

3 **VOORWOORD**

5 **INLEIDING**

Waarom een heraanleg?  
De kaaien in perspectief  
Een gedeelde toekomst  
Krijtlijnen uitzetten

13 **HET AANDEEL VAN DE BURGER**

Voortraject  
Op kruissnelheid  
Vervolgtraject

**TUSSEN STAD EN STROOM**

25 **HET MASTERPLAN SCHELDEKAAIEN**

Hoe, wat en waarom  
Rol van het Sigmaplan  
Ontwerpvisie  
Krijtlijnen en deelgebieden  
Ontwerpend onderzoek

53 **EEN VOORUITBLIK**

Schetsontwerp Sint-Andries en Zuid  
Op weg naar realisatie





Beste lezer

Welkom op de Antwerpse Scheldekaaïen! Dit gebied leidde decennialang een schaduwbestaan aan de rand van de stad. Binnen afzienbare tijd worden de kaaïen opnieuw een prominente plek in het Antwerpse stadslandschap. De geplande herinrichting wordt één van de strategische projecten die de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de Stad aan de stroom in de 21ste eeuw aanzienlijk zullen verhogen.

De geschiedenis van deze plek laat zich lezen als een boeiende kroniek. Hier ontstond de stad; hier groeide ze uit tot een maritieme metropool. Het recentere verhaal van de Scheldekaaïen is er echter een van verwaarlozing en onbestemd wegdeemsteren, en dat terwijl het hier om de grootste publieke ruimte in Antwerpen gaat.

De noodzaak om de stad volgens de normen van het geactualiseerde Sigma-plan te beschermen tegen overstromingsgevaar was voor de verantwoordelijke overheden ook de aanleiding om van de Scheldekaaïen opnieuw een aantrekkelijk stedelijk gebied te maken. De transformatie gaat vele jaren in beslag nemen en wordt vermoedelijk een van de meest spraakmakende Antwerpse stadsvernieuwingprojecten van de eeuw.

Sinds de stad Antwerpen en het Vlaams Gewest in 2005 een intentie-overeenkomst ondertekenden voor de heraanleg van de kaaïen, heeft een indrukwekkende ploeg specialisten uit de meest uiteenlopende domeinen en onder de regie van AG Stadsplanning Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal NV aan de voorbereiding van dit project gewerkt.

Een belangrijke mijlpaal in het voorbereidingstraject was de oplevering van het masterplan Scheldekaaïen, dat de krijtlijnen vastlegt voor de toekomstige heraanleg. Niettegenstaande de uitvoering op het terrein nog van start moet gaan, kan dit masterplan nu al memorabel worden genoemd. Het kwam immers tot stand na doorgedreven participatie door de Antwerpse bevolking.

Deze publicatie is dan ook in menig opzicht een verhaal van velen. In de eerste plaats dat van de auteurs van het masterplan, die een inventief en flexibel document afleverden dat zijn meerwaarde nog vele jaren zal bewijzen. Maar evengoed het verhaal van de betrokken overheden en de meer dan 800 Antwerpenaren die op een creatieve en constructieve manier hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het masterplan. Hun stemmen zal u op verschillende plaatsen in deze brochure horen weerklinken.

*Tussen stad en stroom* brengt u het verhaal van het masterplan en zijn ontstaansgeschiedenis. Het tracht op een overzichtelijke manier de structuur en achterliggende ideeën te duiden van dit complexe werkstuk dat het fundament vormt voor de komende heraanlegwerken.

Veel leesplezier!

## VOORWOORD







## WE STEKEN VAN WAL

*Op zomeravonden kan u er vanop een meerpaal de zon zien ondergaan. Op barre winternamiddagen krijgt u er soms het gevoel helemaal alleen op de wereld te zijn. Terwijl hier de ontstaansgeschiedenis van de grootste stad van Vlaanderen ligt.*

*De Antwerpse Scheldekaaien zijn een wereld op zich. Verlaten havenlandschap, gigantische parkeervlakte, allesbehalve reglementaire feestplek, vrijplaats en toevluchtsoord. Een braakland met een behoorlijk bewogen verleden en een ongedefinieerd heden. En vanaf nu ook met een beloftevolle toekomst.*

*Middenin dit 6,8 kilometer lange lint ontstonden de stad én de haven van Antwerpen. In de loop der eeuwen ging deze verbondenheid verloren. Intense vervlechting verwaterde tot vervreemding. Vandaag ligt dit grootste openbare domein van Antwerpen er verwaarloosd bij. Wat u in handen heeft, is het plan dat van de Scheldekaaien opnieuw het kloppend hart van Antwerpen wil maken.*





## WAAROM EEN HERAANLEG?

Wie vandaag over de Scheldekaaien wandelt, wordt getroffen door een gevoel van verlatenheid en verwaarlozing. Dit is duidelijk een plek die aan vernieuwing toe is. De geplande heraanleg is echter veel meer dan een opsmukoperatie; er zijn verschillende dringende redenen die van deze ingreep ook een reddingsoperatie maken.

Om met de meest voor de hand liggende te beginnen: de 19de-eeuwse kaaimuur – bij de Antwerpenaren beter gekend als **‘de blauwe steen’** – vertoont op verschillende plaatsen **stabiliteitsdefecten**. In het belang van de veiligheid dient hij dus aangepakt te worden.

De tweede reden voor de heraanleg is **overstromingsgevaar**. De stormvloed van 1976 bewijst hoe gevoelig Antwerpen door haar ligging aan de Scheldemonding is voor overstroming. De klimaatsopwarming maakt de stad vandaag nog kwetsbaarder voor de grillen van de stroom. Een stijgende zeespiegel en een toenemend aantal stormen vanuit de Noordzee kunnen desastreuze gevolgen hebben die tot ver in het binnenland reiken.

Als reactie op de overstromingsramp van 1976 werkte de Vlaamse overheid het Sigmaplan uit, dat het hele Zeescheldebekken tegen zulke overstromingen moet beschermen. In het kader van het plan werd – naast de verhoging van dijken en het aanleggen van overstromingsgebieden – de huidige waterkeringsmuur langsheen de Antwerpse Scheldekaaien gebouwd.

Nieuwe inzichten leidden in 2005 tot een actualisatie van het oorspronkelijke Sigmaplan. Volgens recente berekeningen dient de huidige waterkeringsmuur van 1,35 meter in Antwerpen met 90 centimeter te worden verhoogd om de stad in de toekomst tegen stormvloed te beschermen. Ze komt dan, om precies te zijn, 2,25 meter boven de huidige ‘blauwe steen’. Een logische stap zou het verhogen van de bestaande betonnen waterkeringsmuur zijn. Maar die zou in dat geval een onoverkomelijke fysieke barrière vormen tussen de stad en haar stroom.

“Onze huidige Scheldekaaien zijn de mooiste parking van Europa.”

De Vlaamse overheid, met waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV als verantwoordelijke voor de uitvoering van het Sigmaplan, ging daarom op zoek naar een alternatief, waarbij prioritair de veiligheid maar ook het herstellen van de band tussen stad en rivier voorop stond. De verhoogde waterkering moet zodanig in het kaailandschap worden verwerkt dat het gebied opnieuw bij de stad aansluit en een uitnodigende plek wordt om te vertoeven en uit te waaien.

Daarmee zijn we bij de derde reden voor de heraanleg gekomen: het creëren van een **aantrekkelijke publieke**

**ruimte**. De stad Antwerpen zag in de noodzakelijke infrastructuurwerken een kans om het ingedommelde kaaien-gebied opnieuw in te richten. Geen overbodige luxe, overigens. Zoals de kaaien er nu bijliggen, zijn ze een onbestemde tussenruimte, een zone die haar oorspronkelijke functie verloren heeft en nu gebruikt wordt als een buitenmaats restgebied waarin vooral geparkeerde auto's en bussen worden gestald. De havenactiviteiten waarvoor dit gebied oorspronkelijk werd aangelegd, weken uit naar het noorden, weg van de stad. De hangars, treinsporen, meerpalen en kranen bleven achter als getuigen van dit verleden. Daartussen verschenen parkings, toeristencampers en een handvol café-restaurants. En veel leegte.

Ironisch genoeg is het juist die leegte die steeds meer stadsbewoners naar de kaaien lokt om even uit te blazen na een stressvolle dag of om de hond uit te laten. Dit karakter willen we koesteren zodat de kaaien ook na de heraanleg een uitnodigende vrijplaats blijven waar we kunnen wegdromen aan de rand van het water.





## DE KAAIEN IN PERSPECTIEF

Om een helder inzicht in de toekomstplannen voor de kaaien te krijgen, is een korte terugblik nodig. Hoe is dit gebied verworden tot een niemandsland? En wat betekent deze plek vandaag voor ons?

Bekeken in de brede context van de Antwerpse stads-geschiedenis zijn de huidige kaaien op de rechterschelde-oever eigenlijk nog niet zo oud. Ze ontstonden, in twee grote bewegingen, in de 19de eeuw.

Wanneer we verder teruggaan in de tijd presenteert de rede van de Antwerpse haven zich als een grillige rivier-oever, met vier diep in de stad doordringende binnenhavens of vlieten en een reeks in de rivier uitlopende aanlegsteigers. Pittoresk, maar met één groot nadeel: het hele havengebied is afhankelijk van de getijdenwerking. Bij laagtij ligt alles verankerd in het slijk.

Tot in de 19de eeuw reikt ter hoogte van het Steen een landtong tot ver in de Schelde: de Werf. Dit is de geboorteplaats van de Antwerpse haven, hier ontstaat in de middeleeuwen een handelsnederzetting die in de 16de eeuw zou uitgroeien tot een wereldhaven. Maar religieus-politieke onlusten, de afscheuring van de noordelijke Nederlanden en het afsluiten van de Schelde brengen die groei tot stilstand. Antwerpen zou nadien nooit meer zo'n gouden eeuw meemaken.

Tenzij misschien in de 19de eeuw... Het bezoek van Napoleon Bonaparte aan Antwerpen in 1803 heeft verstrekkende gevolgen. Bonaparte herkent het strategische belang van de haven voor zijn expansieplannen en beveelt de bouw van twee dokken in het noorden, buiten de stadsgrenzen: *le petit et le grand bassin*, het huidige Bonaparte- en Willemdok. De dokken staan met de Schelde in verbinding via een sluis. Daarmee wordt de basis van de moderne Antwerpse haven gelegd: een netwerk van dokken die dankzij een sluiensysteem onafhankelijk zijn van de Scheldegetijden. Deze noordwaartse beweging van de haven is tevens het begin van een evolutie die uiteindelijk zou uitmonden in de feitelijke scheiding van haven en stad.

Onder Bonaparte maakt men ook werk van de eerste rechtstrekkings van de kaaien. De resten van de 14de-eeuwse stadsmuren langs de rede worden gesloopt en

militaire landstreekkaart van de stad Antwerpen met omgeving, anoniem, 1873



alle vlieten overbrugd, zodat een wandelboulevard langs de rivieroever ontstaat waarlangs de bourgeoisie graag flaneert. Stadsarchitect Pierre Bourla laat in deze periode de drassige Scheldeoever afzomen met een arduinen kaai-muur: de 'blauwe steen'. Gedreven door de dynamiek van de industriële revolutie en de opheffing van de Scheldetol, die de haven sinds de afscheuring van de Noordelijke Nederlanden in 1685 aanzienlijk in haar expansie belemmerde, beleeft Antwerpen tijdens de 19de eeuw een economische bloeiperiode en een daarmee gepaard gaande bevolkingsexplosie. Tegen het einde van de eeuw voldoen de haveninstallaties niet meer aan de noden van het toenemende scheepsverkeer. Een onderzoekscommissie aangesteld door de overheid geeft dan het startschot voor de tweede rechtstrekkings van de kaaien. De Schelde krijgt overal een breedte van 350 meter, alle vlieten worden gedempt en een kaaiestrook van 3,5 kilometer lengte en 100 meter breedte wordt vrijgemaakt. Langsheen die strook komt een kaaimuur. Aan de hele operatie hangt echter een zwaar sociaal en maatschappelijk prijskaartje: de Werf – waar de Antwerpse haven ontstond – wordt helemaal afgegraven en ook de Burchtwijk, het middeleeuwse hart van de stad, wordt met de grond gelijk gemaakt. Enkel het Steen blijft gespaard. Daarenboven wordt het hele kaaiengebied omwille van douanereglementeringen hermetisch afgesloten, waardoor de Antwerpenaren niet langer tot aan hun stroom geraken. Ter compensatie krijgen ze twee fraaie wandelterrassen, die hun vensters op de wereld worden. Telkens een boot uit één of ander ver land aanmeert, loopt de hele stad te hoop om vanuit de hoogte het laden en lossen van de vreemdste vrachten gade te slaan.

