



DE DOKBRUG



INHOUD

Hans van Houdt - Projectleider Scheldekwartier gemeente Vlissingen	4
Ad Tramper - Gemeentearchivaris van Vlissingen	6
Sjaak Dekker – Projectleider Dokbrug gemeente Vlissingen	9
Martijn Boelhouwers – Architect, Directeur van Bureau MA.AN	10
Els Jasperse - Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening gemeente Vlissingen	12
Merlijn Zewald - Senior projectleider Iv-Infra	15
Rob Scheffer - Projectleider Dokbrug	16
Wim Hofman - Dichter en illustrator	17
Saskia Tromp – Communicatie adviseurgemeente Vlissingen	18
Renate Zegelink - Grafisch Vormgeefster gemeente Vlissingen	18
Andrew Mersie – Planeconoom, Metafoor Ruimtelijke Ontwikkeling	19
Sander Jacobse - Projectleider Civiele werken, gemeente Vlissingen	21
Jan Heeren - Technisch Directeur Maas B.V.	23
Gerrit Wierda – Directievoerder Dokbrug, Iv-Infra	25
Ronald Aarnoutse - Toezichthouder Dokbrug, Iv-infra	26
Mark Dekker – Projectleider, De Klerk Werkendam	27
Arjan van Belzen – Projecctmanager Constructiebedrijf Van Belzen	28
Bas van Oevelen - Bedrijfsleider Cuijpers Groep B.V. Middelburg	29
John de Jonge - Wethouder Ruimtelijke Ordening en Financiën, portefeuillehouder Scheldekwartier	31

Voorwoord

Zes jaar duurde de totstandkoming van de nieuwe Dokbrug en stil gezeten hebben we echt niet! Velen zullen dat moeilijk kunnen begrijpen, wat hebben ze dan al die tijd gedaan?

Waarom dat zo lang moest duren en wat er allemaal komt kijken bij het bouwen van zo'n brug. Kennis op allerlei terreinen is nodig, vele personen spelen een rol, samenwerking in een geolied team is absolute voorwaarde. Nu kan iedereen de brug zien, maar wat er achter zit?

Dit heeft geleid tot het maken van dit boekje door de makers van de brug zelf. Niet over de kenmerken van de brug, maar over wat er allemaal komt kijken bij het bouwen van zo'n brug en hoe we dat gezamenlijk hebben aangepakt.

Leuk voor allen die mee gewerkt hebben om te zien wat hun rol is geweest tussen die van anderen. Leuk ook voor iedereen die meer wil weten wie wat heeft gedaan achter de schermen.

Velen hebben aan de brug gewerkt, denk aan de lassers, de ververs, de kraanmachinisten, betonboeren, kantoormensen, adviseurs. We hebben geprobeerd van de honderden mensen diegenen die een aparte rol hebben gespeeld in beeld te brengen. Wij hopen dat we bij deze keuze niemand te kort hebben gedaan.

Veel leesplezier toegewenst!

In mijn bijdrage wil ik het niet hebben over de brug als oeververbinding. In het vervolg kunt u hier al genoeg over lezen. De betekenis van de brug voor Vlissingen en voor het Scheldekwartier gaat veel verder dan een verbinding over Het Dok via de weg en de verbinding van Het Dok met de binnenhaven via het water. De nieuwe brug symboliseert de wederopstanding van het Scheldekwartier.

In 2004 kocht de gemeente de voormalige Scheepswerf van KSG/Damen. Een gebied van 40 hectare, waarvan 30 hectare grond en 10 hectare water. En dat het een oude scheepswerf betrof was goed te zien. Overal verontreinigingen, een woud van palen, leidingen en restanten van gebouwen in de grond, vervallen kades, overal roest. Kans op het aantreffen van niet gesprongen explosieven uit de oorlog, grote hoogteverschillen en later ook nog de problematiek van de Japanse Duizendknoop en een meeuwenkolonie. Een aantal verpauperde gebouwen, kraanbanen, kranen, spoorrails, de geur van de werf. Dat is het Scheldek-
kwartier.

Om zo'n gebied te gaan herontwikkelen, ga er maar aan staan. Tegelijkertijd een enorme uitdaging, een locatie in het centrum van de stad aan diep water, het maritiem verleden voelbaar. Een kans om dingen toe te voegen, een positieve impuls, niet alleen voor het Scheldek-
kwartier, maar voor heel Vlissingen.

Natuurlijk is de basis voor herontwikkeling een stedenbouwkundig plan. Niet ter discussie stond dat de lang gekoesterde wens voor een tweede binnenstadontsluiting onderdeel van dit plan moest zijn. Er was geen Dokbrug, maar die moest er snel komen. Ontsluiting van de stad en tegelijkertijd voorkomen dat de toegang naar Damen en Amels op het eiland via de binnenstad verloopt vereiste snelheid. Planvorming, voorbereiding en uitvoering van een definitieve brug kost zo veel tijd dat besloten is in 2007 een tijdelijke brug voor de periode van tien jaar aan te leggen.

De definitieve brug moest aan een aantal eisen voldoen. Ik zal hier niet verder over uitweiden, u kunt dit lezen in het vervolg. Aan twee vraagstukken wil ik wel aandacht besteden: de plaats van de brug en het hoogteverschil tussen Jan Weugkade en Houtkade.

Verskillende locaties zijn in beeld geweest, zelfs het achterwege laten van de brug en omrijden rondom de kade. Geen brug en omrijden bleek geen optie: onwenselijk in verband met het gebruik van Het Dok als stadshaven en van de

kades als verblijfsgebied en onmogelijk vanwege het Dok van Perry. Een serieuze optie is geweest de plaats waar in vroeger tijden de brug lag: voor het Van Dishoeckhuis, zie de illustratie uit de bijdrage van archivaris Ad Tramper. Ook deze optie viel af. Deels om dezelfde reden, de aantasting van het verblijfsgebied, maar zeker ook vanwege een ruimtelijk argument. Het extreem zware verkeer naar Damen vraagt dusdanige ruime bochten dat waardevolle ruimte voor recreatie en woningbouw verloren gaat.

Voor de plaats van de oude brug is ook niet gekozen. Deels om praktische redenen. De oude brug moest in gebruik blijven als de nieuwe werd gebouwd. Een noodbrug bleek financieel niet haalbaar. Dit betekent dat we, vanwege vereiste bouwruimte een meter of 15 van de oude brug moeten blijven. Daar ligt de hoofdgasleiding van Vlissingen en daar moet je ook afstand van bewaren.

De belangrijkste reden van de gekozen locatie is echter een van stedenbouwkundige aard: door de weg te verleggen aan de andere kant van de Timmerfabriek ontstaat wat we noemen het Timmerplein. Wonen aan het water, hoogwaardig verblijfsgebied en aanlegplaats voor riviercruises maken van het gebied een toplocatie. Bovendien kunnen we de toegang tot de Scheldewijk in één kruising regelen.

Het hoogteverschil tussen de Jan Weugkade en de Houtkade is bijna een meter. Kan de brug aan de ene kant lager aanlanden dan aan de andere? Ja dat kan, maar daar is niet voor gekozen. De brug moet hét pronkstuk van het Scheldek-
kwartier worden. Een schuine brug, geen gezicht.

Dit betekent dat aan de zuidzijde van de brug niet alleen een scherpe bocht gemaakt moet worden, maar dat de weg op een korte afstand ook nog eens bijna een meter moet zakken. Passen en meten om transporten tot 100 ton mogelijk te maken. Als u zich afvraagt waarom er een merkwaardige slinger in het wegtracé zit en waarom er trapjes naar de kade zijn, dan is dit het antwoord.

