

VRUJGEKOMEN BEDRIJFSTERREIN BIEDT VLISSINGEN OPMERKELIJKE
ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN

Venetië aan de Zeeuwse Kust

CIKSE HEKMAN*

Wanneer binnenkort de Koninklijke Schelde Groep na ruim een eeuw de stad Vlissingen zal verlaten, blijft de stad achter met een terrein dat ruim de oppervlakte van het centrum heeft. Vanwege de lage druk op de grond in Vlissingen is het toekomstige programma van dit terrein voorlopig nog onduidelijk.

Het herinrichtingsplan 'de Werven' dat hier wordt gepresenteerd, is geen vastomlijnd plan, maar een strategie om de ontwikkelingen in de stad te sturen en te komen tot een duurzaam raamwerk dat samenhang brengt in de stad. De invulling van dit raamwerk wordt opengelaten. Het raamwerk vraagt een zekere investering, maar is de katalysator voor ontwikkelingen. Daarbij grijpt de stad terug naar zijn roots: het water. Water speelt al sinds het ontstaan een belangrijke rol in de haven- en vestingstad Vlissingen. Watergebonden bedrijvigheid als handel- en scheepsbouw hebben de ontwikkeling van de stad bepaald. Zo vestigde scheepsbouwer 'Koninklijke Schelde Groep' (KSG) zich in 1875 in Vlissingen. Deze groep heeft in de loop van deze eeuw een steeds groter deel van de stad in beslag genomen en de maatschappelijke betekenis voor de stad nam toe. De KSG heeft zodoende jarenlang bijgedragen aan het beeld van de stad: kranen en oceaanstomers in aanbouw torenden hoog uit boven de bebouwing van Vlissingen. Ook in minder positief opzicht heeft de KSG impact gehad op de stad. Met de uitbreiding van het KSG-areaal werd het centrum van Vlissingen steeds slechter bereikbaar en ook kwam de relatie tussen het centrum en het binnenwater onder druk te staan. In het jaar 2000 zal de Schelde Groep vertrekken naar het Sloehavengebied ten oosten van Vlissingen. De herinrichting van de vrijgekomen KSG-terre-

nen biedt enorme kansen voor herstructurering en herwaardering van de stad, maar vraagt daarbij een zorgvuldige coördinatie.

LEEGTES

Niet alleen een stad als Vlissingen staat voor de uitdaging een verlaten werkterrein opnieuw bij de stad te betrekken. Het ontstaan van dergelijke 'stedelijke leegtes' is een algemeen verschijnsel in steden in de westerse wereld en kenmerkt de overgang van het industriële naar het post-industriële tijdperk. Verouderde haven- of fabrieksterreinen, spoorwegemplacementen en andere werkterreinen werden in de loop van de jaren tachtig 'ontdekt' als strategische lokaties die, mits op de juiste wijze heringericht, een bijdrage konden leveren aan de stedelijke vernieuwing. Met name de vaak centrale positie in de stad en het bijzondere karakter dat veel werkterreinen bezitten, bieden bij herinrichting potenties. Er is een tendens te onderkennen dat steden steeds meer op zoek gaan naar hun roots. Herinrichting van een voormalig werkterrein is vaak onderdeel van een serie projecten in de stad, die er allen op zijn gericht de landschappelijke kwaliteiten van de stad uit te buiten. Voorbeelden hiervan zijn de reeks parken op de oevers van de Seine in Parijs en de Docklands in Londen. Ook in steden dicht bij huis vormt de landschappelijke component een belangrijk onderdeel op het programma, zoals de ontwikkeling van de

IJ-oevers in Amsterdam en 'Maashattan' in Rotterdam. Een ander aspect van de herinrichting is het zoeken naar een oplossing voor het feit dat de terreinen zich op een lager schaalniveau als een enclave binnen het stedelijk weefsel manifesteren: ze worden begrensd door hekken, muren of water en hebben een functioneel-ruimtelijke opzet, die niet aansluit op het stedelijk weefsel. De transformatie van vrijgekomen werkterreinen is al met al te beschouwen als een complexe opgave en leidt niet altijd tot kwalitatief hoogwaardige plannen. Wil men in Vlissingen die kwaliteit wel realiseren, dan is het zinvol om een aantal vergelijkbare transformaties aan een analyse te onderwerpen. Zo kan inspiratie op worden gedaan ten aanzien van zowel het proces, als de manier waarop het voormalig werkterrein wordt geïntegreerd in de stad, en de wijze waarop met de identiteit van het terrein wordt omgegaan. De projecten 'Kop van Zuid' in Rotterdam en 'Oostelijk Havengebied' in Amsterdam zijn voorbeelden van dergelijke herinrichtingsprojecten. Deze zijn beide gelegen in steden van een andere orde van grootte, maar de problemen, potenties en ontwerp oplossingen die gekozen zijn, zijn ook op de Vlissingse situatie toepasbaar.