In de 20ste eeuw zet de vervreemding tussen stad en haven zich door. De Antwerpse metropool blijft groeien – weg van de stroom, terwijl nieuwe havendokken zich steeds verder een weg noordwaarts banen. Vooral na de Tweede Wereldoorlog beleeft de moderne Antwerpse haven een enorme expansie, dit mede door het Marshallplan – een stelsel van op de wederopbouw gerichte economische hulpverlening van de Verenigde Staten aan West-Europa. Door het Tienjarenplan, dat een aantal polderdorpen opoffert voor een grootschalige uitbreiding tot aan de Nederlandse grens, verzekert Antwerpen zich een plaats aan de wereldtop als container- en petroche-

mische haven. Dit betekent tegelijk de doodsteek voor de Scheldekaaien als havengebied. Zeeschepen laten er zich steeds minder zien en de bedrijvigheid onder en tussen de hangars valt stil. Uiteindelijk blijven de kaaien achter als een braakland, dat structureel van de binnenstad is afgesneden door een 19de-eeuws havenhekken en een 20ste-eeuwse betonnen waterkeringsmuur. Ook de noordelijke havenbuurt van het Eilandje en het Zuid, de wijk rond de in 1969 gedempte Zuiderdokken, delen in de klappen. Vanaf het einde van de jaren '70 lijkt het tij te keren. Er ontstaat een aarzende kentering in de naoorlogse stadsvlucht. Creatieve ondernemers en vastgoedontwikkelaars ontdekken de leegstaande panden langsheen de kaaiweg. Het Antwerpse waterfront wordt opnieuw gegeerd bij nieuwe bewoners. Vandaag laat de gevelwand langsheen de Scheldekaaien zich lezen als een staalkaart van de architectuurtrends van de laatste decennia. Het gebied aan de overkant van de weg ligt er echter nog steeds verlaten bij.

Een historische duiding van de Scheldekaaien zou onvolledig zijn zonder het vermelden van Stad aan de Stroom, een denktank die rond 1990 een internationale stedenbouwkundige ideeënprijsvraag lanceert voor de gebieden van het Eilandje, de kaaien en Nieuw Zuid. Dit levert veelbelovende toekomstvisies op, maar door onvoldoende politiek draagvlak sterven de plannen een stille dood. Het ideeëngoed van Stad aan de Stroom kiemde nochtans verder in de geesten. Vandaag komt de ontwikkeling van Nieuw Zuid opnieuw onder de aandacht en is ook de vernieuwing van het Eilandje op kruissnelheid gekomen. Blijft dus nog het lint dat deze twee nieuwe groeipolen verbindt: de Scheldekaaien.

“Zorg dat je hints kan geven naar de geschiedenis in het ontwerp, maak plaats voor een ‘verhaal uit het Antwerpse verleden’.”



## EEN GEDEELDE TOEKOMST

Vanuit het perspectief van eigendomsrecht, de vele programmaclaims en de bredere Antwerpse stedenbouwkundige context, zijn de Scheldekaaien een behoorlijk complexe materie. Een complexiteit die u overigens niet zomaar opzij schuift, omdat ze historische gronden heeft.

Het **Vlaams Gewest** is eigenaar van het gebied. De stabilisatie van de kaaimuur en de werken aan de waterkering zijn een gewestelijke aangelegenheid die onder de verantwoordelijkheid valt van **Waterwegen en Zeekanaal NV**, het externe agentschap dat instaat voor het beheer van de Vlaamse bevaarbare waterwegen en hun aanpalende gronden in het centrum en het westen van Vlaanderen.

De **stad Antwerpen** is als concessiehouder eigenaar van alle infrastructuur en installaties op de kaaien, ze is bevoegd over de ruimtelijke ordening van het gebied en staat ook in voor de inrichting van het publiek domein. De regio over de planning en de uitvoering van de werken aan de kaaien heeft de stad toevertrouwd aan het **Auto-noom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen**, dat instaat voor een gebiedsgerichte aanpak binnen een aantal strategische gebieden van de stad.

Daarnaast zijn er ook **de Antwerpenaren** zelf. Zoals uit het voorgaande blijkt, was deze plek altijd nauw vervlochten met het wel en wee van de stadsbewoners. Die voelen zich nog steeds betrokken bij wat er met 'hun' kaaien gebeurt – ook de nieuwkomers. De Scheldekaaien zijn dan ook meer dan een geografisch afgelijnd gebied, namelijk een gevoel; een irrationele verbondenheid met water en lege luchten, met geschiedenis en *roots*.

Het masterplan dat vandaag op tafel ligt, is dan ook het resultaat van een bijzondere synergie tussen deze drie partijen – het Vlaams Gewest, de stad Antwerpen en de Antwerpse bevolking. Zij hebben bijgedragen aan het welslagen van een succesvol participatieproject, dat op zijn beurt heeft geleid tot een breed draagvlak voor het masterplan voor de heraanleg van de kaaien.

## KRIJTLIJNEN UITZETTEN

Het uittekenen van het masterplan werd toevertrouwd aan een tijdelijke samenwerking tussen de Portugese landschapsarchitecten PROAP, de Vlaamse WIT-Architecten en de Italiaanse studie bureaus d-recta en Idroesse. Dit team werd in overleg met de Vlaamse Bouwmeester gekozen uit een internationale ontwerpwedstrijd. Het masterplan dat ze ontwierpen, vormt de basis voor de komende vernieuwingsoperatie. Het legt de krijtlijnen vast voor alles wat de komende decennia op en rond de kaaien gaat gebeuren. Het plan biedt een overkoepelende visie, die later in concrete deelplannen vorm zal krijgen.

Het tot stand komen van het masterplan is een geslaagd voorbeeld van een transparante samenwerking en communicatie tussen de opdrachtgevende overheden, de ontwerpers en de Antwerpse bevolking. Door het participatie- en communicatietraject dat de opmaak van het masterplan begeleidde, werden de Antwerpenaren reeds in een vroeg stadium bij het hele proces betrokken. Zij kregen de gelegenheid feedback te geven op het voorontwerp van het masterplan. Hun dromen en verzuchtingen werden door de ontwerpers mee opgenomen in de definitieve versie van het plan, dat begin 2010 werd opgeleverd. Op deze nauwe samenwerking tussen overheid, ontwerpers en burgers – die overigens reeds heel wat publieke erkenning als geslaagd participatie-initiatief kreeg – komen we in deze publicatie uitvoerig terug.

Maar het leeuwendeel van de publicatie gaat uiteraard over het masterplan zelf. Wat is een masterplan? Wat is het niet? Hoe leest u zo'n plan? En hoe gaat het nu verder? Het is een complex verhaal waarin heel wat uiteenlopende elementen samenkomen, zoals geschiedenis en verbondenheid, veiligheid, milieubeheer, ruimtelijke ordening, cijferwerk, mobiliteit en communicatie. Ontstaan uit al die puzzelstukken, vormt het masterplan voor de Scheldekaaien het fundament van een veelvormig maar gericht traject dat de komende decennia zal worden uitgevoerd.

“Hou de Kaaien publiek en open.  
Maak er geen pretpark van.”

## DE SCHELDEKAAIEN

**SITUERING**  
rechteroever van de Schelde,  
begrensd door de Royersluis in het noorden  
en door de Hobokense Polder in het zuiden

**AFMETINGEN**  
6,8km lang en ongeveer 100m breed

**AANLEG KAAIEN**  
eind 19de eeuw

**OUDE WATERKERING**  
aanleg: 1978  
hoogte: 1,35m  
vorm: muur

**NIEUWE WATERKERING**  
aanleg: vanaf 2013  
hoogte: 2,25m  
vorm: geïntegreerd in de publieke ruimte  
(dijk, helling, park, mobiele waterkering ...)

**TIMING**  
stabilisatie kaaimuur: normaliter vanaf 2011  
heraanleg openbaar domein en waterkering:  
vanaf 2013 over een periode van 10 jaar  
uitgevoerd in meerdere deelprojecten





## ‘DE KAAIEN WORDEN WEER VAN ONS’

*Het belang van de heraanleg van het kaaiengebied voor een stad als Antwerpen kan moeilijk overschat worden. Er is niet alleen het klimatologisch bepaalde veiligheidsaspect, ook in de globale ruimtelijke ontwikkeling van Antwerpen speelt deze operatie een cruciale rol. De vernieuwing van de Scheldekaaien is namelijk één van de prioritaire projecten die de komende jaren tot de realisatie van het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen moeten leiden.*

*Om dergelijk complex en langlopend sleutelproject tot een goed einde te brengen, is een optimale samenwerking tussen de verschillende overheids-partners niet de enige basisvereiste. Er dient eveneens een breed draagvlak gecreëerd te worden bij de bevolking, die de volgende decennia haast dagelijks met werken op en rond de kaaien zal worden geconfronteerd.*

## HET AANDEEL VAN DE BURGER

*Daarom beslisten de opdrachtgevers reeds in een vroeg stadium om het uitwerken van het masterplan te koppelen aan een communicatie- en participatietraject dat stadsbewoners en kaaigebruikers op allerlei manieren bij de heraanlegplannen zou betrekken. Geen evidente keuze, maar wel één die de verhoopte positieve resultaten opleverde, zoals ondertussen mocht blijken. De Antwerpse bevolking gaf te kennen dat ze bij de heraanleg betrokken wil worden, dacht na, debatteerde mee over het masterplan en kijkt nu uit naar de volgende stappen in het proces.*

*Het participatietraject dat tot nu toe rond de heraanleg van de Scheldekaaien is afgelegd, wordt algemeen erkend als een uitstekend praktijkvoorbeeld van een inspirerende communicatie tussen overheid en bevolking. Het loont dan ook de moeite om hier even de totstandkoming van dit succesvolle ‘contract’ tussen een stad en haar burgers te reconstrueren.*







## VOORTRAJECT (2007-2008)

### VERBONDEN MET DE KAAIEN

In 2007 werd door de verantwoordelijke overheden een stuurgroep Scheldekaaïen opgericht. Die besloot een communicatieplan op drie sporen uit te werken:

- informatieverstrekking
- overleg en participatie
- inspirerende acties

Opzet van het plan was de stadsbewoners en andere kaaigebruikers op verschillende tijdstippen en manieren in contact te brengen met de ontwerpers van het masterplan, verantwoordelijken van ondersteunende deelstudies en betrokken overheden. Het participatietraject zou zijn zwaartepunt krijgen in het begin van het planproces en worden toegespitst op de oplevering van het voorontwerp masterplan tijdens het voorjaar van 2009, met de terugkoppeling en de voorstelling van het definitieve masterplan begin 2010 als afsluitend hoogtepunt.

Er werd tevens een samenwerking gezocht met bewonersgroepen en organisaties uit het middenveld, die als bemiddelaar en doorgeefluik naar de lokale bevolking konden fungeren. Die externe partners zijn netwerkbeweging Antwerpen aan 't Woord, UNIZO Antwerpen Stad en ACW Antwerpen. Langs stedelijke zijde nam het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen de rol van regisseur op zich. Het werd daarin bijgestaan door de stadsdiensten Stedelijk Wijkoverleg en Marketing & Communicatie. Ook Waterwegen en Zeekanaal NV werd als partner langs Vlaamse zijde bij het proces betrokken.

Voor de partners uit het middenveld was het van meet af aan een evidentie dat de bevolking moest worden betrokken bij de toekomstige invulling van het kaaigebied. Onder de headline **'Hoe groot is uw Scheldegevoel?'** werd begin 2008 dan ook een webenquête uitgevoerd, waarbij Antwerpen aan 't Woord, ACW Antwerpen en UNIZO Antwerpen Stad bij meer dan 3.000 personen peilden naar het 'Scheldegevoel' van de Antwerpe-naar. Uit de enquête bleek dat 62 procent van de ondervraagden zich verbonden voelde met het gebied en dus ook betrokken wilde worden bij de geplande heraanleg.

## AMBASSADEURS VAN DE KAAIEN

De enquêteresultaten trokken de bevragers over de streep voor het organiseren van een breed publiek debat. Ze deden ook de idee ontstaan van een communicatie- en participatiecharter tussen de organiserende overheden en de partners uit het middenveld.

In december 2008 was het dan zover: de stad Antwerpen, Waterwegen en Zeekanaal NV en de verschillende externe partners ondertekenden het **Participatiecharter Masterplan Scheldekaaïen**. In het charter werden afspraken gemaakt over communicatie- en participatieacties rond het masterplan Scheldekaaïen.

Intussen was de communicatiemachine reeds opgestart. In oktober 2008 stelden de ontwerpers tijdens een **interactiemoment** een tussentijds ontwerp van het masterplan voor aan bewonersgroepen, vertegenwoordigers van het middenveld en belangenverenigingen. Die kregen de gelegenheid de resultaten te bespreken met een panel van vertegenwoordigers van de betrokken overheden en de verantwoordelijken van de voorbereidende deelstudies. Daarmee werd het begin van een draagvlak gecreëerd bij alle intermediairs die een belangrijke rol zouden gaan spelen bij het betrekken van de bevolking in het communicatieproces.

Het interactiemoment werd onmiddellijk gevolgd door twee **vormingsavonden** over het masterplan, waarop de achterban van de externe partners, alle buurtbewoners en geïnteresseerden werden uitgenodigd. Tijdens die avonden werd vooral toegelicht wat een masterplan juist is – en ook wat het *niet* is, hoe het gelezen en geïnterpreteerd moet worden. De ongeveer 150 aanwezigen werden zo klaargestoomd tot 'ambassadeurs van de kaaïen' en toekomstige moderators voor de tafelgesprekken. Zij zorgden na afloop ook voor de mond-tot-mondcommunicatie rond het hele project.

Speciaal voor deze gelegenheid werd eveneens een eerste infobrochure verspreid, getiteld *Scheldekaaïen. Op weg naar een masterplan voor de kaaïen*.