De herontwikkeling van het Scheldek-
kwartier is niet het ontwikkelen van een aantal projecten die los van elkaar staan. Alles heeft met elkaar te maken. Niet alleen woningbouw in alle soorten en maten, ook saneringen, explosieven-
onderzoek, wegaanleg, kadeherstel, winkels, scholen, inrichten openbare ruimte, aanleg stadshaven en parkeren, alles moet aan bod komen in het nieuwe Vlissingen en alles heeft met elkaar te maken.

De stadshaven kan alleen functioneren met een brug, die in een wip open en dicht kan. Ook de toegang tot de binnenstad en het eiland vraagt hier om. De brug kan pas aangelegd worden als de kades hersteld zijn, wat pas kan na onderzoek van Het Dok op de aanwezigheid van explosieven. De Zeelandtoren kan gebouwd worden als de Koningsweg verwijderd is. Dan moet de nieuwe weg in gebruik zijn en de brug opgeleverd. In het zuidelijk deel van het Scheldekwartier is het de brug waar alles samenkomt. De brug als ruggengraat van het gebied.

Er zijn jaren geweest dat het niet wilde vlotten met dit gebied, maar het Scheldekwartier heeft inmiddels een heuse transformatie ondergaan. De nieuwe Dokbrug als opvolger van de brug die het niet meer goed deed is hét teken van die transformatie.

Wat gebeurt er allemaal op het Scheldekwartier? Na een stoeve start begint het hele Scheldekwartier tot leven te komen. Je hoort om je heen dat Vlissingen steeds mooier wordt. Van bezoekers en nieuwe bewoners krijgen we veel complimenten over het gebied en onze stoere Dokbrug!



Als vingers doorklieven de havens van Vlissingen de stad. Dat is het beeld dat zich opdringt bij het raadplegen van een oude stadsplattegrond uit de 17e eeuw. Veel havens en dus ook veel bruggen. Daarvoor, in de Middeleeuwen, kende Vlissingen in de stad maar één enkele brug. Deze brug lag tussen de Koopmanshaven en de Achterhaven en verbond het stadhuis met de kerk. Vanwege haar ijzeren leuning werd de brug de IJzeren brug genoemd. In het laatste kwartaal van 16e eeuw onderging de stad een metamorfose.

Met de handel nam het inwonertal, met name uit de Zuidelijke Nederlanden, sterk toe. De uitbreiding van de stad ging gepaard met het graven van nieuwe havens: in 1580 de Pottekaai en begin 17e eeuw de oostelijke haveningang van de Dokhaven.

Rond 1595 begon op de Grote Markt de bouw van het nieuwe stadhuis. Prins Maurits bemoeide zich als erfheer van Vlissingen met de gang van zaken. Hij had graag gezien dat het stadhuis in de buurt van zijn stadspaleis (het Prinsenhuis) werd gebouwd (in de buurt van het huidige Arsenaaltheater).

Het stadsbestuur van de stad hield vast aan een plek op de Grote Markt. Daardoor bleef het bestuurlijke centrum aan de westzijde van de havens. Om toch nog enigszins tegemoet te komen aan een betere ontsluiting werd tussen het Bellamypark en de Nieuwendijk de Beursbrug aangelegd. Tussen de Pottekaai en de Engelse haven (nu Michiel de Ruyter jachthaven) kwam een houten ophaalbrug, de Roode brug genaamd.

Wie in de 17e eeuw de stad uit wilde, moest door de Middelburgse poort of de Rammekenspoort. Daarachter lag dan weer een brug, want je moest tenslotte ook nog een keer de vest over. Door de aanleg van de Buitenhaven en de twee binnenhavens rond 1870 waren sommige havens in de stad inmiddels overbodig geworden. In 1909, drie jaar na de watersnood van 1906, werden de Koopmanshaven, de Achterhaven en de Pottekaai drooggelegd, waarmee ook de Beursbrug, de IJzeren brug en de Roode brug verleden tijd waren.



Het Dok

De Dokhaven lag als een bezwerende vinger om de stad en moest dus ook overbrugd worden. Het stadsbestuur loste dit op door de aanleg van een 'drijfbrugge', de Tonnebrug genaamd (zie bovenste foto). Deze brug dateerde uit 1694 en verbond de Peperdijk met de Dokkade. De brug was alleen toegankelijk voor voetgangers en bewoog met het tij mee. Koetsen moesten omrijden.

Begin 18e eeuw werd het Dok van Perry gebouwd. Dit oudste droogdok van het vaste land van Europa is in 2010 in oude glorie hersteld.

Eind 19e eeuw kwam daar de Scheepjesbrug bij (zie onderste foto), deze verving op den duur de Tonnebrug. Aanvankelijk lag deze brug recht tegenover het stadhuis (Van Dishoeckhuis) aan de Houtkade, maar op verzoek van de directie van De Schelde verleende de gemeente in 1922 toestemming om de brug te verplaatsen in oostelijke richting. De brug verbond toen de Lampsinsstraat met de Onderstraat en was verplaatsbaar.

Regelmatig moesten de brugdelen worden verslept, omdat er een schip van of naar de afbouwkade van De Schelde moest varen. Dat nam nogal wat tijd in beslag en werkte soms danig op de zenuwen van de inwoners.

In december 1935, bij het doorlaten van het schip De Nieuw Zeeland moest men maar liefst 27 uur wachten. Een paar jaar later werd het nog een graadje erger. Middelburg leende de brug een paar jaar als tijdelijke vervanging voor de Stationsbrug, die omgebouwd werd. Burgemeester Van Woelderens vond dat de noorderbuur uit de brand geholpen moest worden. Ter compensatie zette Vlissingen toen een veerdienst in, dat ook al geen succes was. Het regende klachten.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft Scheepswerf De Schelde nog een brug aangelegd, vooral om zwaar materieel binnen de scheepswerf over Het Dok te kunnen vervoeren. In 2007 werd de Koningsbrug als tijdelijke voorziening ingezet als 2e binnenstadsontsluiting. Na verloop van tijd was deze tijdelijke brug versleten en functioneerde niet meer. Meer dan eens lukte het wel om de brug te openen, maar dicht krijgen...

De nieuwe Dokbrug herstelt de 2e binnenstadsontsluiting en is met de half hoge brug en de Keersluisbrug de 3e brug in Vlissingen. De brug volgt ongeveer het oude tracé van de Scheepjesbrug en daarmee is de cirkel weer rond.





Op 12 februari 2015 vond in het theehuis aan de Peperdijk de eerste bijeenkomst plaats voor de bouw van een nieuwe Dokbrug. Als algemeen projectleider mocht ik samen met mijn collega Sander Jacobse dit ambitieuze project gaan realiseren. Een grote opgave met een budget wat je 'spannend' zou kunnen noemen. Voor deze bijeenkomst had al een intensieve verkenning plaatsgevonden over de randvoorwaarden, zoals de locatie, de technische kwaliteit en het soort brug.

Hierbij speelden de afspraken met KSG Damen uit 2004 een belangrijke rol. Immers, de brug verleent toegang tot Amels en Damen Naval op het eiland. Tegelijkertijd verschaft de brug toegang tot Het Dok. Bureau MA.AN uit Rotterdam is gevraagd het architectonisch ontwerp vorm te geven.

Na diverse sessies met vele kundige mensen zijn in de loop van 2016 de eerste ontwerpen beschikbaar gekomen. Martijn Boelhouwers en Jesse Fokkink van bureau MA.AN hebben, geïnspireerd door de rijke industriële historie van het gebied, een indrukwekkend en inspirerend ontwerp neergezet. De ontwerpvormen zijn een verwijzing naar de elementen, zoals die al in het gebied te vinden waren of nog steeds zijn, zoals de torenkraan, kraanbanen en de Machinefabriek.