TRANSFORMATIE

Een terrein, dat net als dat van de KSG te Vlissingen, een strategische positie in de stad inneemt en jarenlang een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan het imago van de stad als geheel, is het havengebied 'Kop van Zuid' te Rotterdam. Gelegen tussen het centrum en de woongebieden ten zuiden van de Maas manifesteerde ook dit terrein zich als barrière. Bij de herinrichting stond de bijdrage die het terrein aan de stad als geheel kon leveren centraal. Met de transformatie van de Kop van Zuid moest ook het imago van de stad een nieuwe impuls krijgen. De belangrijkste doelen die de gemeente voor ogen stonden waren: het realiseren van een -nieuwe- rechtstreekse verbind-

ding tussen het centrum en de woonwijken op de zuidelijke Maasoever; het uitbreiden van het stadscentrum op de zuidelijke oever van de Maas; en het versterken van de relatie tussen de stad en de rivier de Maas: de Maas moest opnieuw het hart van de stad gaan vormen. Ook in Vlissingen spelen deze doelen een belangrijke rol.

Bij de transformatie van de Kop van Zuid is vanwege de enorme omvang van het project (zo'n 125 hectare) een stap voor stap benadering gevolgd. Allereerst zijn de belangrijkste onderdelen van een raamwerk ontwikkeld. Dit raamwerk legt de relatie tussen het centrum en de Kop vast en stuurt de verdere ontwikkeling van de Kop van Zuid. Het bestaat uit een stelsel van (hoofd-) wegen met daarlangs meer of minder belangrijke stedelijke openbare functies. De invulling van deelgebieden op de Kop van Zuid gebeurt tegelijk met de verdere invulling van het raamwerk. Het voortborduren op de identiteit van het havengebied heeft centraal gestaan bij de herontwikkeling. Niet alleen blijven een groot aantal gebouwen, loodsen, bruggen en kranen gehandhaafd, ook de structuur van havenbekkens en -piers wordt ingezet in het ontwerp.

EILANDENRIJK

Het Oostelijk Havengebied in Amsterdam is van vergelijkbare grootte als de Kop van Zuid en is al sinds de jaren zeventig object van planning en ontwerp. Hoewel het gebied op korte afstand van het centrum van Amsterdam is gelegen, manifesteerde het zich al sinds de aanleg als een perifere enclave: het



De KSG bepaalde meer dan een eeuw lang het beeld in Vlissingen.

ding van het centrum, en het is eveneens stukje bij beetje ontwikkeld. Daarbij is echter een heel andere strategie gevolgd. De diverse pieren en haveneilanden -fragmenten- in het Oostelijk Havengebied zijn, verspreid over

zou kunnen verbinden en dat samenhang met de rest van de stad tot stand zou kunnen brengen. Het raamwerk is uiteindelijk pas gerealiseerd nadat alle fragmenten waren ingericht. Daardoor heeft het gebied nog steeds een vrij beperkte aansluiting op de rest van de stad. Uit de diverse plannen die in de loop der jaren voor het Oostelijk Havengebied zijn ontwikkeld, blijkt een verandering in het denken over de inzet van de bestaande karakteristieken. In de loop der jaren wordt het inspelen op de specifieke kenmerken van de plek steeds belangrijker geacht.



Met het vertrek van de KSG komt een terrein van ruim 44 hectare ter beschikking van de stad.

kende nauwelijks verbindingen met de omgeving en werd van de stad afgescheiden door een hoge spoordijk. Evenals op de Kop van Zuid is het Oostelijk Havengebied een uitbrei-

een periode van bijna twintig jaar, betrekkelijk onafhankelijk van elkaar ontwikkeld. Daarbij was slechts beperkt aandacht voor een raamwerk dat de fragmenten onderling