## EEN WANDELING VOL HERINNERINGEN

Terwijl deze interactie- en participatiemomenten plaatsvonden, werd op de Scheldekaaïen zelf het startschot gegeven voor een initiatief dat zich op het spoor van 'inspirerende acties' inschreef. **Kant & Wal**, een wandel- en tentoonstellingsproject georganiseerd door de stadsdienst Programma voor Stad in Verandering, lokte de Antwerpenaren van oktober tot eind december 2008 naar de Schelde.

Het initiatief wilde zoveel mogelijk het 'Scheldegevoel' bij stadsbewoners en passanten prikkelen en sprak daarvoor in de eerste plaats hun herinneringen en verbeelding aan. Het tentoonstellingsluik bestond uit een op de kaaïrand aangebrachte kilometerslange tijdslijn van stickers met sleuteldata uit de Antwerpse havengeschiedenis en tien thematisch gestructureerde infozuilen die over het hele gebied verspreid stonden. De zuilen brachten via geschiedkundige weetjes, poëtische teksten en beeldmateriaal verleden, heden en toekomst van de kaaïen tot leven.

Bij het project hoorde ook een wandelgids waarmee men de kaaïen individueel kon verkennen. Tijdens de duur van het project bood de Stad geïnteresseerden eveneens de mogelijkheid om 's zondags gratis met een gids op stap te gaan. Onderweg werden deelnemers aangemoedigd hun herinneringen en ervaringen met de rest van de groep te delen. Het concept sloeg aan. In een tijdspanne van tien zondagen namen zowat 1.200 wandelaars aan deze uitstappen deel.

Door deze verschillende communicatiesporen gelijktijdig te bespelen, was het toekomstige masterplan reeds lang voor zijn oplevering voortdurend in het nieuws. De kaaïen werden populaire gespreksstof onder de stadsbewoners.

**“De Scheldekaaïen moeten van de mensen blijven, dus met een zo groot mogelijke toegankelijkheid voor iedereen.”**



## DE VOORBEREIDING

In aanloop naar de voorstelling van het voorontwerp masterplan schakelde de samenwerking tussen de verschillende partners begin 2009 een versnelling hoger. Er werd gewerkt aan een Antwerpse Week van de Dialoog, met een reeks tafelgesprekken voor burgers, verenigingen en belangengroepen die onder de naam De Kaaien op Tafel plaatsvonden van 1 tot 7 maart 2009.

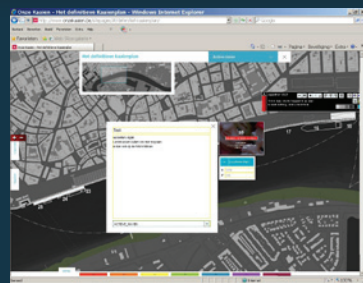
Eind januari gaan de eerste uitnodigingsflyers de deur uit. In de loop van de maand februari verschijnen ook advertenties en worden de stedelijke website en de stadskrant ingeschakeld om de tafelgesprekken te promoten.

## OP KRUISSNELHEID (2009)

### EEN STADSBREDE CAMPAGNE

Ter ondersteuning van De Kaaien op Tafel en de initiatieven die daarop volgden, werkte de stad Antwerpen in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV een uitgebreide koepelcampagne uit. Hiervoor werd een waaier aan stedelijke en niet-stedelijke communicatiemiddelen ingezet. Een extern reclamebureau zorgde voor het creëren van een campagneslogan en -beeld.

In februari en maart 2009 zijn de kaaien en het masterplan niet meer weg te denken uit het stadsbeeld. Overal in Antwerpen duikt de slogan 'De Kaaien worden weer van ons.' – die het midden houdt tussen een strijd- en een vreugdekreet – op: in dag- en weekbladen, op de regionale televisiekanalen, op websites, canvassen, tramhokjes, vlaggen en in radiospots.





## VOLUIT DROMEN OP HET WEB

In januari 2009 gaat ook de website [www.onzekaaien.be](http://www.onzekaaien.be) van start. Gebruikers vinden er informatie over de heraanleg van de Scheldekaaïen, kunnen er zich inschrijven voor De Kaaïen op Tafel of op de digitale nieuwsbrief. En via de **Droom je Kaai**-applicatie kan u er ook online ideeën posten op een luchtfoto van het projectgebied. Daardoor zijn de kaaïen letterlijk binnen ieders handbereik gekomen. In maart 2009, bij het afsluiten van de applicatie, worden er 297 achtergelaten berichten geteld. Samen met de suggesties afkomstig uit de tafelgesprekken van De Kaaïen op Tafel worden zij in een resultatenboekje gebundeld.

“Een voetgangersbrug over de Schelde moet er komen.”

## TAFELGESPREKKEN IN DE DISTRICTEN

Alle voornoemde initiatieven dragen bij tot de bekendmaking van het eerste grootschalige participatiemoment dat in alle Antwerpse districten wordt georganiseerd: **De Kaaïen op Tafel** (1-7 maart 2009). Bedoeling van deze tafelgesprekken is een debat op gang te brengen rond de thema's die in het masterplan aan bod komen, de resulterende ideeën en bemerkingen te bundelen en door te spelen aan de ontwerpers van het masterplan.

In totaal worden op een week 97 tafelgesprekken in de stad georganiseerd. Tijdens de gesprekken worden de voornaamste thema's die in het masterplan worden behandeld ter bespreking op tafel gelegd. Die thema's zijn: mobiliteit, de band met het water, het gebruik en de betekenis van de Scheldekaaïen en historisch erfgoed.



Als voorbereiding worden alle moderatoren van de tafelgesprekken tijdens de eerder vernoemde vormingsavonden nauwkeurig gebriefd door de projectleiders van de twee betrokken overheden, in samenwerking met de externe partners.

Er worden twee soorten tafels georganiseerd: open en gesloten tafelgesprekken. Bij de 'gesloten tafels' nodigen verenigingen of organisaties hun eigen achterban of ledenbestand uit. De 'open tafels' worden georganiseerd door de dienst Stedelijk Wijkoverleg en staan open voor alle geïnteresseerden. De deelnemers blijken zeer divers te zijn. Zo is er een tafelgesprek bij Blindenzorg Licht & Liefde, maar evengoed een jongerentafel op het stedelijk kabinet Jeugd en een tafel voor anderstalige nieuwkomers bij het ACW. Er vinden ook enkele 'vaktafels' plaats met mensen uit de horeca, natuurgidsen en ondernemers. Het uiteindelijke resultaat is een mix van alle mogelijke kaaïegebruikers.

De tafelgesprekken werden een succes. Door mensen in een informele omgeving – rond de spreekwoordelijke keukentafel – samen aan het denken en praten te zetten, kwam er een gezamenlijk proces op gang dat eerder uitzonderlijk is in overheidscommunicatie. De Kaaïen op Tafel maakten in ieder geval komaf met de archetypische kloof tussen een betuttelende overheid, die *ex cathedra* haar verhaal komt presenteren, en de wantrouwige burger die zich niet gehoord voelt. Het feit dat die laatste reeds in een zeer vroeg stadium bij dit project werd betrokken – nog vóór het voorontwerp masterplan werd opgeleverd – zorgde voor een grote betrokkenheid. Ook de relatieve kleinschaligheid en laagdrempeligheid van het hele gebeuren speelden hierbij een positieve rol.

Tijdens de 97 tafelgesprekken kwamen die week ongeveer 800 mensen aan het woord, begeleid door 49 moderatoren. De 543 aanbevelingen voor de heraanleg die uit de gesprekken voortkwamen, werden thematisch ingedeeld in 18 clusters om ze later samen met de resultaten van de Droom je Kaai campagne door te spelen aan de beleidsmakers en het ontwerpteam.

## HET BREDE PUBLIEK IN DEBAT

Er hing duidelijk een sfeer van verwachting in de lucht, die dagen in maart. De tafelronde van De Kaaïen op Tafel werd afgesloten met een driedaags symposium: **De dagen van de Kaaïen** (19-21 maart 2009). Tijdens deze bijeenkomst, die werd georganiseerd voor experts, vertegenwoordigers van het middenveld, belangenverenigingen en het brede publiek, werden zowel het voorontwerp masterplan als de resultaten van De Kaaïen op Tafel en Droom je Kaai voorgesteld. In een reeks van panelgesprekken en workshops kon iedereen zijn mening en suggesties over de voorgestelde ontwerpen kwijt.

Het symposium betekende een stap verder in het participatieproces door zich niet enkel tot vaklui en experts te richten maar de technische discussie rond de heraanleg ook naar een breder publiek open te trekken. Dat hield uiteraard een moeilijke evenwichtsoefening in: de uitwerking van het masterplan werd op een zo helder mogelijke manier gepresenteerd, zonder de complexiteit van de materie uit de weg te gaan.

Als zichtbaar resultaat van deze bijeenkomst werd een boekje met alle geformuleerde aanbevelingen van De Kaaïen op Tafel en Droom je Kaai overhandigd aan de ontwerpers, die ze later zouden verwerken in het definitieve ontwerp van het masterplan.

“Zie ik u ‘s middags, lieveke zoet,  
in de geheime tuin van eb en vloed?  
Dan kunnen we er samen...  
ons bokes opeten.”



## EEN FESTIVAL OP EN ROND DE KAAIEN

Het symposium betekende tegelijkertijd het startschot voor een volgend evenement. Het **KAAiLAND**-festival (19 maart-21 juni 2010) zou gedurende drie maanden met een reeks culturele evenementen bezit nemen van het volledige kaaiengebied.

Het doelpubliek waren toevallige passanten, toeristen, Antwerpenaren en buurtbewoners. Kortom, iedereen die wou deelnemen. Het programma was dan ook zeer divers en bevatte zowel uiterst laagdrempelige als minder evidente en artistiek vernieuwende evenementen.

De organisatie van het festival werd toevertrouwd aan de vzw Antwerpen Open.

Brandpunt van het hele gebeuren was de gratis tentoonstelling KAAiLAND Expo in de Cruise Terminal, waar het grote publiek kennis kon maken met het voorontwerp masterplan. De tentoonstelling bracht het verhaal van de Scheldekaaien, lichtte de heraanleg van het gebied toe en zocht verbanden tussen steden met een gelijkaardige geschiedenis en ontwikkeling.

De hele lente vonden op de kaaien allerlei evenementen plaats, met de band tussen stad en stroom als focus:

- korte geleide kaai- en stadswandelingen van één uur, die de relatie tussen de afzonderlijke stadswijken en hun aangrenzend kaaiengebied onderzochten;
- dagvullende, thematische 'stadsrepublieken' – uitgebreidere, thematische kaaiwandelingen waarop kleine groepjes geïnteresseerden onder de begeleiding van experts of ervaringsdeskundigen de kaaien gedetailleerd uitkamden en daarbij uitgebreid van gedachten wisselden;
- Scheldetochtjes op de Kaailandia, een boot van de Flandria rederij die speciaal voor deze gelegenheid werd herdoopt. Tijdens de tocht kregen passagiers op een ludieke manier van een acteur-gids het verhaal van het verleden en de toekomst van de kaaien te horen;
- KAAiLAND Zuid: een plek met mobiele architectuur-wooninstallaties en eet- en drankvoorzieningen;
- theatervoorstellingen, muziekconcerten en filmvoorstellingen over steden, water en parken.



## INPUT VOOR HET ONTWERPTEAM

Terwijl op de kaaien het KAAiLAND-festival op volle toeren draaide, werd eind mei 2009 op het Antwerpse stadhuis het stedelijk standpunt omtrent het voorontwerp masterplan goedgekeurd. Het standpunt werd geformuleerd op basis van alle reacties, voorstellen en suggesties die op de verschillende tijdstippen van het communicatie- en participatieproces werden verzameld.

Dit stedelijk standpunt werd, samen met de adviezen van Waterwegen en Zeekanaal NV en andere Vlaamse instanties en het verslag van alle voorbij participatiemomenten, overgemaakt aan de ontwerpers van het masterplan. Op basis van deze gegevens gingen die opnieuw aan het werk, met als deadline begin 2010 de oplevering van het definitieve masterplan.

Om het festival een blijvende meerwaarde te geven werd ook een publicatie uitgebracht. Het boek *Kaailand: langs de kade van Antwerpen* verhaalt de geschiedenis van de stad en haar kaaien, maakt een visuele stand van zaken op via de artistieke bijdragen van vier fotografen en introduceert ook het masterplan voor de heraanleg.

Met dit culturele luik werd de slogan 'De Kaaien worden weer van ons.' reeds even werkelijkheid. Op een paar maanden tijd namen meer dan 51.000 bezoekers opnieuw bezit van het verwaarloosde niemandsland langs de stroom. Het initiatief versterkte niet alleen de betrokkenheid van de stadsbewoners, het zorgde ook voor een bovenlokale weerklank en illustreerde daarmee op een treffende wijze één van de ambities van het masterplan: de Antwerpse Scheldekaaien moeten opnieuw een internationaal visitekaartje worden.





## ‘GOEDGEKEURD DOOR DE BEVOLKING’

Maart 2010 werd het definitieve ontwerp van het Kaaienplan – zoals het masterplan voortaan genoemd zou worden – opgeleverd en kon het aan het publiek worden voorgesteld. Dat gebeurde op 28 maart 2010 in de Arenbergerschouwburg tijdens het **slotsymposium** dat een jaar eerder op De dagen van de Kaaien was aangekondigd en dat het sluitstuk vormde van het participatiecharter over het masterplan. Op het programma van deze dag stonden de officiële voorstelling van het definitieve plan, het toetsen van het plan aan de overgemaakte aanbevelingen en het geven van gefundeerde antwoorden omtrent het al dan niet volgen van die aanbevelingen.