Na de ontwerpessies heeft het ingenieursbureau IV-Infra de opdracht gekregen om het architectonisch ontwerp om te zetten in een technisch ontwerp.

Een brug bouwen is voor mij geen alledaags werk, ik heb er veel van geleerd. Van Merlijn Zewald van IV infra heb ik geleerd dat natuurkundige wetten in acht genomen moeten worden om tot een verantwoord functionerend ontwerp te komen. Nooit heb ik geweten dat het ontwerpen en bouwen van een brug zo veel vakmanschap vereist. Leerzaam waren ook de gesprekken met de verschillende bouw- en constructiebedrijven, die we hebben gehouden in het kader van de marktverkenning. Daaruit leerden we de mogelijkheden en onmogelijkheden en trokken de conclusie op de goede weg te zijn.

Door steeds goed te communiceren met alle betrokken partijen, kon het ontwerp van de Dokbrug naar de uitwerkingsfase worden gebracht. Fijn was ook de bestuurlijke ondersteuning en het gestelde vertrouwen in het projectteam.

In 2018 heb ik de algemene projectleiding overgedragen aan Rob Scheffer. Het is voor mij een voorrecht geweest om bij de geboorte van een dergelijk beeldbepalend bouwwerk betrokken te mogen zijn. Voor Vlissingen en het Scheldekwardier is het een icoon in de openbare ruimte, waar ik trots op ben.



Geruime tijd is bureau MA.AN betrokken bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van het Scheldekwartier en vanuit die hoedanigheid goed op de hoogte van de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de toekomstige Dokbrug. Een welkome aanvulling op de kennis van de gemeente en de Provincie om te komen tot een 'nieuwe oversteek'.

Op een gedenkwaardige dag in februari 2015 heeft een eerste bijeenkomst met medewerkers van de gemeente en de Provincie plaatsgevonden in het glazen paviljoen bij het Dok van Perry.

Wat er allemaal komt kijken bij de ontwikkeling van de Dokbrug. Met name de 100 ton verkeersbelasting voor transporten van en naar Damen bleek een pittige opgave. De bijbehorende rijcurves van diepladers en een obstakelvrij profiel van 6 meter hoog en 6 meter breed waren gelijk al bepalende elementen voor de verschijningsvorm van de brug. De stedenbouwkundige ontwikkelingen aan beide oevers samen met de zwaai- en wachtplekken in het water voor de jachten voor de brug, waren bepalend voor de positie van de brug in Het Dok.

Ook was het ontwerp van de haven in Het Dok bepalend voor de doorvaarbreedte bij het te openen deel van het val. Ook moest de brug snel kunnen openen en sluiten, om de wachttijd voor de brug tot een minimum te beperken en was er de nadrukkelijke wens vanuit de stedenbouw, maar ook vanuit de havenmeester om de doorvaarthoogte zo groot mogelijk te maken. Maar te bol mocht de brug ook weer niet worden, want dan hadden de lange diepladers voor het speciaal transport weer problemen.

Maar ook kleine zaken zoals de wensen en eisen van de Provincie, die de brug op afstand bedient, waaronder een toilet en kantoor voor de onderhoudsmonteur in het betonnen tussensteunpunt. En, oh ja, er waren nog een paar dingetjes zoals de kostprijs. Maar het meest belangrijke was wel dat de brug recht moest doen aan het roemruchte verleden van Het Dok, de scheepsbouw geschiedenis en vooral de generaties mensen uit Vlissingen die er hebben gewerkt aan de prachtige schepen die jaren lang de trots van Vlissingen zijn geweest.

Architectonisch Ontwerp

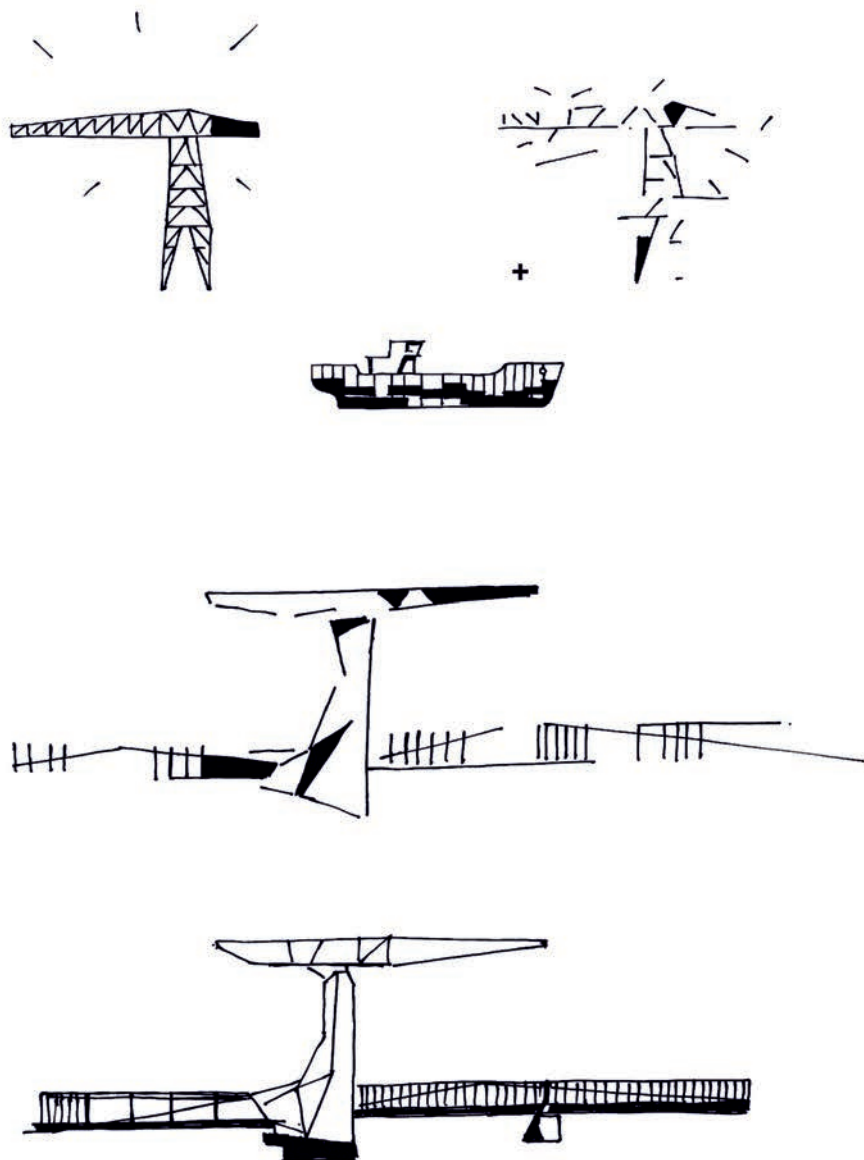
Het ontwerp van de brug is een hedendaagse vertaling van elementen uit de tijd van de Scheldewerf. Het lijnenspel van de brug is geïnspireerd op de iconische Scheldekraan. Zoals in de schets zichtbaar, is het lijnenspel van de kraan gefragmenteerd en opnieuw opgebouwd als brug.

De open constructie die hierbij ontstaat, geeft de brug het aanzicht van 'een schip in aanbouw'. Waarbij de leuning verwijst naar de spanten die, ten tijde van de Scheldewerf, de basis vormden voor elk schip dat er gebouwd werd. De brug wordt als het ware opnieuw opgebouwd met stalen platen. De hameitoren en dichte leuning zijn verbonden middels een lijnenspel. Zowel in open als gesloten stand is de balanspriem onderdeel van het lijnenspel.

