het Sloegebied.

Het betreft een pakket aan mogelijkheden dat de gemeente in staat stelt in overleg met betrokken partijen op plangebiedniveau en op deelplanniveau afspraken te maken zodat de gewenste EPL behaald wordt.

### Nutsvoorzieningen

Direct rondom het plangebied is alle reguliere ondergrondse infrastructuur aanwezig. Verder lopen door de haven kabels en leidingen welke gebruikt worden door het te handhaven deel van de Koninklijke Schelde Groep. In alle dwarsprofielen zullen, bij voorkeur onder elementenverhardingen, ruimte reserveringen voor de kabels en leidingen plaatsvinden. Het standaard kabel- en leidingenprofiel van de gemeente Vlissingen heeft een ruimtebeslag van ca. 2,0 meter.

## Riolering

### Nieuw vuilwaterriool

Het geheel nieuwe rioolstelsel zal onder alle openbare wegen worden aangelegd, zodat de nieuw te realiseren en de te handhaven bebouwing hier op kunnen worden aangesloten. Het nieuwe stelsel zal op zijn beurt onder vrij verval aansluiten op het bestaande (omringende) vrijvervalriool van bemalinggebied Scheldestraat en / of Binnenstad.

De te realiseren schiereilanden zullen, omdat zij een lager planpeil hebben, met behulp van een eigen pompput en een korte persleiding lozen op het naastgelegen nieuwe vrijverval stelsel. Naar verwachting is de capaciteit van deze ontvangende riolering ruim voldoende om de toekomstige aanvoer vanuit het plangebied te verwerken.

### Nieuwe situatie regenwater

Uitgangspunt bij het ontwerp van de (regenwater)riolering is dat er, naast het rioolstelsel voor afvalwater, slechts één rioolstelsel voor regenwater wordt aangelegd. Voor de regenwaterafvoer van daken en voor de afvoer van wegen/terreinen worden dus geen gescheiden stelsels aangelegd.

### Afkoppelen

Streven is om zo optimaal mogelijk verharde oppervlakken (daken en terreinen) af te koppelen van het bestaande gemengde rioolstelsel in de omgeving van het plangebied. Het Waterschap Zeeuwse Eilanden (WZE) hanteert een beslisboom voor het afkoppelen van verharde oppervlakken. Uit de beslisboom blijkt dat wegen kunnen worden afgekoppeld, maar dat er wel aanvullende zuiverende voorzieningen vereist zijn. De daken kunnen direct worden afgekoppeld. Voorgesteld wordt om voor het afkoppelen in Dokkershaven een combinatie van de volgende maatregelen toe te passen:

- Infiltratie / afkoppelen via bodempassage;
- Directe afvoer naar het oppervlaktewater;
- Bovengrondse afvoer van regenwater;
- Aansluiting op bestaand gemengd riool.

# 8 werk in uitvoering

62



Het Masterplan Dokkershaven geeft de hoofdlijnen voor de ontwikkeling in de komende 15 á 20 jaar. Het zet de toon en geeft de ambitie voor de na te streven kwaliteiten, en legt tevens die zaken vast die voor die planperiode van belang zijn.

Er is in de eerste twee jaren na de verwerving al veel gebeurd. Een deel van de bestaande bebouwing in het plangebied is al gesloopt, de tijdelijke stadsentree is klaar en het mogelijk hergebruik van het industrieel erfgoed is invulling gegeven met diverse culturele activiteiten in de Timmerfabriek en Plaatwerkerij. We staan echter pas aan het begin van de herontwikkelingstraject, dat na vaststelling van het Masterplan pas echt van start gaat. Er moet dus veel gebeuren voordat Dokkershaven echt klaar is.

Gelet op het belang van Dokkershaven voor de stad, zal de gemeente in principe de regie voeren in de ontwikkeling van het gebied, maar wel in nauwe samenwerking met marktpartijen. Ook het feit dat de gemeente grotendeels eigenaar is van het gebied maakt deze strategie mogelijk. De marktpartijen zullen worden benaderd om het grootste deel van de woningen en andere nieuwe functies in Dokkershaven te realiseren. De aanpak die daarbij, afhankelijk van de mogelijkheden en specifieke omstandigheden, in beginsel wordt voorgestaan is de deelplannen te 'tenderen'. Tenderen houdt in dat op basis van uitgangspunten de marktpartijen worden uitgenodigd in te schrijven op de ontwikkeling van een deelplan. Dit betekent dat de projectorganisatie op basis van het Masterplan een reeks aanbestedingsdocumenten opstelt, waarbij per deelplan wordt aangegeven wat er gebouwd mag of moet worden, welke

materialen gebruikt worden, wanneer de bouw moet starten enzovoorts. Wat er allemaal vastgelegd moet worden, hoeveel ruimte de markt krijgt om een ontwikkeling in te vullen, waar de exacte grenzen van de tenders liggen, zal nader moeten worden uitgewerkt.

De fase die nu aanbreekt is om dit Masterplan te vertalen naar de uitvoering toe. De eerste stap hierin is het uitwerken in deelplannen en het voorbereiden van aanbestedingsdocumenten om 'tenders' uit te kunnen schrijven. Daarnaast wordt ook gewerkt aan het bestemmingsplan om de uitvoering van Dokkershaven ook planologisch mogelijk te maken.