Het symposium werd via een mix van stedelijke en niet-stedelijke communicatiekanalen bekendgemaakt, waarbij uiteraard iedereen die bij één van de vorige participatiemomenten betrokken was persoonlijk werd uitgenodigd.

Hoewel tijdens De dagen van de Kaaien in 2009 al was gebleken dat het voorontwerp voor de heraanleg groten-

deels overeenstemde met de wensen en verzuchtingen van stadsbewoners en kaaigebruikers, bleef dit toch een cruciaal moment in het hele participatieproces. In het belang van een sterk draagvlak en een blijvende medewerking vanuit de bevolking moest uit de presentatie van het definitieve ontwerp blijken dat de ontwerpers de aanbevelingen van het brede publiek wel degelijk ter harte hadden genomen. Dat bleek bij de voorstelling ook het geval te zijn. Zo was er tijdens de tafelgesprekken geregeld de vraag naar een wandel- en fietsboulevard over heel de lengte van de kaaien naar boven gekomen. Ook het versterken van de maritieme sfeer door de aanwezigheid van meer schepen langsheen de kaaien leefde toen sterk onder de deelnemers. Nog een ander element was de uitgesproken aandacht voor de cultuurhistorische waarden van het gebied. Deze suggesties en aandachtspunten werden door de ontwerpers mee opgenomen in de definitieve versie van het Kaaienplan, zodat dit op het einde van het symposium ook het stempel ‘goedgekeurd door de bevolking’ meekreeg.

## SAMENZITTEN ROND DE DEELPROJECTEN

Maar het Kaaienplan was niet het enige dat op 28 maart in de Arenbergerschouwburg aan het publiek werd voorgesteld. In december 2009 hadden de ontwerpers ook het schetsontwerp voor het allereerste deelproject van de heraanleg klaar: de herinrichting van de kaaistrook ter hoogte van de wijken Sint-Andries en Zuid. Dit schetsontwerp is het eerste in een hele rij, vermits de heraanleg van de volledige kaaizenzone gefaseerd zal verlopen.

Voor de communicatie en participatie rond dit eerste deelproject werd een gelijkaardig scenario gevolgd als voor het Kaaienplan in z'n geheel. Tussen 15 februari en 5 maart 2010 werden een tiental participatiemomenten in de betreffende wijken georganiseerd. Zowat 400 geïnteresseerden namen tijdens die bijeenkomsten deel aan 39 **tafelgesprekken**. Na een plenaire toelichting konden de deelnemers in groepjes van maximum 15 personen dieper ingaan op het schetsontwerp, met elkaar in gesprek gaan en suggesties doen.



“We hebben geen tweede  
Barcelona nodig,  
maar een beter Antwerpen.”

Ook de webapplicatie Droom je Kaai werd opnieuw ingeschakeld, maar ditmaal werden de dromen en suggesties achtergelaten op het digitale schetsontwerp voor het deelgebied Sint-Andries en Zuid.

De reacties van de deelnemers aan de tafelgesprekken waren overwegend positief en werden tijdens het slot-symposium gebundeld overhandigd aan het ontwerpers-team, zodat die terug aan de slag konden voor het bijwerken van het schetsontwerp.

## STRAFFE VERHALEN EN KIKPLATFOMS

Ook in 2010 werden de participatiemomenten voor dit eerste deelproject vergezeld van een aantal inspirerende acties op de kaaien zelf.

Zo werden tijdens de zomermaanden onder de titel **‘Teute Gerard’** zondagse vertelwandelingen georganiseerd op de kaaien langsheen Sint-Andries en Zuid. Een gidsverteller diste allerhande anekdotes en ‘straffe verhalen’ op over het bezochte gebied en sloeg daarmee ook een brug naar de toekomst van de kaaien.

Aan de Sint-Andrieswijk werden twee kaaibunkertjes, die toevallig ongeveer de hoogte van de toekomstige waterkering hebben, ingericht als **uitkijkpunten** over het gebied. Eén punt bood zicht op het verleden, de geschiedenis en de archeologische opgravingen die ter voorbereiding van de werken reeds werden uitgevoerd. Het andere punt verschaftte de passant informatie over de plannen voor de heraanleg van de zone.

Met deze initiatieven werd al een eerste stap gezet in de richting van de volgende fase van het participatietraject dat de verschillende deelprojecten in de loop van de volgende jaren zal begeleiden.

## EEN BEKROOND TRAJECT

Het uitgestippelde communicatie- en participatietraject rond het masterplan Scheldekaaien miste zijn doel niet. Meer zelfs, de verregaande samenwerking met externe partners uit het middenveld, het van bij het begin actief betrekken van de bevolking en de zorgvuldig uitgebalanceerde, multidisciplinaire aanpak van de communicatie maakten van dit traject een uniek, inspirerend verhaal dat niet onopgemerkt bleef.

Zo kaapte de campagne ‘De Kaaien worden weer van ons.’ in 2009 de jaarlijkse *Thuis in de Stad*-prijs weg in de categorie ‘een bewoners-, buurt- of wijkinitiatief dat door de stad (h)erkend en gestimuleerd wordt’. De Vlaamse overheid wil met deze prijs innoverende stedelijke realisaties belonen. Het mooie is dat de prijzenpot die aan deze onderscheiding vasthing in het verdere traject besteed zal worden aan initiatieven ter waardering van de inzet van de vele participanten.

Ook [www.onzekaaien.be](http://www.onzekaaien.be) viel in de prijzen. De website werd in september 2010 uitgeroepen tot het meest vernieuwende gemeentelijke webinitiatief. De jury koos voor ‘Onze Kaaien’ omdat de website actief is ingeschakeld in een participatief project gebruikmakend van tal van mogelijkheden die het internet te bieden heeft.





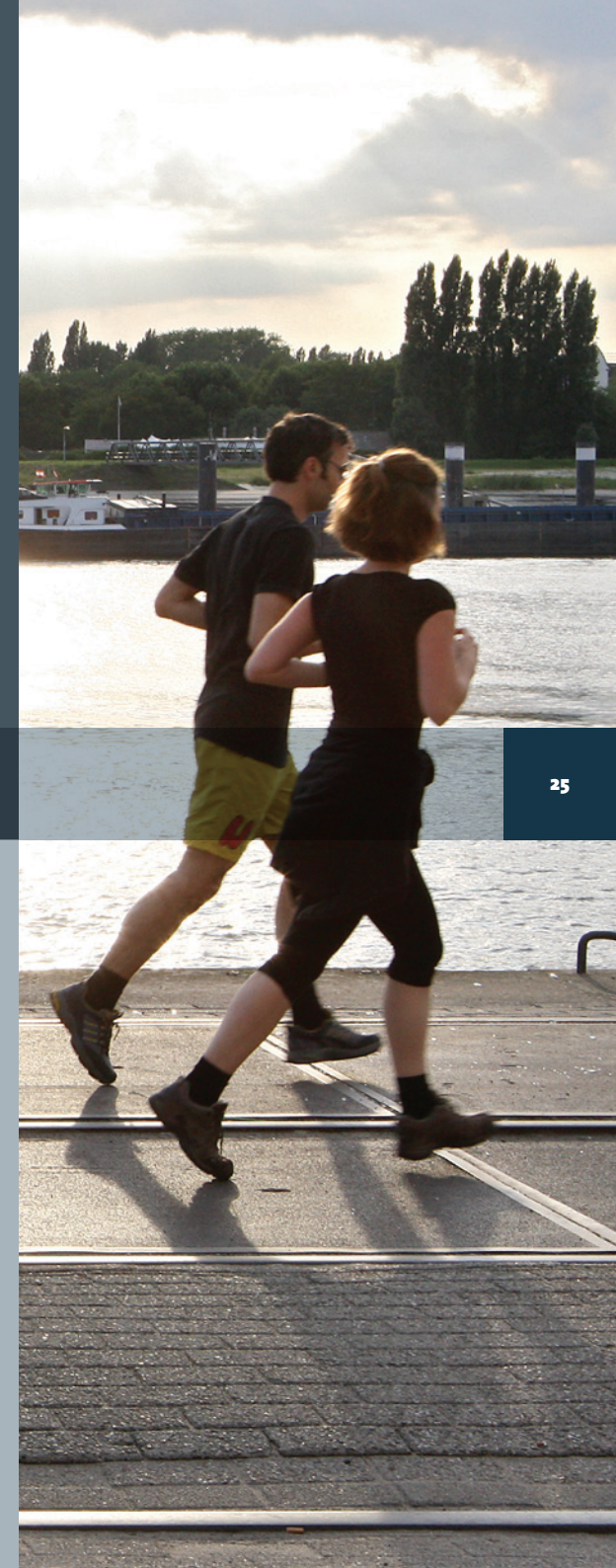
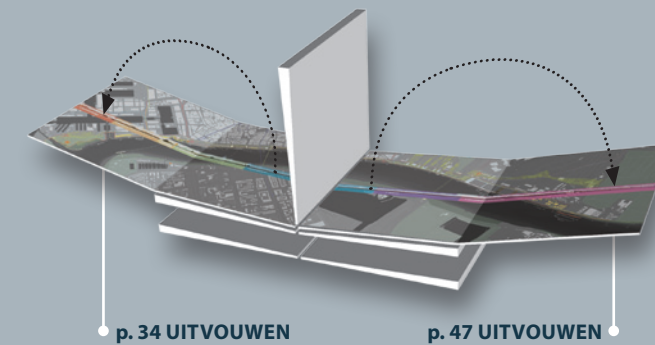


*Zoals eerder vermeld, zijn er drie redenen voor de heraanleg van de Schelde-kaaien: de waterkering dient tengevolge van klimatologische veranderingen overal verhoogd te worden, de historische kaaimuur is dringend aan stabilisering en restauratie toe en het is hoog tijd dat deze verwaarloosde plek opnieuw wordt ingericht als een aantrekkelijke publieke ruimte.*

*De stad Antwerpen en de Vlaamse overheid beslisten in 2005 een gezamenlijk planningsproces op te starten voor de heraanleg van de kaaien. De opmaak van een masterplan, dat een globale visie voor dit gebied ontwikkelt, was de eerste stap in dit proces. De opdracht werd in 2007 toegekend aan een samenwerkingsverband tussen de Portugese landschapsarchitecten PROAP, de Vlaamse WIT-architecten en de Italiaanse studiebureaus d-recta en Idroesse. Het masterplan is het resultaat van jaren studiewerk en intens overleg. Het voorontwerp masterplan werd in maart 2009 voorgesteld. Het werd nadien nog bijgewerkt in functie van het gevoerde communicatie- en participatietraject en van verschillende deelstudies. In maart 2010 is het definitieve masterplan opgeleverd.*

## HET MASTERPLAN SCHELDEKAAIEN

Het volgende hoofdstuk geeft in grote lijnen de essentie van het masterplan weer. Een uitvouwbaar plan bevindt zich op pagina 34 en 47. Leg het plan open volgens onderstaand voorbeeld en ga op ontdekkingsstocht tussen stad en stroom.





## HET MASTERPLAN STAAT NIET ALLEEN

Voor de totstandkoming van het masterplan Scheldekaaien werd beroep gedaan op een aantal deelstudies die een gespecialiseerde vakkennis vereisten:

- een **technische deelstudie**, die zich concentreerde op de randvoorwaarden voor de verhoging van de waterkering en de stabilisatie van de kaaimuur;
- een **mobiliteitsstudie**, die adviezen formuleerde rond de toekomstige mobiliteitsscenario's voor de Scheldekaaien;
- een **financieel-functionele deelstudie**, die alle financiële aspecten van de heraanleg in kaart bracht en een onderzoek voerde naar mogelijke functionele invullingen van het gebied;
- een **cultuurhistorische deelstudie**, die alles wat cultuurhistorische waarde heeft op en onder de kaaien in kaart bracht en aanbevelingen formuleerde over het al dan niet integreren van relicten en patrimonium in een hedendaags ontwerp.

Het masterplan werd opgemaakt in verschillende fasen, waarbij telkens de in de deelstudies opgebouwde kennis in het ruimtelijk plan werd geïntegreerd. Hierdoor werden de ontwerpvoorstellen ook meteen getoetst op financiële, technische en verkeerskundige haalbaarheid.

## WAAROM EEN MASTERPLAN?

De heraanleg van de Scheldekaaien is een bijzonder complexe operatie. Het gaat tenslotte om een gebied van meer dan zes kilometer lengte, dat de ruggengraat vormt van de stad. Het is echter ook een urgente operatie. Gezien de veiligheidscomponent van het project kan niet lang getalmd worden wat de realisatie van de nieuwe waterkering en de stabilisering van de kaaimuur betreft. Bovendien is de stad ondertussen ingrijpend aan het veranderen door bijvoorbeeld de ontwikkelingen op het Eilandje en de plannen voor Nieuw Zuid en Petroleum Zuid – allen projecten die in min of meerdere mate samenhangen met de beslissingen omtrent de Scheldekaaien.

Haastige ad hoc- en deelbeslissingen zonder een globale ruimtelijke visie zouden evenwel een bedreiging kunnen vormen voor het unieke karakter van de kaaien als geheel. Er was dus dringend nood aan een overkoepelend kader dat de toekomst en de ambities van het volledige gebied zou uitklaren. Deze integrale visie diende vooral nadruk te leggen op de kwaliteit van de publieke ruimte, die de kaaien in de toekomst gaan vormen.