De kleur van de brug is Parelmoerkoper (RAL 8029), refererend aan de historische scheepsbouw en de veredeling die zichtbaar is bij bijvoorbeeld het theehuis en de brug over het Dok van Perry in het Scheldekwartier. Naast het onderscheidende karakter van de kleur sluit deze ook aan op reeds geplaatste Cortenstalen inrichtingselementen in het Scheldekwartier zoals bankjes, lichtmasten en de bloembakken rond Het Dok.

Maar ja... dat is allemaal ontwerpers praat... we zijn vooral benieuwd of de inwoners van Vlissingen deze brug in hun hart kunnen sluiten. Het concept voor de brug hadden we al vrij snel in beeld, nu begon de zoektocht pas echt. Hoe sluit de vormgeving aan op de openbare ruimte van Het Dok en de omgeving en vooral ook, hoe werken we dit uit in een technisch ontwerp, en welke eisen stelt dit technisch ontwerp weer aan het concept. Om bepaalde onderdelen van de brug te kunnen maken, zijn er speciale machines en technieken ontwikkeld. Niet alleen het toekomstig gebruik, ook de opstelling van kranen op de brug tijdens de bouw stelde eisen aan de brug.

Het eigen gewicht van de zware kranen en de loodzware onderdelen samen moesten voor de bouw en het latere onderhoud worden berekend. Het draaiplan voor de kranen om de onderdelen te kunnen overpakken vanaf de schepen en vrachtwagens en het zorgvuldig kunnen inhangen van de onderdelen was een waar spektakel! Vlissingen liep uit, het is het moment waarbij alle onderdelen samenkomen, maar de kranen verdwijnen weer... Nog eens de parallel met het bouwen van een schip: vanaf de start van de bouw weten hoe je met alle kranen en steigers erbij kunt.



Constructieomschrijving

De Dokbrug is een ophaalbrug die gebalanceerd is middels twee losse balanspriemen. Het beweegbaar deel overspant 15,7m en is 15,2m breed. Het beweegbaar deel rust in gesloten stand op een kelderpijler en een oplegpijler. De kelderpijler is een holle, doosvormige constructie waarin de installaties geplaatst worden. De oplegpijler is een massieve betonconstructie. De beide aanbruggen zijn opgebouwd uit voorgespannen volstortliggers. De langste aanbrug, aan de noordzijde, overspant ca. 21,3m en heeft een constructiehoogte van slechts 875mm. De andere aanbrug overspant 17,15m. Al met al is zo een brug ontstaan die ca. 62m overspant van oever tot oever.

De brug is tussen de leuning 14,4m breed en is over de gehele breedte geschikt om zwaar transport tot 100 ton van onder andere Damen Shipyards te faciliteren. Aan weerszijden van de rijweg bevinden zich fietspaden en voetpaden.

Wat een ambacht, kennis en teamwerk. Het bouwen van de kuipen in de haven voor de betonnen steunpunten, de hoofd uitvoerder die ondanks de tijdsdruk, de weersomstandigheden, kou, wind, regen en sneeuw toch door moest met het team om te zorgen dat de basis voor alle onderdelen op het werk en de afstemming met de onderdelen die op afstand van elkaar worden gebouwd ook echt op elkaar passen. Wat een geduld en sterke zenuwen, maar vooral wat een kalmte en zorgvuldigheid. Wat een team.

Zo blijkt het hele ontwerp- en realisatietraject een prachtig innovatieve ontwikkeling. Deze machine, dit kunstwerk luidt een nieuw tijdperk in voor de beleving van Vlissingen en is tegelijkertijd het bewijs van een eeuw innovatie, hard werken, strijd en daadkracht. Het resultaat is een roestige brug. Stoer, elegant en met glans, Vlissingen op zijn best!



Met de aankoop van het Scheldekwartier werd het mogelijk de lang gekoesterde wens voor een tweede ontsluiting van de binnenstad te realiseren. Voor die tijd was zowel de Zuid- als de Noordzijde van Het Dok onderdeel van de Scheepswerf en niet toegankelijk voor publiek.

Een brug met toevoeren paste niet in het bestemmingsplan De Schelde. In 2006 heb ik de ruimtelijke procedure uitgevoerd om een ontsluiting van de binnenstad via de Koningsweg over Het Dok mogelijk te maken. Omdat we

de brug snel wilden realiseren en omdat op dat moment nog niet duidelijk was waar de definitieve brug moest komen, is gekozen voor een tijdelijke brug voor tien jaar op de meest logische plaats: de ingang van Het Dok met toevoeren langs de kades. Vanuit veiligheid (hulpdiensten, evacuatie) en bereikbaarheid een grote vooruitgang voor de ontsluiting van de binnenstad (De Willem Ruysstraat was er toen nog niet).

Intussen werd er gewerkt aan de voorbereiding van de definitieve brug. Met het vaststellen van de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier in 2016 is de definitieve plaats van de brug bepaald. Omdat deze locatie afweek van de plaats van de tijdelijke brug was er opnieuw een bestemmingsplanwijziging vereist. Ik moest dus opnieuw aan de bak. In september 2017 heeft de gemeenteraad de definitieve locatie van de brug bepaald in het bestemmingsplan Dokbrug. De oude Koningsbrug heeft langer dienst gedaan dan de voorziene tien jaar.

Vanwege de crisis van 2008 haperde de ontwikkeling van het Scheldekwartier. Maar nu is de brug er, en hoe! Wat mogen we trots zijn op de vormgeving van deze brug. De brug staat voor mij met haar robuustheid symbool voor Vlissingen, verwijzend naar wat eens de Scheldewerf was op deze plek. Maar ook staat deze brug symbool voor de verbinding tussen de binnenstad en het nieuwe Scheldekwartier. Hiermee worden deze stukjes stad weer als één geheel aan elkaar gesmeed. Voor zo iets moois voer je graag een procedure!





Als Senior Projectleider in de sector Stalen en Beweegbare Kunstwerken bij Iv-Infra ben ik werkzaam vanuit onze vestiging in Haarlem. Bij de totstandkoming van de Dokbrug ben ik verantwoordelijk geweest voor alle technische aspecten van het ontwerp van de hele brug van oever tot oever. Alle objecten zijn door ons ontworpen in samenwerking met architect Martijn Boelhouwer. De hele constructie, de aandrijving, de betonnen kelder en fundaties, de landhoofden en de elektrotechnische installatie zijn door Iv-Infra doorgerekend en uitgewerkt.

Sinds eind 2016 ben ik betrokken bij het project. Vlak voordat ik naar onze jaarlijkse kerstborrel ging, ben ik voor het eerst voor dit project naar Vlissingen afgereisd. In eerste instantie om een advies te geven over de technische en financiële haalbaarheid van de plannen. En sindsdien zijn we continu bezig geweest aan het project. Projecten als de Dokbrug zijn de leukste projecten om aan te werken. Het is mooi om vanaf het begin tot het eind bij een project als dit betrokken te zijn, vanaf de eerste schetsen en haalbaarheidsstudies tot en met de uitvoering en de oplevering. Dit is enorm leerzaam voor alle teamleden en wat is er nou mooier dan je eigen tekeningen gerealiseerd zien in zo'n prachtige brug?