VENETIE

Terugkerend naar de ontwerpogave waar de gemeente Vlissingen voor staat is de vraag welke lering zij kan trekken uit de besproken projecten. Hoewel het KSG-terrein in Vlissingen een kleinere oppervlakte heeft dan beide besproken projecten, geldt -vanwege de lage gronddruk- dat ook voor dit project een stapsgewijze invulling noodzakelijk is. Gezien de strategische ligging van het terrein lijkt een raamwerkbenadering, zoals die gevolgd is op de Kop van Zuid, beter dan de fragmentaanpak die het ontwerpproces in het Oostelijk Havengebied kenmerkt. Door het ontwikkelen van een raamwerk prioriteit te geven kan al in de nabije toekomst de relatie tussen het centrum en de rest van de stad verbeterd worden. Een verbeterde bereikbaarheid kan op haar



de kust, het vestingwater, het kanaal door Walcheren, maar ook een aantal belangrijke wegen. De 'punten' ondersteunen het stelsel van lijnen: een winkelcentrum aan de haven, een recreatief-cultureel centrum dat letterlijk en figuurlijk het hart vormt van de stad en een dynamisch transferstation aan zee. Het raamwerk herstructureert de stad; de ontsluiting van de binnenstad wordt sterk verbeterd en er worden snellere verbindingen gelegd met het station. Daarnaast wordt de relatie tussen stad en water versterkt: de kades langs de Dokhaven en het Kanaal door Walcheren fungeren als de kapstok waaromheen het netwerk van openbare ruimten in Vlissingen is gerangschikt. Ook de drie 'punten' hebben elk een bijzondere ligging aan het water. Zij zullen de trekkers zijn voor toekomstige ontwikkelingen en vormen daarom onderwerp van investering. Net als de Erasmusbrug in Rotterdam geven ze het ambitieniveau voor de gewenste ontwikkeling aan. Het verleden van de havens zal niet worden vergeten: de binnenwateren en een groot aantal behouden gebouwen, kranen en loodsen zijn stille getuigen. Daarnaast worden randvoorwaarden gesteld aan de herinrichting, die ontwikkeling vanuit de bestaande karakteristieken van de havenbebouwing en -structuren beogen.

Het raamwerk wordt geleidelijk ontwikkeld en ingevuld. De delen van het raamwerk die de ontsluiting in de stad verbeteren, zullen

als eerste moeten worden gerealiseerd. Ook de drie bovengenoemde 'punten' en de delen in of direct rond het centrum zullen al vroegtijdig moeten worden ingevuld. Hiermee wordt de toon gezet. De invulling van het raamwerk zal, afhankelijk van de ontwikkelingen en investeerders, later worden bepaald. Hiervoor is in het masterplan alleen een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden aangegeven. Wanneer de eerste delen van het raamwerk zijn ingevuld, is de ontwikkeling van de meer perifeer gelegen delen en de delen van het raamwerk die de verbinding tussen Vlissingen-oost en het achterland garanderen, aan de beurt.

Al met al is voor Vlissingen een ontwerpbenadering gekozen die zowel duurzaamheid als flexibiliteit garandeert. Een benadering die de relatie tussen stad en water centraal stelt en het unieke karakter van Vlissingen respecteert. Na een millenium van havens en werven, zal Vlissingen na het jaar 2000 opnieuw in het teken van water staan.

* Ciske Hekman

lynke koopal

beurt weer een positieve invloed hebben op investeerders. Zowel voor wat betreft het verbeteren van de relatie tussen de stad en het water als het benutten van de havenstructuur en het ontwikkelen van unieke, op de plek geïnspireerde woning- en verkavelingstypen. In een stad als Vlissingen, die haar imago en ontwikkeling te danken heeft aan het water en daaraan verbonden functies, is dit zeker belangrijk.

Met het plan 'de Werven' wordt gepoogd de stad opnieuw een eenduidig imago te geven: Vlissingen als het 'Venetië van Zeeland'. Hierbij wordt Vlissingen ontwikkeld tot een recreatie- en waterstad, die als knooppunt fungeert binnen de recreatiezone langs de Zeeuwse kust. De begrippen identiteit en conditionering staan daarbij voorop. Identiteit, om aan te geven dat het specifiek 'Vlissingse' de basis vormt voor het ontwerp. Dat specifiek Vlissingse uit zich in een sterke relatie met zowel de zee als het binnenwater en een robuustheid, schaal en uitstraling die samenhangen met de uit de stad verdwenen haven- en scheepsbouwactiviteiten. Het begrip conditionering verwijst naar het inzetten van een raamwerk, dat de ontwikkelingen in Vlissingen op gang zal brengen en tegelijkertijd zal sturen.

LIJNEN EN PUNTEN

Het raamwerk is opgebouwd uit een aantal 'lijnen en punten'. De 'lijnen' zijn belangrijke landschappelijke of historische dragers, zoals



Het raamwerk van Vlissingen is een duurzame structuur die samenhang brengt in de stad. De invulling van het raamwerk wordt opengelaten.