## WAT IS EEN MASTERPLAN? EN WAT IS HET NIET?

De heraanleg van de Scheldekaaien zal niet in één keer gebeuren, maar via de uitvoering van verschillende afgebakende deelprojecten, over een periode van meer dan tien jaar. De vele onzekerheden en ondefinieerbare factoren in dit verhaal maken het onmogelijk om voor de kaaien een gedetailleerd eindbeeld op te maken. Het masterplan is geen blauwdruk, maar een langetermijnstrategie. Geen gedetailleerd plan van aanpak, maar een ruimtelijk kader dat voldoende plaats biedt aan een verscheidenheid aan invullingen.

Tegelijkertijd neemt het masterplan wel dwingende, fundamentele beslissingen omtrent de toekomstige ruimtelijke ordening op de kaaien. Welk type van waterkering waar moet komen, is bijvoorbeeld zo'n urgente zaak die verregaande consequenties heeft voor de verdere inrichting van het gebied en die in dit plan glashelder wordt opgenomen.

Een paar essentiële richtlijnen worden dus alvast in het masterplan vastgelegd, zoals de positionering van de waterkering, mobiliteits-schema's en dergelijke. De ontwerpers van het plan vergelijken dit met de hoofdmelodie die uit een reeks pianotoetsen te voorschijn wordt getoverd. Daar blijft het uiteraard niet bij. Die hoofdmelodie kan naderhand door allerlei bijkomende akkoorden aangevuld, uitgewerkt en verrijkt worden. Dat gebeurt dan in de latere deelprojecten, die alle samen een polyfone harmonie gaan vormen.

Het masterplan biedt ons een helikopterzicht op de kaaien – een panoramisch overzicht, dat indien nodig ook kan inzoomen op kleinschaliger elementen. Het plan bevat de langetermijnvisie die moet zorgen voor de samenhang tussen de verschillende deelprojecten. Daarom beperkt het zich ook tot de hoofdlijnen. Het vastleggen van details is werk voor de ontwerpers van de latere deelprojecten.

In zijn langetermijndenken treedt het plan op als een scheidsrechter tussen alle verschillende claims die nu op het kaaiengebied worden gelegd. Het moet trachten deze met elkaar te verzoenen in een proces met open einde.

Het masterplan duidt tenslotte zeven samenhangende zones aan en legt vast waar en binnen welke marges deelprojecten kunnen worden gerealiseerd. Het biedt ook een houvast bij het bepalen van de strategische projecten die op korte termijn kunnen worden aangevat.

“De Scheldekaaien moeten voornamelijk een rustgevende plek zijn.”

## HOE LEEST U HET MASTERPLAN?

Wegens de complexiteit van de heraanleg vindt men in het masterplan richtlijnen op verschillende niveaus terug. Ruw gesteld: hoe concreter het niveau, des te hypothetischer de geformuleerde voorstellen.

Op conceptueel niveau worden een aantal dwingende, algemeen geldende ambities voor het gebied geformuleerd. Die zijn gegroepeerd onder de noemer 'ontwerphouding' – hetgeen overeenkomt met de **visie** van de ontwerpers, geruggensteund door het participatieproces.

Die ambities krijgen op hun beurt een vertaling in concretere, ruimtelijke beslissingen die de zes **krijtlijnen** van het plan vormen. Tegelijkertijd is voor een aantal samenhangende kaaizones een typologische karakterisering uitgewerkt. Hier worden de zeven **deelgebieden** die een belangrijke structurerende rol zullen spelen, omschreven. Op dit niveau is er behoorlijk wat ruimte voor interpretatie gelaten.

Mogelijke concrete uitwerkingen van projecten binnen de deelgebieden worden in het masterplan onderzocht en geïllustreerd door middel van het **ontwerpend onderzoek**. Dit is het meest gedetailleerde niveau, dat tegelijkertijd ook het meest open blijft. Het blijft in essentie een 'onderzoek': het resultaat ervan toont wat mogelijk is en zet daarmee latere ontwerpers van deelprojecten op pad.

In dit hoofdstuk gaan we wat dieper in op de visie, de krijtlijnen, de deelgebieden en het ontwerpend onderzoek van het masterplan. Maar eerst staan we even stil bij een plan van heel andere aard, dat aan de basis ligt van de heraanleg van de Scheldekaaien: het geactualiseerde Sigmaplan.





Antwerpen dankt niet alleen zijn bestaan aan de Schelde. Af en toe kan de rivier ook een ernstige bedreiging vormen. Tijdens de stormvloed van 1976 bijvoorbeeld bleek de stad onvoldoende beschermd tegen stormtijden vanop de Zeeschelde. Ten gevolge hiervan heeft de Vlaamse Regering de Antwerpse Scheldekaaien opgenomen in het Sigmaplan (met de 'S' van Schelde) dat – naar analogie met het Nederlandse Deltaplan – het Zeescheldebekken tot diep in het binnenland moet beschermen tegen overstromingen. Het resultaat daarvan was de bouw van de huidige betonnen waterkeringsmuur op de Antwerpse Scheldekaaien in 1978.

Intussen zijn we enkele decennia verder. De globale klimatologische veranderingen en het stijgend zeeniveau laten zich ook in Vlaanderen voelen. Onze streken hebben vandaag een verhoogd risico op overstromingen. Maar ook de inzichten aangaande waterbeheer zijn inmiddels grondig veranderd. Het is nu algemeen aanvaard dat het louter bouwen en verhogen van dijken geen duurzame oplossing biedt. Rivieren moeten ook opnieuw de nodige ruimte krijgen.

Deze evolutie maakte een actualisatie van het oorspronkelijke Sigma-plan noodzakelijk. Een team van wetenschappers bracht de waterlopen en de overstromingsrisico's in kaart, evalueerde de biodiversiteit langs de Schelde en bekeek de economische mogelijkheden van de waterloop en het landgebruik op de oevers. Dat resulteerde in 2005 in een actualisatie van het Sigmaplan, dat ons via bijkomende dijkwerken en het creëren van gecontroleerde overstromingsgebieden moet beschermen tegen toekomstige natuurrampen en de natuurwaarden in Vlaanderen wil verhogen.

Er zijn inmiddels 512 kilometer dijkwerken en twaalf overstromingsgebieden voltooid. Met de inrichting van het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde zal het oorspronkelijke Sigmaplan afgewerkt zijn. De volledige realisatie van het geactualiseerde Sigmaplan – waar onder meer de verhoging van de huidige Antwerpse waterkering deel van uitmaakt – loopt tot 2030.

Terug naar Antwerpen: wat is de impact van het geactualiseerde Sigmaplan op de 'stad aan de stroom'? Eerst en vooral dient de historische kaaimuur gestabiliseerd te worden. Daarenboven moet de waterkering 90 centimeter hoger. Dat betekent tot op 9,25 mTAW of 2,25 meter boven de 'blauwe steen', waarbij TAW staat voor 'tweede algemene waterpassing', de referentiehoogte waartegenover hoogtemetingen in België worden uitgedrukt en het nulpunt 0 mTAW het gemiddeld zeeniveau bij laagwater in Oostende is. Omdat het verhogen van de huidige kaaimuur om landschappelijke redenen geen wenselijke optie is – er zou dan een 2,25 meter hoge muur tussen de stad en de Schelde komen te staan – werd gezocht naar creatieve en flexibele oplossingen om de nieuwe waterkering zo goed mogelijk te integreren in de publieke ruimte.

Er zal met verschillende types van waterkering worden gewerkt, zoals dijklichamen, mobiele waterkeringen en zelfs gebouwen. Hoewel dit ruimtelijk gezien wenselijk zou zijn, is het onmogelijk om over de volledige lengte van de Scheldekaaien mobiele waterkeringen te voorzien. Statistisch gezien hebben deze meer kans op falen dan vaste waterkeringen. Na doorgedreven studiewerk over de volledige lengte van de kaaien werd beslist mobiele waterkeringen in te zetten ter hoogte van het centrum, om daar de historische band tussen de stad en de stroom te herstellen.

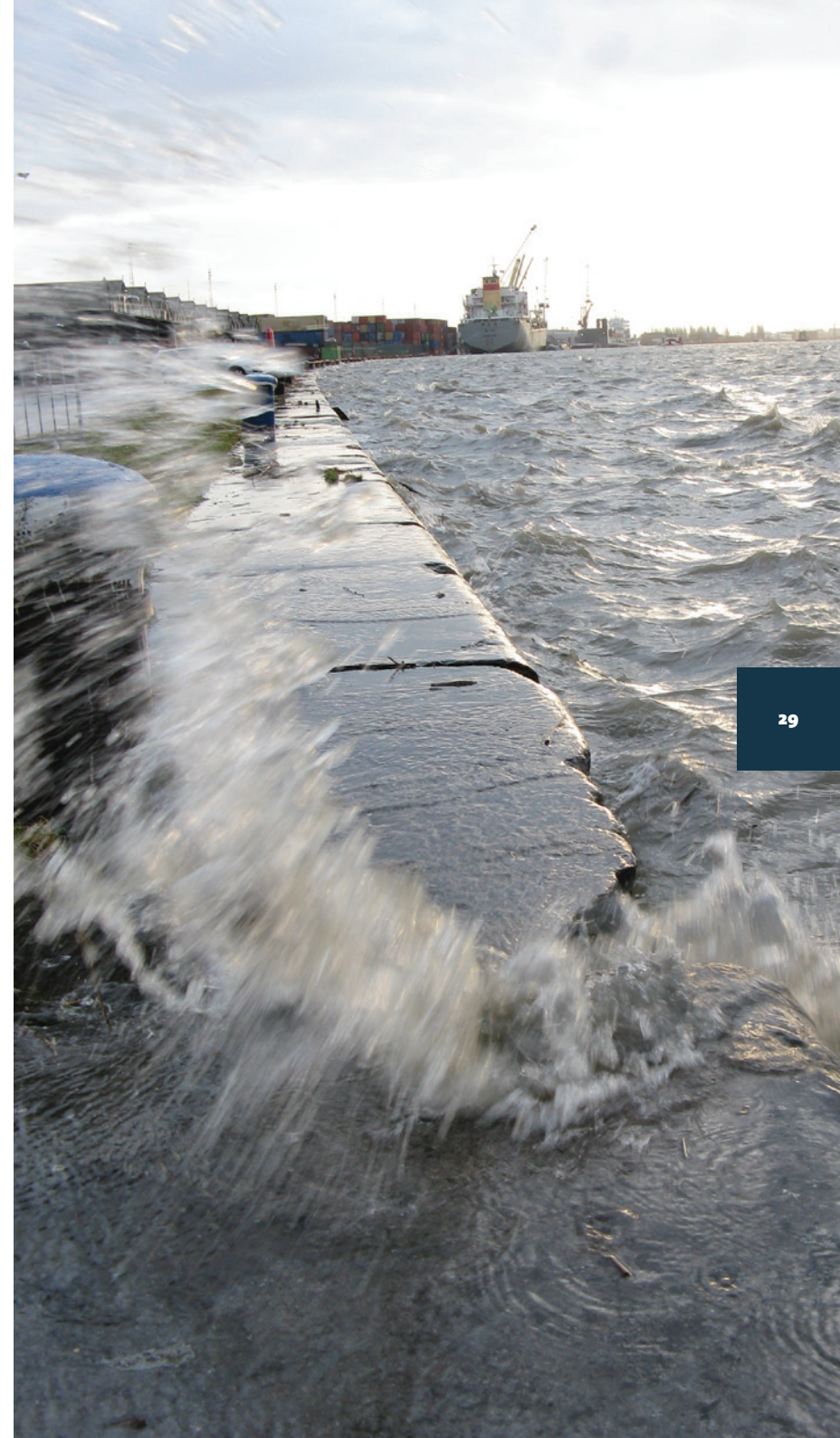
Ook zullen de dijken door een variërende hellingsgraad en oriëntering veel meer zijn dan de klassieke groene dijken zoals we die tot nu toe in Vlaanderen kennen. Op en langs de dijklichamen worden wandelpaden aangelegd. Zo kan iedereen die dat wil even aan het hectische stadsleven ontsnappen en genieten van een prachtig Scheldezicht.

## HET MASTERPLAN – ROL VAN HET SIGMAPLAN



Het geactualiseerde Sigmaplan vervult tegelijkertijd verschillende rollen: van bescherming tegen overstromingen, over natuurbescherming tot en met economische katalysator. Waterwegen en Zeekanaal NV, het agentschap dat verantwoordelijk is voor het beheer van de bevaarbare waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen, schraagt daarom haar werking op vier pijlers:

- **veiligheid:** reductie van overstromingskansen door lokale dijkverhogingen en -verleggingen en het aanleggen van gecontroleerde overstromingsgebieden;
- **natuurlijkheid:** herstel van de natuurlijke waarden van de rivieren met een gezond ecosysteem, een verbeterde waterkwaliteit en kansen voor unieke planten en dieren tot gevolg;
- **economie:** door de Schelde te verdiepen krijgt de binnenscheepvaart een stimulans; zo blijft onder meer Antwerpen onafhankelijk van de getijden toegankelijk voor geladen vrachtschepen;
- **recreatie:** de nieuwe dijken zijn uitermate geschikt voor recreatief medegebruik en de nieuwe natuurgebieden worden een trekpleister voor mens en dier.