Nu de brug klaar is, kijk ik terug op een prettige samenwerking met de gemeente en de architect. We hebben vanaf het begin af aan fijn samengewerkt met alle betrokken partijen en altijd het vertrouwen van de gemeente gekregen om er een mooi project van te maken. De uitvoering had in het begin wat hobbels te nemen (de beoogd leverancier van de betonnen brugliggers haakte namelijk op een heel onhandig tijdstip af), maar sinds die genomen zijn, gaat ook dat goed. Er staat nu een prachtige brug en ik heb erg genoten toen de brug voor de eerste keer in beweging kwam.



De ontwikkeling van de Dokbrug gaat een stapje verder dan het realiseren van een civieltechnisch kunstwerk. Toen ik begin 2018 het stokje overnam van Sjaak Dekker lag er een programma van eisen en een daarbij horende kostenraming. Na kennis te hebben gemaakt met nieuwe collega's van de gemeente Vlissingen was ik vooral benieuwd naar een paar zaken: waarom was er geen voetpad aan de oostkant van de brug en hoe zag het profiel van de aansluitende wegen eruit? Dat waren kennelijk goede vragen want in de periode erna kwamen wel of niet voertuigerende leuningen en wel of niet opstaande randen uitgebreid aan bod. Ik had niet voorzien en verwacht dat ik de verkeersstructuur van de Commandoweg tot de Machinefabriek en de Keersluisbrug mee mocht helpen opzetten.

De brug is pas een brug met passende toevoerwegen. Zo zie je maar: het in beeld brengen van de omgeving van je project kan behoorlijke gevolgen hebben.

Wat ik ook niet had voorzien, waren de gevolgen van mijn vraag of we ook niet iets aan kunst moesten doen. Ik dacht zelf aan graffiti, zeker niet aan een gedicht. Ik heb Martijn Boelhouwers toen gevraagd wat hij als architect van de brug voor eisen zou hebben aan 'iets van kunst' aan de brug. Martijn zat toen echter diep in een aantal lastige ontwerp vragen en aangezien je een broedende kip (haan) niet mag storen, moest ik het een paar keer vragen, maar ik ben blij dat ik heb aangedrongen.

Ik ben er ook echt trots op dat ik toch wel een beetje heb bijgedragen aan het tot stand komen van wat misschien wel één van de meest spraakmakende kunstuitingen van Vlissingen is geworden: het gedicht "Waar zijn onze schepen?" van Wim Hofman. Iedere keer dat de brug open staat komt dit kunstwerk tevoorschijn. Vooral in de avond met het speciaal ontworpen licht van Jesse Fokkink, lid van het architectenteam, is dit echt heel bijzonder volgens mij. Zo zie je wat je met een bevlogen team voor moois kunt maken.



Nagalm

Toen mijn vader (1910-2000) vijftien was, ging hij als nageljongen werken bij de Schelde. Later werkte hij in de ketelmakerij. Op zijn zeventiende kreeg hij daar een zwaar ongeluk, dat hij langzaam te boven kwam. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd hij samen met een paar honderd andere arbeiders te werk gesteld in Wilhelmshaven in het noorden van Duitsland. Na de bevrijding kwam hij weer naar Vlissingen terug en tot zijn vijfenzestigste bleef hij verbonden aan De Schelde.

De school waarop ik zat in Vlissingen stond in de Glacisstraat, vlak bij de fabriek dus. Dikwijls konden wij de meester niet verstaan door het lawaai dat op het Scheldeterrein gemaakt werd, vooral als ze met pneumatische hamers bezig waren.

De Schelde was het kloppend en bonkend hart van Vlissingen en de schepen die er gemaakt werden, waren de trots van de stad. En toen mij gevraagd werd een gedicht te schrijven dat op de val van de brug over het oude Dok zou komen, lag het voor mij voor de hand dat het over al die schepen zou gaan die hier gebouwd zijn. Ik dacht aan al de bedrijvigheid van toen en vooral aan al de geluiden die er dagelijks te horen waren en die me altijd zijn bijgebleven. Het gedicht is natuurlijk ook een eerbetoon aan al die mensen die hier in Vlissingen op de werf hebben gewerkt. Je kunt ze geen stille werkers noemen.

Wim Hofman



Weer een mooi stukje Vlissingen erbij!

Goede gebiedspromotie is van groot belang voor de naamsbekendheid, het imago, de beeldvorming en voor commerciële doeleinden van het Scheldekwartier. Omdat de brug hét icoon is van het Scheldekwartier, is het ook logisch dat de brug nog al eens terugkomt in de gebiedspromotie. Als grafisch vormgever en communicatieadviseur zijn wij hier nauw bij betrokken. Of het nu gaat om bouwboarden, reclamefilmpljes, social media, promotiemateriaal, vlogs, verkoopfolders, een boekje zoals dit, het bijhouden van de website, het organiseren van een Woonbeurs of deelname aan Contacta als er gecommuniceerd moet worden over dit geweldige project dan komen wij eraan te pas.

Doordat het Scheldekwartier een enorm groot project is met veel deelprojecten, raak je erg betrokken bij wat er allemaal speelt. Alles wat we doen aan promotie van deze boeiende

ontwikkelingen maken we zelf. Het vormgeven van het bouwboard van 18 meter was grafisch gezien wel enorm spannend, met natuurlijk een prominente plaats voor de brug! Ook het organiseren van drie succesvolle Woonbeurzen is een super leuke uitdaging die je met een heel team gezamenlijk neer zet.

Geregeld gaat Renate op pad met wethouder John de Jonge en projectleider Hans van Houdt om te vloggen. Dit is altijd erg leuk en leerzaam. Regelmatig was de bouw van de brug onderwerp van de gebiedspromotie. Niet zo gek natuurlijk als je bedenkt dat je niet elke dag een brug bouwt en wat dat voor Vlissingen betekent.

Door verschillende bezoeken zie je pas echt wat er komt kijken bij de bouw van een brug. Je staat er normaal niet bij stil en het is leuk om het proces op deze manier te volgen. Bij al deze activiteiten vorm je een beeld over hoe de brug eruit gaat zien. Of dit uitgekomen is? Zeker weten!



Als planeconoom ben ik al jaren betrokken bij het Scheldekwartier. Of het nu gaat over grond verkopen, aanbestedingen, saneringen, kadeherstel of bruggenbouw, alles waar geld bij te pas komt, passeert mijn bureau.

De nieuwe Dokbrug verbindt twee verschillende stadsdelen, die allebei deel uitmaken van het Scheldekwartier met elkaar. De kosten van de bouw van de brug zijn daarom opgenomen in de grondexploitatie van het Scheldekwartier.

Bij het opstellen van de eerste berekeningen, zo'n 15 jaar geleden, was al duidelijk dat het hier om een miljoenen investering zou gaan. Niet op de laatste plaats vanwege de eisen, waaronder de vereiste draagkracht van 100 ton voor zware transporten, maar ook de snelle opening en sluiting. Voor alle onderdelen van de grondexploitatie geldt dat het doel is binnen de vastgestelde ambities en financiële kaders te opereren. Geen enkele financiële raming zal echter exact uitkomen en bij een special zoals deze brug is het al helemaal ongewis.

Vanaf 2016 zijn we begonnen met de uitwerking en kwamen de eerste kostenramingen aanzienlijk hoger uit dan het beschikbare budget. Na intensieve reken- en tekensessies samen met Martijn Boelhouwer en Merlijn Zewald is het ons uiteindelijk gelukt de kostenraming voor de realisatie binnen het door de gemeenteraad vastgestelde budget van € 5,5 miljoen te krijgen. De aanbesteding is altijd spannend, zeker bij zo'n bijzonder object. Zes partijen schreven in, sommigen onder het budget en sommigen erboven. Aannemersbedrijf Maas BV was de laagste inschrijver en mocht daarmee aan de slag met de realisatie. Dat er zich tijdens de uitvoering van dit soort projecten tegenslagen voordoen, zal geen verrassing zijn. Maar dat een belangrijk onderdeel van de aanbruggen niet meer leverbaar bleek, dat had toch niemand kunnen bedenken.