We laten nu even de ontwerpers zelf aan het woord om hun ontwerpvisie voor te stellen. Die visie wordt vertolkt in een aantal globale kernwoorden en aftastende kaaibeelden. Die geven weer hoe de ontwerpers tegen dit gebied aankijken en welke betekenis de kaaien hebben voor Antwerpenaren, bezoekers en kaaigebruikers.

## HET MASTERPLAN – ONTWERPVISIE

Op dit niveau hebben de standpunten een nog veeleer abstracte betekenis en worden er weinig of geen concrete richtlijnen meegegeven. Desalniettemin worden hier de basisconcepten op tafel gelegd en wordt er duidelijk stelling genomen over de richting die de Schelde-kaaien uitmoeten en hoe de waterkering in het nieuwe stedelijke landschap zou kunnen worden ingepast.

De algemene stellingen die worden geformuleerd in de visie vormen een basis voor het definiëren van de krijtlijnen en de deelgebieden.

### DE KAAIEN VORMEN EEN DYNAMISCH STEDELIJK LANDSCHAP

De kaaien vormen een uniek decor voor het leven op de grens tussen stad en rivier. Ze houden de stad een spiegel voor waarin haar verschillende gedaanten duidelijk leesbaar zijn. De rede in haar geheel geeft maat aan de stad. Dat gevoel van één territoriaal en stedelijk landschap moeten we koesteren en, waar mogelijk, zelfs versterken.

Het dynamische karakter van dit landschap laat zich voelen in de getijden van de rivier, de beweging op het water, de wisselende seizoenen... Dit levert een aantrekkelijk schouwspel op voor stadsbewoners en toeristen, die er evengoed leegte en ruimte voor bezinning vinden.

### DE KAAIEN ZIJN VAN NIEMAND EN VAN IEDEREEN

De kaaien zijn als een gedachtenstreep; een autonome en toch verbindende tussenterm tussen stad en rivier. Wie ze betreedt, stapt uit de stad en wordt overweldigd door het majestueuze zicht van de Schelde. In die zin zijn de kaaien eigenlijk het balkon van de stad – een balkon van waarop u zicht krijgt op de verschillende kleuren en karakters van de Antwerpse stadswijken.

Zowel de rivier als de stad vormt een achtergrond voor de kaaien, die op hun beurt het klankbord vormen voor de wisselende stemmingen van stad en stroom.

De tijd die mensen er doorbrengen, is vaak een ‘tussentijd’, weg uit het leven van alledag. U zou de kaaien de decompressieruimte van de moderne stedeling kunnen noemen. Ze zijn ook een vrijplaats waar alles kan en niets moet. In tegenstelling tot de meeste publieke ruimten in Antwerpen zijn de kaaien niet geprogrammeerd en hebben ze geen duidelijk omschreven functie. Daardoor zijn ze een *terrain vague*, een plaats van komen en gaan, van niemand en van iedereen.

### DE KAAIEN ZIJN HET PORTAAL VAN DE STAD NAAR DE RIVIER

Dat de kaaien een overgangszone tussen stad en water zijn, hebben ze te danken aan de waterkering. Het overstromingsrisico en de beperkte toegankelijkheid hebben tot nu toe het unieke karakter van deze plek beschermd. Door het aanpassen van de waterkering wordt de stad tegen overstroming beschermd en wordt tegelijkertijd dit ambigue en waardevolle statuut van de kaaien als ‘tussenterm’ voorgoed vastgelegd. De kaaien mogen immers in geen geval zomaar bij de stad worden ingelijfd. De waterkering heeft dus op twee vlakken een rol te vervullen: als beveiliging tegen overstroming, maar evengoed als grenspost tussen de stad en haar ‘vrijplaats’. In de richting dwars op de rivier zal de waterkering de overgang tussen stad en rivier regelen. In de langsrichting vormen de kaaien de verbinding van het aangrenzend polderlandschap in het zuiden, over het binnenstedelijk weefsel, naar de zeehaven in het noorden.

### DE KAAIEN ZIJN HET BELANGRIJKSTE PUBLIEKE DOMEIN IN ANTWERPEN

De kaaien zijn een geschenk dat de stad in haar schoot geworpen kreeg toen de haven naar het noorden uitweek. Waar ter wereld vindt men nog een stad met zulk een onbenutte, publieke ruimte?

Het masterplan wil er voor zorgen dat dit statuut van publiek domein, compensatie- en decompressieruimte behouden blijft. Vandaar dat er vooral wordt ingezet op een landschappelijke benadering, die erg gevarieerd is in vorm en gebruik.

### DE KAAIEN ZIJN MAATSTAF EN UITSTALRAAM VOOR DE STAD

De kaaien dragen twee uiteenlopende eigenschappen in zich.

Vanop Linkeroever of de uiteinden van de kaaien gezien, ontvouwt de Antwerpse skyline zich in het redezicht. Als dusdanig vormt de rede een unieke maatstaf voor de schaal van de stad.

Aan de stadskant vormen de kaaien ook een doorsnede van de stad; zij stallen de boeiende verscheidenheid van haar wijken tentoon. Het masterplan zal over de volledige lengte van de kaaien zorgvuldig een evenwicht zoeken tussen de continuïteit van de rede en de *couleur locale* van de aangrenzende stadsdelen.



Eenmaal de visie bepaald en de ambities geformuleerd, kunnen er meer precieze ruimtelijke beslissingen worden genomen. Ruwweg kunnen die in twee complementaire categorieën worden opgesplitst. Enerzijds zijn er beslissingen die voor de samenhang van de kaaizone over haar hele lengte zorgen – de ontwerpers noemen deze **krijtlijnen**. Anderzijds worden een aantal ontwerpprincipes geformuleerd die de samenhang van de kaaien met hun achterliggende wijken garanderen. Zo worden verschillende **deelgebieden** van elkaar onderscheiden. Krijtlijnen en ontwerpprincipes per deelgebied vormen samen een kapstok voor latere detailontwerpen.

HET MASTERPLAN – KRIJTLIJNEN EN DEELGEBIEDEN



KRIJTLIJNEN

De krijtlijnen worden uitgezet voor het totale projectgebied en zijn een eerste vertaling van het conceptuele kader dat in de visie werd geschetst. Ze worden gebundeld in zes lagen, die elk een duidelijke omschrijving meekregen:

- ACTIEVE HAVEN
- HISTORISCH ERFGOED EN ARCHEOLOGIE
- NIEUWE WATERKERING
- MOBILITEIT
- PUBLIEKE RUIMTE EN BEELDKWALITEIT
- KAAIPROGRAMMA'S

Uit de titels blijkt reeds dat hier heel veel aspecten samenkomen. De verschillende krijtlijnen staan niet elk op zich maar moeten in relatie tot elkaar – geïntegreerd – worden gelezen, zoals weergegeven op het syntheseplan verderop in deze publicatie. Dit niveau is dan ook eerder abstract en moeilijk om in zeer concrete termen toe te lichten. Nochtans toont het masterplan zich hier het meest uitgesproken als een richtinggevend kader dat globale beslissingen vastlegt voor het hele gebied.

DEELGEBIEDEN

Vanuit eenzelfde visie en binnen de gemeenschappelijke krijtlijnen wordt in het masterplan voor de Scheldekaaien een typering gemaakt van de verschillende deelgebieden, die samen de 'caleidoscoop van het kaaienuniversum' vormen – een bonte, gefragmenteerde verzameling van leefwerelden die samen de eigenheid van de Antwerpse kaaien uitmaken.

- DROOGDOKKEN
- KATTENDIJKSLUIS EN RIJNKAAL
- BONAPARTESLUIS EN LOODSWEZEN
- SCHIPPERSKWARTIER EN CENTRUM
- SINT-ANDRIES EN ZUID
- NIEUW ZUID
- PETROLEUM ZUID

Een kernachtige omschrijving voor elk van de deelgebieden geeft de essentiële ambitie voor de locatie in kwestie weer. Per deelgebied worden de mogelijke waterkeringoplossingen en de daarmee samenhangende basisinrichting van de publieke ruimte voorgesteld.

HET MASTERPLAN



samen met uitvouw p. 47





## ACTIEVE HAVEN

Doorheen haar geschiedenis is de Antwerpse rede voortdurend veranderd – wat ook gevolgen had voor de relatie tussen stad en water. Vandaag ademen de uitgestrekte kasseivlakte, de kaaimuur en blauwe steen, hangars, havenkranen en kraansporen nog de ziel van de haven en haar rede van rond de 20ste eeuwwisseling.

De achtergebleven haveninfrastructuur wordt nu opnieuw beschikbaar voor de stad. De infrastructuur dient zoveel mogelijk behouden te blijven en herbestemd voor stedelijk gebruik. In de eerste plaats wordt de kaaimuur gerestaureerd. Bolders, kranen en kasseivlakte blijven waar mogelijk behouden. Vermits het kaaiprofiel zo goed als niet verstoord wordt, kan een nieuwe invulling worden gezocht voor plekken als de Bonapartesluis, de scheepshelling van het Margueriedok, het Steenponton en de vroegere Zuiderdokkensluis. Ook de Royersluis, de meerpalen ter hoogte van het droogdokkeneiland, de Belvédère aan de heropende Kattendijksluis en de petroleumpier maken deel uit van de maritieme erfenis.

Het oude havenhekken daarentegen is een restant van de strikte scheiding tussen stad en haven en daarom op vele plaatsen niet langer wenselijk. Het zou een te grote belemmering vormen voor de herontwikkeling van de kaaien als publiek domein en de beoogde relatie tussen de stad en haar stroom, zeker in het centrale gedeelte van de kaaien.

De kaaien worden opnieuw een aanmeerzone die door de stad gebruikt kan worden, met uiteenlopende faciliteiten over de hele lengte van de rede. Dat maakt het tijdelijk aanmeren van bijzondere schepen of drijvende constructies mogelijk.

“Blijvende aanlegplaatsen voor cruises,  
vrachtschepen, oorlogsbodems...  
mèt matrozen!”

## HISTORISCH ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

De kaaien zijn als een palimpsest; een perkament dat door het wegschrapen van bestaande tekst opnieuw beschrijfbaar wordt, zonder dat de sporen van de voorgaande teksten volledig zijn uitgewist. De kaaien herbergen verschillende lagen uit de Antwerpse geschiedenis waaraan in de toekomst nog nieuwe lagen kunnen worden toegevoegd.

Het huidige karakter van de kaaien wordt sterk bepaald door een aantal 19de- en 20ste-eeuwse monumenten zoals de sluismeesterswoning van de Royersluis, het Loodswezen, de Boeienloods, de hangars en de wandelterrassen. De meesten worden niet meer actief gebruikt en verdienen een nieuwe, bij voorkeur watergebonden, invulling. Het behoud van het havenhekken kan worden overwogen op plaatsen waar het zijn afsluitende functie zal behouden.

Er bevinden zich nog andere historische lagen op en onder de kaaien, zoals resten uit de napoleontische periode, de middel-

eeuwse stad, de Spaanse omwalling en de oude Burchtwijk – allemaal elementen die opnieuw leesbaar worden door archeologisch onderzoek.

Bijzondere aandachtspunten zijn het Steen, het Sint-Michiels- en het Sint-Laureisbolwerk, de vlieten en ruïnen, de Bonapartesluis en de *bassins*, de Zuiderluis en -dokken, de napoleontische kaaimuur en werf. Deze archeologische sites kunnen desgevallend in ondergrondse constructies, zoals parkeergarages, worden geïntegreerd. Ten slotte verdient ook het patrimonium uit het interbellum en de naoorlogse periode de nodige aandacht.

“Creëer een band met het verleden, door enkele hangars en kranen een nieuwe bestemming te geven, maar maak een goede mix van oud en nieuw; de Kaaien zijn Bokrijk niet.”



## NIEUWE WATERKERING

De Schelde is niet alleen de bestaansreden van de stad, wegens overstromingsgevaar vormt ze ook vaak een bedreiging. Daarom werd in 1978 een 1,35 meter hoge betonnen waterkeringsmuur opgetrokken die de stad scheidt van de stroom. Het geactualiseerde Sigmaplan vereist een verhoging van deze muur met 90 cm. De nieuwe waterkering moet echter meer worden dan louter beschermende infrastructuur. Een muur van 2,25 meter hoogte zou elke visuele band met de rivier verbreken en de Schelde vanuit stadszijde zo goed als onbereikbaar maken. De nieuwe waterkering heeft in de eerste plaats een veiligheidsfunctie, maar moet bovendien de band tussen stad en water opnieuw herstellen en waar mogelijk zelfs versterken.

De aard en de ligging van de nieuwe kering zal daarom worden bepaald in functie van de aangrenzende stadswijken. Een ligging van de waterkering nabij het water vergroot de stedelijke ruimte, terwijl een ligging dichtbij de stad een grote, periodiek overstroom-

“Een veilige waterkeringsmuur die ons absoluut beschermt tegen overstromingen, maar die ons toelaat het zicht op het water te behouden.”

bare kaaivlakte oplevert. Door vaste en mobiele uitvoeringen te combineren zal de waterkering tevens de zichten op de rivier registreren, binnen voorwaarden zoals veiligheid en kostprijs. Mobiele keringen houden het zicht op de Schelde grotendeels vrij en verhogen de toegankelijkheid van de kaaïen, terwijl vaste keringen van 2,25 meter hoogte door de visuele afscherming net de leegte naast de stad benadrukken. Deze afwisseling van vaste en mobiele keringen wordt met zorg vorm gegeven.

## PUBLIEKE RUIMTE EN BEELDKWALITEIT

Het masterplan trekt volop de kaart van de kaaïen als publieke ruimte, een plek die van niemand en van iedereen is. Een plek die niet alleen een lokale maar ook een regionale en internationale uitstraling moet krijgen.

De Antwerpse stadsdelen die grenzen aan de kaaïen moeten eveneens elk hun eigen en unieke relatie met de rivier krijgen. Tegelijkertijd blijft in deze diversiteit de continuïteit en de samenhang van de historische rede een belangrijk aandachtspunt. Om te vermijden dat bij de gefaseerde uitvoering van de werken de samenhang verloren zou gaan, dienen er bij de herinrichting van de kaaïen afspraken gemaakt te worden rond het materiaalgebruik en de beeldkwaliteit. Deze afspraken houden rekening met drie sferen:

■ **Haven.** De eigenlijke kade tussen Schelde en waterkering is een kasseivlakte die kan overstroom. Bijgevolg moeten materialen, uitrustingen en beplanting hierop worden afgestemd. Dat betekent ook dat gebruik van deze ruimte per definitie tijdelijk

is. De kade kan door iedereen worden benut en kent geen specifiek gebruik.

- **Stad.** De stedelijke ruimte tussen waterkering en stad is anders omdat ze beveiligd is tegen overstroming. Ze sluit dicht aan bij het stadsweefsel waardoor de inrichting ervan makkelijker kan inspelen op het karakter van de aanpalende stadswijk. De grens van de waterkering moet daarbij niet geïnterpreteerd worden als een scherpe lijn tussen twee werelden, maar als een filter.
- **Natuur.** De aanslibbende, ecologische oever typeert de Schelde als getijdenrivier met holle en bolle oevers, en vormt het uitzichtpunt bij uitstek over de Antwerpse rede.

Als kers op de taart wordt de publieke ruimte op rechteroever nog uitgebreid door de aanleg van twee grote parken: het Droogdokkenpark en een lineair parklint dat vanaf de Sint-Jansvliet langzaam uitwaaiert via Nieuw Zuid en Petroleum Zuid tot aan de Hobokense Polder.

## MOBILITEIT

De grens van de waterkering nauwkeurig bepalen heeft weinig zin als er tegelijkertijd niet ook voor wordt gezorgd dat de kaaïen makkelijk oversteekbaar zijn voor voetgangers. De Schelddekaaïen moeten namelijk altijd toegankelijk blijven. Op bepaalde plaatsen, zoals het stadscentrum, zal dit makkelijker kunnen dan elders. Andere locaties op de kaaïen zullen net omdat ze iets moeilijker bereikbaar zijn, hun desolaat karakter kunnen behouden.

De kaaiweg verzamelt samen met de Leien het verkeer voor de binnenstad en geeft toegang tot de noordelijke en zuidelijke ondergrondse kaaiparkings. Doorgaand verkeer op de kaaïen zelf wordt zoveel mogelijk geweerd door het gedeelte tussen Scheldestraat en Sint-Pietersvliet een autoluw karakter te geven. De zone tussen Sint-Jansvliet en Suikerrui wordt voetgangersgebied. Ook aan de uiteinden, ten noorden van de Londen-Amsterdamstraat en ten zuiden van de Namenstraat, wordt de kaaiweg eerder een route voor lokaal verkeer.

De stadsrandparkings, die het verkeer in de buurt van de snelweguitritten opvangen, worden verbonden met het tramnetwerk. In de toekomst zullen nieuwe trams deze parkings met de binnenstad verbinden. Er wordt ruimte voorzien voor een tramlijn langs het centrale deel van de kaaïen. Ten zuiden van de Scheldestraat en ten noorden van de Sint-Pietersvliet wordt doorstroming gegarandeerd door een aparte trambedding te voorzien. In het centrale, rustigere deel zal de tram de bedding delen met het autoverkeer. Het plan voorziet een apart regionaal fietspad langs de volledige lengte van de kaaïen, dat via de Scheldedijken aansluiting vindt op het fietsroutenetwerk buiten de stad. Ten slotte pleit het masterplan ook voor het uitbouwen van diverse vormen van publiek watertransport. Dit kan de vorm aannemen van veerponten, waterbussen en watertaxi's. Zij brengen opnieuw leven op de kaaïen en kunnen daarbij gebruik maken van beschutte plekken waar aanmeren mogelijk is, zoals de Bonapartesluis, het Margueriedok, een nieuw ponton ter hoogte van het Schipperskwartier, het Steenponton en de Zuidersluis.

## KAAIPROGRAMMA'S

Heel wat waardevolle gebouwen op de kaaïen wachten op een gepaste bestemming. Die dient per definitie publiek toegankelijk, laagdrempelig en bij voorkeur watergebonden te zijn. Uiteraard moeten ze een meerwaarde betekenen voor het erfgoed in kwestie en compatibel zijn met de ruimtelijke kenmerken en historische architectuur ervan.

Op enkele weloverwogen plaatsen kunnen ook nieuwe gebouwen als architecturale bakens worden opgetrokken. Zij voegen een nieuwe laag toe aan het rijke palimpsest van de kaaïzone en zorgen voor een boeiende 'kaai-line'. De toevoegingen kunnen het landschap meer karakter geven, net zoals hun eeuwenoude voorgangers dat deden. Dit zal echter met de nodige zorg en terughoudendheid moeten gebeuren, zodat niet alle potentiële ruimte door nieuwe bebouwing wordt opgesoupeerd.

Ten slotte kunnen de nieuwe Montevideowijk op het Eilandje en de toekomstige stadswijk Nieuw Zuid een verlengstuk krijgen tot op de Schelddekaaïen. Daarvoor worden bouwtoevoegingen voorgesteld die in beperkte mate bouwtoevoegingen op de kaaïen mogelijk maken. Ook bij deze uitbreidingen is het aangewezen weloverwogen om te gaan met private invullingen in dit gebied.

“Zorg voor een permanente markt onder de hangars.”



## DROOGDOKKEN

### GROOTSTEDELIJK PARK EN UITWAAIPEK

Het droogdokkeneiland is een scharnierplek tussen stad en haven, met de Royersluis als toegang tot de zeehaven en het Albertkanaal, en de Kattendijksluis als toegang tot de oude dokken op het Eilandje. Het droogdokkeneiland wordt echter minstens evenveel bepaald door zijn bijzondere plaats in de Scheldebocht, van waaruit men een schitterend zicht heeft zowel op de stad als op de rivier.

Deze plek bezit alle troeven om een indrukwekkend grootstedelijk park te worden dat aansluit bij het groen van het Noordkasteel, aan de overzijde van de Royersluis. Tijdens bijzondere evenementen kan het een ontmoetingsplek worden voor de stad. De overige tijd zal het een lege ruimte zijn waar stadsbewoners kunnen komen uitwaaien. In de toekomst is er misschien wel ruimte voor een bijzondere invulling, maar dat mag zeker niet overhaast worden beslist.

### WATERKERING

- De **Belvédère** naast de Kattendijksluis bestaat uit beton en damplanken en kan eenvoudig verhoogd worden zonder aan de kaaimuur te raken.
- De natuurlijke rivieroever in deze zone wordt op Sigmahoogte gebracht door een **natuurlijke dijk met een zachte neerwaartse helling** naar het water toe. De waterkering benadrukt de grenzen en overgangen tussen drie sferen: de immer wisselende belevenis van een getijdenoever, de sfeer van een grootstedelijk park en de culturele ontdekking van de havengeschiedenis.



## KATTENDIJKSLUIS EN RIJNKAAI

### NIEUW STADSFONT VOOR HET EILANDJE

Dit gebied, dat precies de bocht van de Schelde volgt, strekt zich uit tussen Kattendijksluis en Bonapartesluis. Het Eilandje ondergaat momenteel een transformatie tot nieuw havenkwartier. De oude dokken fungeren als overmaatse waterpleinen en de bebouwing is er eerder verspreid. Nieuwe bouwenvoloppes op de Scheldekaaien kunnen voor meer structurele samenhang met het Eilandje zorgen. De bijkomende bebouwing op de kaaien vormt dan een nieuw stadsfront dat evenwel laag dient te blijven zodat de nieuwe bakens van het Museum aan de Stroom (MAS) en de Westkaaitorens tot hun volle recht komen.

Vermits deze wijk eerder naar de binnendokken is gericht, wordt de waterkering dicht bij de rivier gelegd. De ruimte achter de waterkering wordt lichtjes opgehoogd zodat ze een stedelijk balkon met weidse rivierzichten vormt. Aan de andere zijde van de waterkering wordt de kaairand met kasseien, bolders, sporen en kranen gerestaureerd.

### WATERKERING

- **Geïntegreerde waterkering in gebouwen.** De gebouwen uit de nieuwe bouwenvoloppes vormen een gelijkvormig front dat de sierlijke lijn van de Rijnkaai benadrukt.
- **Mobiele waterkering met licht hellend vlak.** Op de verbindingssassen tussen stad en kaaien komt dit type in aanmerking. Het hellend vlak aan stadszijde zorgt voor de meeste verhoging, de mobiele kering – die enkel wordt gesloten bij overstromingsgevaar – zorgt voor bijkomende hoogte. Hierdoor blijft de visuele band met de Schelde gevrijwaard.





## BONAPARTEDOK EN LOODSWEZEN

### INTIEME GETIJDENTUIN EN OPSTAPPLAATS VOOR WATERTRANSPORT

De omgeving rond Bonapartedok en Loodswezen vormt een duidelijk scharnierpunt tussen de kaaizone van het centrum en het Eilandje. Verschillende verkeers- en bouwrichtingen komen hier samen en de stadsrand breekt open naar het oosten toe. De dichtgemaakte Bonapartesluis, het Bonapartedok en het MAS doorbreken de continuïteit van de 100 meter brede kaaistrip. De omgeving van het Loodswezen – dat na het aangekondigde vertrek van het loodspersoneel aan herbestemming toe is – wordt daardoor bijna losgesneden van de stad en vormt een intieme plek op de kaaien, met een hechte band met de rivier.

De voormalige Bonapartesluis dient zich aan als uitgelezen opstapplaats voor watertransport.

De toevoeging van een nieuw gebouw met een specifieke publieke invulling, dat dwars op de rivier staat, kan dit stedelijk scharnierpunt nog versterken.

#### WATERKERING

- **Mobiele waterkering**, die het kaaizicht vanuit de stad ongehinderd laat. Zo zou de zichtlijn vanuit het MAS tussen Hangar 26 en het Loodswezen volledig vrij blijven.
- **Geïntegreerde waterkering in gebouwen**. De waterkering kan op een onzichtbare manier in historische gebouwen zoals het Loodswezen ingewerkt worden, waardoor die hun 'vrijheid' op de kaaivlakte behouden.



## SCHIPPERSKWARTIER EN CENTRUM

### DOORWAADBARE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

Terwijl de historische binnenstad kampt met plaatsgebrek, ligt er tussen Sint-Pietersvliet en Sint-Jansvliet een immense, onbestemde kaaivlakte. Logisch dus dat deze zone ter hoogte van het centrum als polyvalent platform aan de stad wordt toegevoegd. Door de waterkering naar de waterrand te verplaatsen, kan het hele gebied ingeschakeld worden voor allerlei activiteiten waarvoor in de binnenstad geen plaats is – evengoed in open lucht als in een overdekte ruimte zoals de hangars. Het stenen kaaipatform maakt dit trouwens tot een ideale locatie voor grootschalige stadsactiviteiten. Dit wordt een stedelijke infrastructuur die vanuit de stad tot aan het water doorwaadbaar is.

Het behoud van een barrière zoals het oude havenhek is hier niet aangewezen. De essentie van de inrichting van dit deelgebied is dat alle onnodige obstakels tussen stad en stroom verdwijnen.



#### WATERKERING

- **Mobiele waterkering** die zich vlakbij de waterkant bevindt en die in 'open' toestand uitgezonderd de vaste drempel volledig in het kaaiooppervlak verborgen ligt. Deze relatief dure oplossing laat zich verantwoorden door het feit dat stad en rivier hierdoor op een veilige manier opnieuw één worden gemaakt en dit uiterekend op de plek waar Antwerpen ontstond.
- **Geïntegreerde waterkering in gebouwen**, zodat de visuele impact aan de buitenkant zo minimaal mogelijk is.

## SINT-ANDRIES EN ZUID

### LEEGTE EN VRIJPLAATS

Voor de eeuwenoude, dichtbebouwde Sint-Andrieswijk en het jongere, mondaine en ruime Zuid wordt volop de kaart getrokken van de kaaien als vrijplaats: een weidse, ongeprogrammeerde leegte, waar niets – en daardoor ook weer alles – kan gebeuren. Door een dijk dicht tegen de stad aan te leggen, blijft het gebied in uitzonderlijke omstandigheden overstroombaar. Daardoor is het enkel geschikt voor tijdelijke activiteiten. De dijk onttrekt de kaaien ook grotendeels aan het zicht vanuit de stad en onderstreept daardoor nog meer de leegte. De vroegere Zuidersluis, die via een helling bereikbaar wordt gemaakt, kan de band tussen stad en Schelde fysiek voelbaar maken.