Uiteindelijk is het gelukt de brug volgens planning en binnen het beschikbare budget te realiseren. De gemeente Vlissingen mag, denk ik, terugkijken op een geslaagde operatie en heeft er weer een hele mooie eyecatcher in het Scheldekwartier bij. Nog even en we komen ogen tekort!





Vanaf het eerste moment ben ik betrokken bij het prachtige project Dokbrug Vlissingen. In 2015 zijn we gestart met het opstellen van een set van randvoorwaarden waaraan de brug moest voldoen.

Op basis hiervan is in 2016 een eerste architectonisch ontwerp opgesteld door buro MA.AN. In 2017 is de technische haalbaarheidsstudie getoetst en een marktverkenning uitgevoerd naar het technische ontwerp en realisatie van de Dokbrug. In 2018 is het technische ontwerp door IV-infra opgesteld. In 2019 is het uitvoeringscontract opgesteld en Europees aanbesteed. De realisatie op locatie is gestart begin 2020 en april 2021 is de brug in gebruik genomen.

Het was een langdurig project, zes jaar, terwijl we toch echt niet stil hebben gezeten. Het ging niet altijd van een leien dakje, soms kwam het met horten en stoten tot stand. Maar door de zorgvuldige voorbereiding is de realisatie goed verlopen en om dan de brug voor de eerste keer open te zien gaan, geeft toch wel een heel goed, bijna emotioneel gevoel.

De uitdrukkelijke wens vanaf het begin was om meer dan een 'plank over de sloot brug' te realiseren. Het zou een icoon, een symbool voor Vlissingen moeten worden. En als ik nu naar de brug kijk, kan ik maar een ding zeggen. Missie geslaagd!

Er is natuurlijk heel veel te vertellen over de nieuwe brug, maar over de oude brug is ook veel te vertellen. De oude brug is in 2005 geplaatst en was bedoeld voor 10 jaar dienst. Dit is dus iets langer geworden. Op het laatst was het een zorgenkindje, met bevende handen werd deze geopend en dan maar hopen dat hij ook weer dicht zou gaan. Niet altijd is dat gelukt. Ooit hebben we een vuilniswagen de brug op moeten rijden om het verplaatsbare deel op z'n plek te krijgen. Maar in het algemeen heeft de oude brug zich kranig gedragen.

Ik ben er reuze trots op dat ik van het begin tot het einde aan dit prachtige civiele kunstwerk van Vlissingen heb mee mogen bouwen. Het is toch ook een beetje mijn brug geworden





Inmiddels ben ik 17 jaar werkzaam in de functie van technisch directeur en heb de dagelijkse leiding over het aannemersbedrijf Maas B.V. Ik ben bijna 40 jaar werkzaam in de civiele betonbouw. Maas is een relatief jong bedrijf met heel veel kennis en ervaring op het gebied van (beweegbare) bruggen, kadeconstructies en waterzuiveringsinstallaties, waaronder de grotere gemalen. Het team van Maas heeft inmiddels al ervaring met de bouw van meer dan 15 beweegbare bruggen in diverse contractvormen.

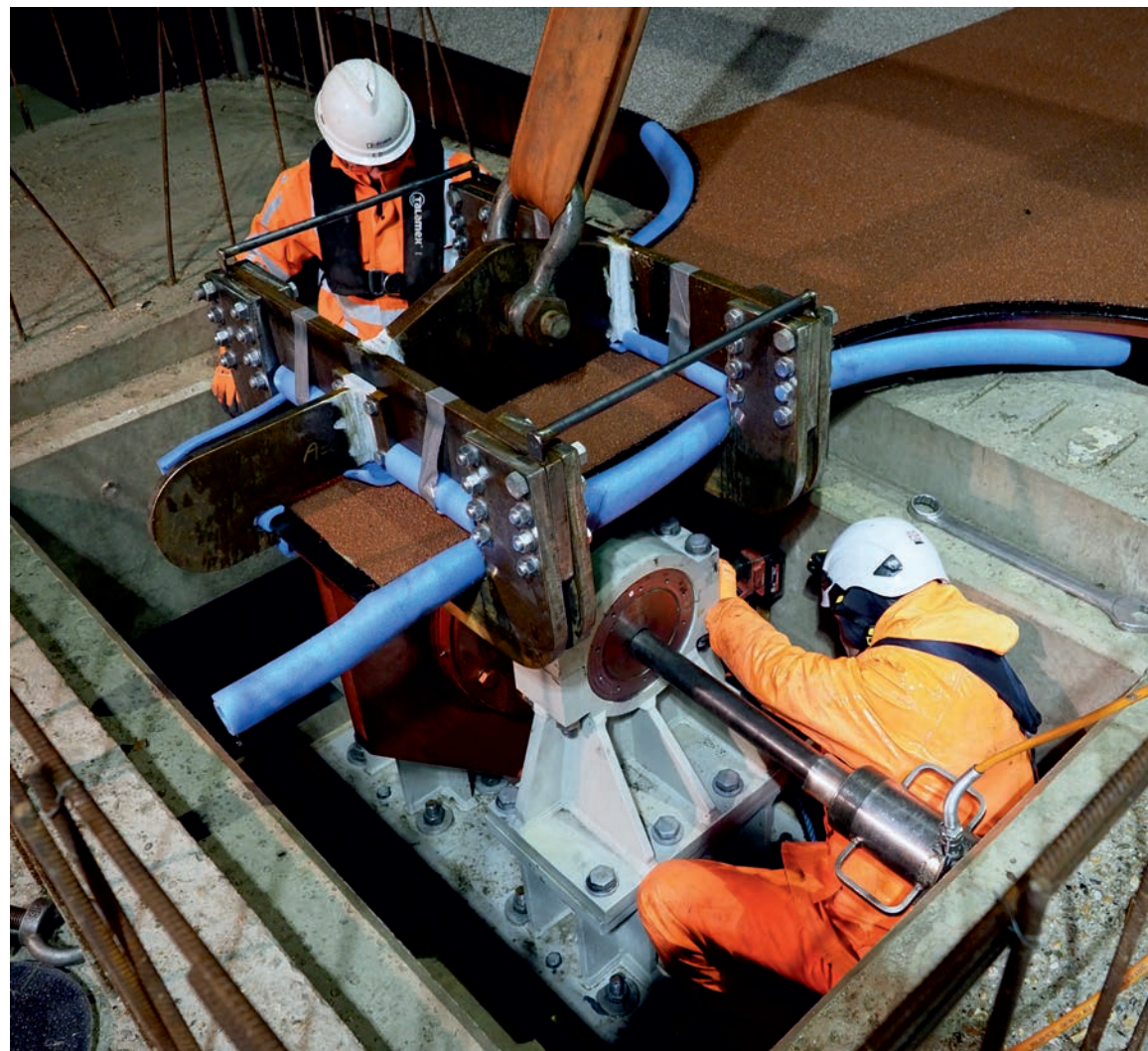
Toen de Dokbrug middels een openbare aanbesteding bij ons in beeld kwam, waren wij niet alleen getriggerd door een nieuwe opdracht, maar nog meer door het ontwerp dat ons extra motiveerde om een brug in een unieke vorm te mogen bouwen. Het speciale Stealth effect (diverse in elkaar lopende, schuine vlakken), een techniek afkomstig uit de vliegtuigindustrie was voor ons de uitdaging om dit in beton en staal gerealiseerd te krijgen.

Wij, het team van Maas dat al 16 jaar in nagenoeg dezelfde samenstelling bruggen bouwt, is altijd op zoek naar die specials. De iconen als de Harmsenbrug', 'Groene Verbinding' en 'Ibisbrug' te Rotterdam, 'de Snelbinder' te Naaldwijk en 'de Vluchthavenbrug' te Amsterdam zijn door dit team gebouwd. Zonder anderen tekort te doen geen gewone standaard bruggen.

Kunstwerken, die ook generaties na de bouw beeldbepalend en besproken blijven, daar willen we graag onze naam aan verbinden. Een brug wordt immers gebouwd met een gebruikersverwachting van 80 tot 100 jaar. We hebben er alles aan gedaan te winnen en hebben ervoor gekozen om met een sterk team van specialisten onder onze leiding en ervaring vanuit een gunstige uitgangspositie de competitie aan te gaan. Eén van die specialisten is De Klerk Staalbouw, een sterke speler op het gebied van de 'natte waterbouwkundige' werken.

Op 30 juli 2019 bereikte ons het blijde bericht dat Maas als winnaar voor de bouw van de Dokbrug uit de bus was gekomen. De vlag kon uit! Bij de kennismaking met onze nieuwe opdrachtgever werden we verrast met het team van IV-infra, waarmee het team van Maas al meerdere projecten succesvol heeft afgrond, waaronder de iconische Snelbinder te Naaldwijk. Het is een utopie te veronderstellen dat een werk volgens het uitgestippelde

pad verloopt. Ook hier hebben we wat tegenslagen gehad, de voorgescreven leverancier van de betonnen brugliggers bleef in gebreke. Maar sinds die hobbels zijn genomen, lagen we weer op schema en hebben we alles tot op detailniveau geheel volgens het ontwerp gerealiseerd. De brug is netjes volgens planning opgeleverd.





Gedurende mijn loopbaan bij Iv-Infra heb ik bij veel infrastructuurle werken de directie gevoerd. Namens Rijkswaterstaat ben ik op diverse werken in Limburg en Noord-Brabant werkzaam geweest. Ook heb ik projecten voor de provincie Zuid-Holland, gemeentes en de waterschappen mogen begeleiden. Wat bruggen betreft was ik directievoerder bij de Tuibrug in Zaltbommel. Een prachtig werk.

Bij de bouw van de Dokbrug was ik namens de opdrachtgever de gemeente Vlissingen directievoerder. Dat houdt in hoofdlijnen in de dagelijkse leiding van het werk namens de gemeente. Samen met de toezichhouders zien wij toe dat de aannemer de werkzaamheden uitvoert conform het bestek. Tevens bewaken wij de voortgang van het werk door veelvuldig met de aannemer in overleg te treden. Dat gaat er af en toe stevig aan toe. De belangen zijn groot. Ook zit overleg en afstemming met de omgeving, bewoners in mijn takenpakket. Bijvoorbeeld toen de oude Koningsbrug afgesloten werd of wanneer er lawaaiige activiteiten plaatsvonden was het aan mij om daarover te berichten.

De Dokbrug ligt op een historische plek. In Het Dok waarover de brug is gebouwd, zijn vele schepen te water gelaten. Wat ik zo bijzonder aan dit werk vind, is de aanpassing van de nieuwe constructies aan de 'oude' uitstraling van gebouwen en kraanbanen in de omgeving. Qua vormgeving is het een hypermoderne brug, maar zou ook op leeftijd kunnen zijn. Dat vind ik knap van de architect.

Het werk aan de Dokbrug is positief verlopen. Er was een goede samenwerking met de aannemerij. Als er problemen waren, dan zijn die in goed overleg opgelost. Al met al kijk ik terug op een mooie periode en ik ben trots op het tot stand gekomen resultaat. Vlissingen wilde een mooie brug, nou dat hebben ze!



Voor mij is Vlissingen bekend terrein, ik ben er geboren en getogen. Een team van Iv-Infra is door de gemeente Vlissingen ingehuurd om voor dit project directie en toezicht te voeren. Mijn dagelijkse werkzaamheden bestaan uit het houden van toezicht op de werkzaamheden: volgt de aannemer het bestek en de voorschriften. Ook let ik op kwaliteit, planning, veiligheid en aangevoerde materialen. Dat doe ik op de plek waar ik vroeger als jongetje de tewaterlating van schepen zag. Tevens hield ik een dagboek bij, controleer de weekstaten voor de termijnbetalingen en voer dagelijks overleg met de aannemer over de oplossing van voorkomende problemen.

De Dokbrug bestaat uit de twee hamestijlen (kolommen), twee balanspriemen (contragewicht) en twee hangstangen en een val (brugdek). De fabricage en conservering van deze stalen onderdelen gebeurde op verschillende locaties, zoals in Vlissingen, Werkendam, Middelburg, Elsloo en Weert. Voor het toezicht op al deze werkzaamheden heb ik heel wat kilometers gemaakt. De meeste werkzaamheden zijn, ondanks de tijdsdruk, goed verlopen. In een periode van zes weken (februari-maart 2020) was er de gebruikelijke waterstandverlaging van 60 cm. Die tijd werd benut voor het storten van de vloeren van de twee pijlers, omdat dat boven water moest. De aannemer heeft alles uit de kast gehaald om dit te laten slagen. Een dag voor de waterstandsverhoging werd de laatste vloer gestort. Na die peilverhoging kwamen de vloeren weer onder water en kon de aannemer de wanden van beide pijlers maken.

Een uitdaging voor de aannemer was het plaatsen van de val, hamestijlen en balanspriemen. Deze werkzaamheden zijn zeer goed verlopen. Een wonder is het dat alle onderdelen, die op verschillende plaatsen geproduceerd zijn, tot op de millimeter in elkaar passen. Bij het plaatsen van de balanspriemen (ca 50 ton per stuk) zat het wat tegen, het duurde lang. Een deel van het aanwezige publiek had daar veel commentaar op, want zij wisten wel hoe zij dat zouden doen. De beste stuurder staan aan de wal! Voor mij was dit een prachtig project om te begeleiden en tot een goede afloop te brengen. De Dokbrug is een zeer mooie aanwinst voor Vlissingen en ik denk dat veel Vlissingers dit met mij eens zullen zijn.



Het geeft veel voldoening dat de onderdelen, die op vele plaatsen door het hele land gemaakt zijn bij de montage tot op de millimeter pasten.

Ruim een jaar geleden ontving de Klerk Werkendam de opdracht voor het maken van de Dokbrug inclusief de aandrijving en de leuning. Eigenlijk alles wat boven het beton uitsteekt. Onderdeel van het werk was ook het aanbrengen van de heipalen ter ondersteuning van de kelder, de oplegpeiler en de remmingswerken. Wat een ontzettend mooie en uitdagende klus! Een brug inclusief de aandrijving is zowel een staalbouw-, als werktuig-bouwkundige uitdaging. Alles komt bij elkaar en moet op elkaar afgestemd zijn. Na ongeveer 200 werktekeningen gemaakt te hebben, zijn we ongeveer acht maanden met de productie van alle onderdelen bezig geweest. Vooral de hameitoren en de balanspriemen waren erg mooie onderdelen om te produceren, groot, zwaar, heel veel hoeken, grote zware lussen en machinale bewerkingen ten behoeve van de draaipunten. Dit is werk wat onze staalbouwers en de lassers graag doen, veel variëteit in de

constructie, type en grootte van de lussen en een toonaangevend eindproduct. Geen moment werd het saai.

De electrohydraulische aandrijving van de brug vereiste een nauwgezette coördinatie. Het was de Klerk die verantwoordelijk was voor de afstemming van verschillende partijen. Groot voordeel hiervan vond ik dat je zo heel direct bij het proces betrokken bent, wat niet alleen erg leerzaam is, maar het ook mogelijk maakt snel te kunnen handelen op het gebied van de raakvlakken met de stalen constructie.

Het werk op de bouwplaats begon voor ons begin 2020 met het heien van de palen voor de kelder en oplegpeiler en het plaatsen van een zinker. Eind 2020 zijn we begonnen met het plaatsen van de verankeringen, zodat we begin 2021 de brug konden installeren. Het weer was redelijk gunstig voor de montage, behalve dan dat het bij de montage van het brugval noodweer was. Maar ja, het werk gaat door.

De montage is prima verlopen en we zijn allemaal erg trots dat we mee hebben kunnen bouwen aan de iconische Dokbrug van Vlissingen!



Fabricage van het Val

Om maar met de deur in huis te vallen, als Zeeuws las- & constructiebedrijf zijn we er trots op dat wij het volledige val van de Dokbrug hebben mogen fabriceren en conserveren. Het werk omvatte het in 3D maken van de fabricagetekeningen, het samenstellen en het aflassen van het val met bijbehorend leuningwerk. Met name de draaipunten van het val en de draaipunten van de hangstangen waren qua laswerk een huzarenstukje. In totaal hebben zes fitters en zes lassers uit allerlei landen het val in 3400 uur gefabriceerd.

Niet elke dag maken we zo'n werk, onze medewerkers zijn er zeer enthousiast mee bezig geweest. Onderdeel van het werk was het maken (niet het dichten) en monteren van het gedicht. Na het

conserveren door onze contractor Den Breejen Zeeland is het complete val aan de waterkant afgeleverd. Het was voor ons echt een thuiswedstrijd, wat het extra leuk maakt!

Voor ons zat de uitdaging vooral in de afmeting in combinatie met het gewicht van het val. Dit gevaarte van ca. 20x16,5 meter weegt een kleine 90 ton. Het was een hele uitdaging, maar omdat we toch netjes binnen de vooraf bepaalde toleranties konden opleveren, was het een geweldig mooi eindresultaat.

Als projectmanager en projectleider van dit deel van het project kijken wij terug op een hele leuke samenwerking met onze opdrachtgever en met de toezichthouders. De prestatie van ons bedrijf is blijvend zichtbaar in Vlissingen. Een visitekaartje!



Sinds juli 2019 heeft Cuijpers straal- en conserveringsbedrijf uit Weert, ook een vestiging in Middelburg. Ons bedrijf heeft vele onderdelen van de brug gestraald en vervolgens geconserveerd. We kijken terug op een mooi en bijzonder project, waarbij wij de samenwerking met onze opdrachtgever De Klerk en de andere partijen als prettig, constructief en gezellig hebben ervaren. Zo zijn alle belanghebbenden een ochtend langs geweest voor de bezichtiging van de balanspriem in Middelburg. Hier hebben wij een hele leuke en leerzame ochtend van gemaakt.

De complete Cuijpers Groep heeft aandeel gehad in het project. Zo is een groot deel van het leuningwerk in Weert behandeld, de priemstukken in Elsloo en Vlissingen, de hameitoren in Middelburg en Vlissingen en het overige constructie- en leuningwerk in Middelburg. Het was een groot, complex project met een vrij korte doorlooptijd. Door alle zeilen bij te zetten, hebben wij in 17 weken 2.800 m² in de verf gezet.

De speciale metallic laklaag die erop gezet moest worden, was iets bijzonders. Deze metallic lak wordt veelal in de auto-industrie toegepast en als constructieschilder hadden wij hier nog niet veel ervaring mee. Een moeilijke spuittechniek, waarbij er veel kwaliteitstesten zijn gedaan om te komen tot het gewenste resultaat. In onze productiehallen, bij kunstlicht, hadden we enige twijfels over de uitstraling, maar toen de stukken eenmaal buiten in het zonlicht stonden zag het er perfect uit. Het aanzicht lijkt iedere keer anders, waardoor het complete object een mooie en unieke uitstraling heeft. Het aanbrengen van deze laag was een enorme uitdaging en we zijn dan ook zeer tevreden met het resultaat.

Een dankwoord naar alle betrokken partijen voor de prettige samenwerking. Wij hopen dat we nog veel vaker ons steentje mogen bijdragen aan zulke projecten!





WAAR ZIJN ONZE SCHEPEN?

HET GEBONK VAN HAMERS OP NAGELS
HET PONSEN VAN FLENZEN HET GERAKKETAK

HET WALSEN VAN PLATEN HET GERONK
VAN MACHINES HET GELUID VAN DE STOOMFLUIT

VAN KETTINGEN EN ANKERS DE FLES
DIE STUK Slaat HET SCHIP DAT WEGGAAT

ALLES KOMT TERUG ALS IK WACHT BIJ DE BRUG

WIM HOFMAN 2021

Vlissingen leeft met het water. Eb en vloed bepalen het ritme van de stad. Het water heeft ons perioden van voorspoed gebracht. Ooit ontstaan als klein vissersdorp, heeft Vlissingen zich door de eeuwen heen ontwikkeld als strategisch gelegen havenstad. Vlissingers waren op alle wereldzeeën te vinden en in Vlissingen gebouwde schepen doorstaan nog steeds de zwaarste stormen.

In de loop van de eeuwen heeft Vlissingen zich, mede door haar strategische ligging, steeds opnieuw moeten uitvinden. De 80-oorlog in de 16e en 17e eeuw, de Franse bezetting door Napoleon aan het begin van de 19e eeuw en de verschrikkingen van de Tweede wereldoorlog in het midden van de 20e eeuw, zijn bepalende gebeurtenissen geweest voor onze stad.

Op het Scheldekwartier voel je het maritieme karakter van de stad en herken je de geschiedenis. Aan de vroegere 17e-eeuwse Dokhaven bevond zich lange tijd de werf van de Zeeuwse Admiraliteit. Ook Napoleon heeft de Dokhaven gebruikt voor de uitbouw van zijn imperium.

Onder Koning Willem I werd de marinewerf in Antwerpen verplaatst naar dit gebied. Vanaf 1875 heeft de Koninklijke Maatschappij De Schelde de scheepshellingen in gebruik genomen om de scheepsbouwtraditie voort te zetten.

Bijna 407 jaar na de opening van de Dokhaven krijgt Vlissingen een nieuwe Dokbrug. In een deel van de stad, het Scheldekwartier, waar Vlissingen zich wederom opnieuw uitvindt. Een brug die wat mij betreft recht doet aan deze markante plek. Een brug die de oude binnenstad verbindt met een vernieuwd deel van de stad, het Scheldekwartier. Een brug die bijdraagt aan het bijzondere karakter van het Scheldekwartier. Een brug die uiting geeft aan het karakter van Vlissingen en de Vlissingers, stoer, verbindend en betrouwbaar. Een brug waar we met elkaar trots op kunnen zijn in een stad waar we met elkaar trots op mogen zijn.

Graag feliciteer ik iedereen die heeft meegewerkt aan de bouw van deze brug met het resultaat. En ik wens de Dokbrug en Vlissingen een mooie toekomst toe.



Colofon

Het Dokbrugboekje is een uitgave van de gemeente
Vlissingen.

Uitgifte Dokbrugboekje: September 2021

Foto's

Foto omslag: Els Swart

Foto's

Els Swart

Erick van Pelt / De Klerk Werkendam

Peter Snelts

Zeeuws Archief

Gemeente Vlissingen