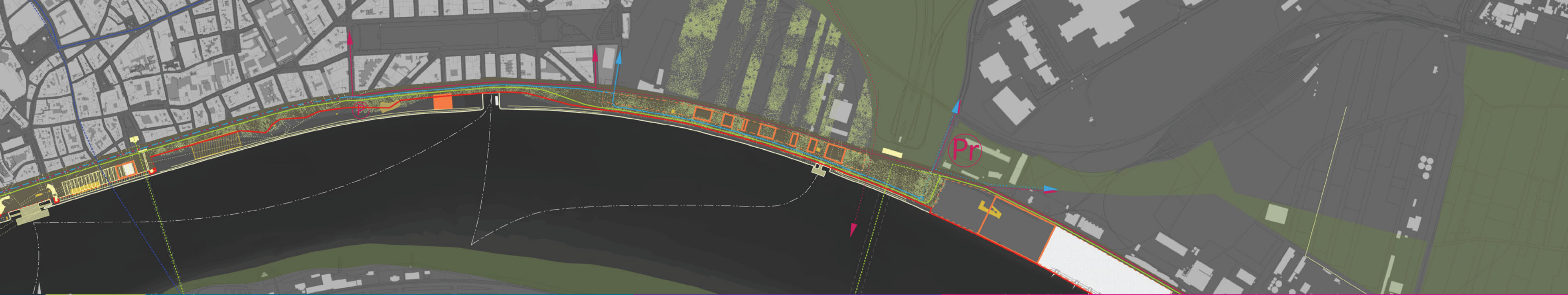
De dijkszijde aan stadskant is het begin van een groenstrip die geleidelijk aan uitwaaiert naar Nieuw Zuid toe en via Petroleum Zuid een groene corridor naar de Hobokense Polder vormt. Deze groenstrip is tegelijkertijd grens en overgang tussen stad en kaaien. Een ondergrondse parking aan de Scheldestraat maakt de publieke ruimte op de kaaien opnieuw vrij.

#### WATERKERING

- **Een dijk met een spel van hellingen**. Door een talud te maken langs de stadskant ontstaat aan waterzijde een uitgestrekte zone die sterk op de rivier is gericht. De zachte hellingen zijn geschikt voor zomerse concerten, tentoonstellingen of andere festiviteiten.
- **Een spel van hellingen en wanden**. Langs de kaaizijde is dit type gelijk aan het vorige, maar aan de stadskant verandert de dijk in een wand waarachter verschillende functies een plaats kunnen krijgen. Dat kan een open galerij, een toegang naar de ondergrondse parking, een restaurant of een laag gebouw zijn.







- ACTIEVE HAVEN

  - bestaande kaaimuur
  - nieuwe kaaiinfrastructuur
  - ↔ heropening Kattendijksluis
  - publiek watertransport

HISTORISCH ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

  - te behouden - bebouwing
  - constructie boven het kaaivlak
  - vlak/zone
  - lijn-element
  - archeologie/ondergrond
  - te evalueren

NIEUWE WATERKERING

  - nieuwe vaste waterkering
  - nieuwe mobiele waterkering
- MOBILEITEIT

  - Pr stadsrandparking
  - P rotatieparking
  - gemotoriseerd verkeer
  - bestaande tramnetwerk
  - aparte trambedding
  - gemengde trambedding
  - regionaal fietspad
  - aanduiding tunnel
  - mogelijke uitbreiding

PUBLIEKE RUIMTE EN BEELDKWALITEIT

  - ecologische zone / naturality
  - kade / portuarity
  - stedelijke ruimte / urbanity
  - groenstructuren

KAAIPROGRAMMA'S

  - nieuw baken
  - zoekzone
  - enveloppe

LEGENDE

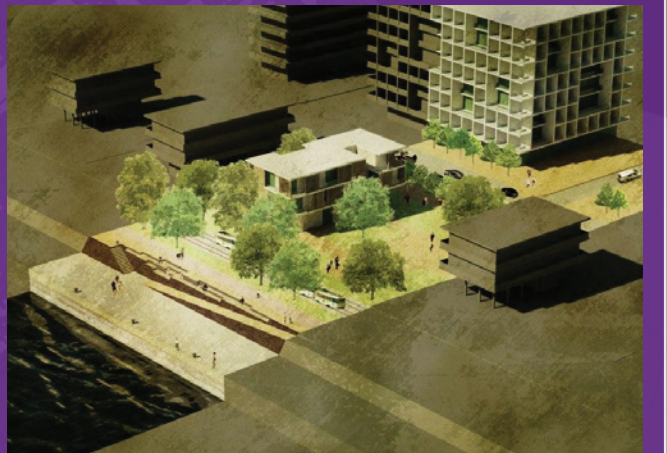
NIEUW ZUID

LINEAIR PARK EN GOEDE RELATIE MET HET WATER

Ter hoogte van Nieuw Zuid is alles nog mogelijk. De unieke ligging van dit gebied dient opgewaarderd te worden door de relatie met het water te verbeteren. Voorwaarde daarbij is dat de historische continuïteit van de rede niet wordt verstoord. Op middellange termijn verrijst op de voormalige rangeerruimte van het Zuidstation een gemengde stadsuitbreiding. Architect Toyo Ito tekende bij de ideeënwedstrijd voor Stad aan de Stroom in 1992 reeds een ontwerpvoorstel, met grote doorzichten dwars op de rivier. Het masterplan Scheldekaaien werkt hierop verder door het terreinniveau vanuit Nieuw Zuid zacht hellend te laten oplopen naar de rivier. De waterkering zal dan niet hoger dan een borstwering worden, waardoor de bewoners en bezoekers van Nieuw Zuid kunnen genieten van prachtige Scheldezichten. Wat ter hoogte van Sint-Andries een groen dijklichaam is, wordt hier een volwaardige parkstrip, met eventueel een beperkt aantal stedelijke invullingen. Daardoor zal de nieuwe stadsuitbreiding beter verweven worden met de binnenstad.

WATERKERING

- Een ophoging nabij de rivier en een zachte helling, licht dalend naar de stad toe. Daardoor kan de nieuwe wijk over het kaaioppervlak tot bijna aan de Schelde schuiven.



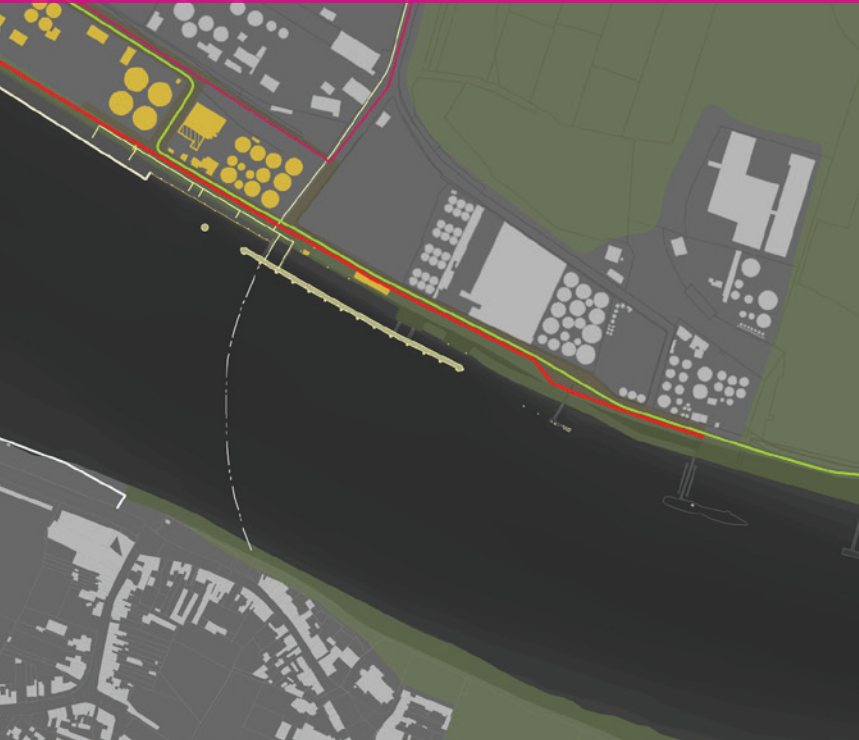
PETROLEUM ZUID

WATERGEBONDEN BEDRIJFVIGHEID EN EEN GROENE CORRIDOR NAAR HOBOKENSE POLDER

Op Petroleum Zuid wordt niet alle economische activiteit van de kaazone verbannen. Een nieuw logistiek overslagplatform met een stadsregionaal watergebonden distributiecentrum heroriënteert de vroegere zeehavenactiviteiten in dit gebied naar de binnenscheepvaart. De groene corridor doorheen Petroleum Zuid verbindt het park van Nieuw Zuid en de Groene Singel met het natuurgebied van de Hobokense Polder. Het nieuwe voetbalstadion op de kop van Petroleum Zuid wordt bij voorkeur dwars op de rivier gebouwd. Hoewel de verplaatsing van de petroleumcluster – die nog steeds actief is – nog niet voor de onmiddellijke toekomst is, verdient de petroleumpijler met zijn schitterend uitzicht over Antwerpen toch de nodige aandacht. Op lange termijn kan deze plek als attractiepool en verre voorpost van de stad een waardige afsluiter van de kaaien worden.

WATERKERING

- Een aanmeerstrook op Sigmahoogte. Op dit kaaivlak voor het nieuwe logistieke platform kunnen watergebonden activiteiten worden ontplooid. Vanaf het kaaivlak overbrugt een zacht aflopende helling naar het achterliggende gebied haast ongemerkt het niveauverschil.
- Een dijk met helling naar het water kan men verkrijgen door de bestaande dijk te verhogen tot het vereiste niveau of een nieuwe dijk te bouwen. In deze groene zone worden de getijden voelbaar.







samen  
met  
uitvouw  
p. 34

uitvouw

47

## HET MASTERPLAN

### DETAILONTWERPEN ALS RUIMTELIJKE OEFENING

Het masterplan tracht ook de uitgangspunten, krijtlijnen en stellingen te implementeren en te illustreren aan de hand van een aantal gedetailleerde ontwerpen verspreid over de kaaizone.

Het ontwerpend onderzoek bevat materiaal dat een duidelijk en gedetailleerd beeld geeft van hoe de Scheldekaaien er in de toekomst kunnen uitzien. Het gevaar is niet ondenkbeeldig dat dit onderdeel van het masterplan verkeerd wordt gelezen; namelijk als een uitgewerkt plan dat klaar is om uitgevoerd te worden. Dit is echter niet het opzet. Het ontwerpend onderzoek in het masterplan is en blijft in wezen een onderzoek. Het is bedoeld als voorbeeld en legt dus geen eindontwerp vast. Het onderzoekt, binnen het kader van de krijtlijnen en ambities voor de deelgebieden, mogelijke concrete uitwerkingen van deelprojecten. Die kunnen dan later als suggestie door toekomstige ontwerpers worden opgenomen bij het tekenen van de definitieve deelplannen. Het geeft tegelijk ook aan hoe de krijtlijnen en uitgangspunten van het masterplan kunnen geïnterpreteerd worden en welke vrijheidsgraden er nog zijn. Als 'onderzoek' laten de detailontwerpen zien dat voorstellen in het masterplan op

het terrein haalbaar en realistisch zijn. De detailplannen, doorsneden, schetsen en perspectieven tonen zeer concreet de gevolgen van de voorstellen uit het masterplan.

Dit ontwerpend onderzoek is een logische schakel in een denkproces dat gaat van abstracte concepten voor een kilometerslang gebied tot gedetailleerde richtlijnen voor bijvoorbeeld materiaalkeuze. Het zou daarbij een misvatting zijn te stellen dat de ontwerpers steeds vanuit een abstract denkkader vertrokken om uiteindelijk uit te monden bij concrete deeluitwerkingen. Het proces was veel complexer. Er was een continue wisselwerking tussen beide, waarbij steeds simultaan op alle schaalniveaus werd gedacht en gewerkt. Zo stuurden de algemene krijtlijnen het ontwerpend onderzoek aan, maar ook omgekeerd fungeerden de gedetailleerde ruimtelijke oefeningen uit het ontwerpend onderzoek vaak als haalbaarheidstoetsen en onderbouwing voor de globale krijtlijnen en de uitwerking van de deelgebieden.

Het ontwerpend onderzoek tast van noord tot zuid allerlei mogelijkheden af. Soms gaat het om een onderzoek voor een hele zone, zoals bijvoorbeeld de wijken Sint-Andries en Zuid, soms wordt net de overgang tussen twee deelgebieden bestudeerd. Nu eens gaat het om een specifiek gebouw op de kaaien, dan weer om bouwveloppes voor toekomstige ontwikkelingen of de inrichting van de publieke ruimte.

Het visueel materiaal in het onderdeel 'ontwerpend onderzoek' van het masterplan is dan ook erg gevarieerd. Zo is een driedimensionaal model geschikt voor onderzoek naar bouwvolumes waarbij materialen voorlopig niet de eerste bekommernis zijn, terwijl materiaalkeuze en vormelijke principes net verregaand aan bod komen bij onderzoek naar de herinrichting van de publieke ruimte.

Om een idee te geven van de diversiteit van het gebruikte onderzoeksmateriaal, volgen hier een aantal thema's die in het ontwerpend onderzoek aan bod komen, met telkens hun bijbehorende visuele onderzoekstechnieken.

### LANDSCHAPPELIJKE INPASSING VAN DE WATERKERING

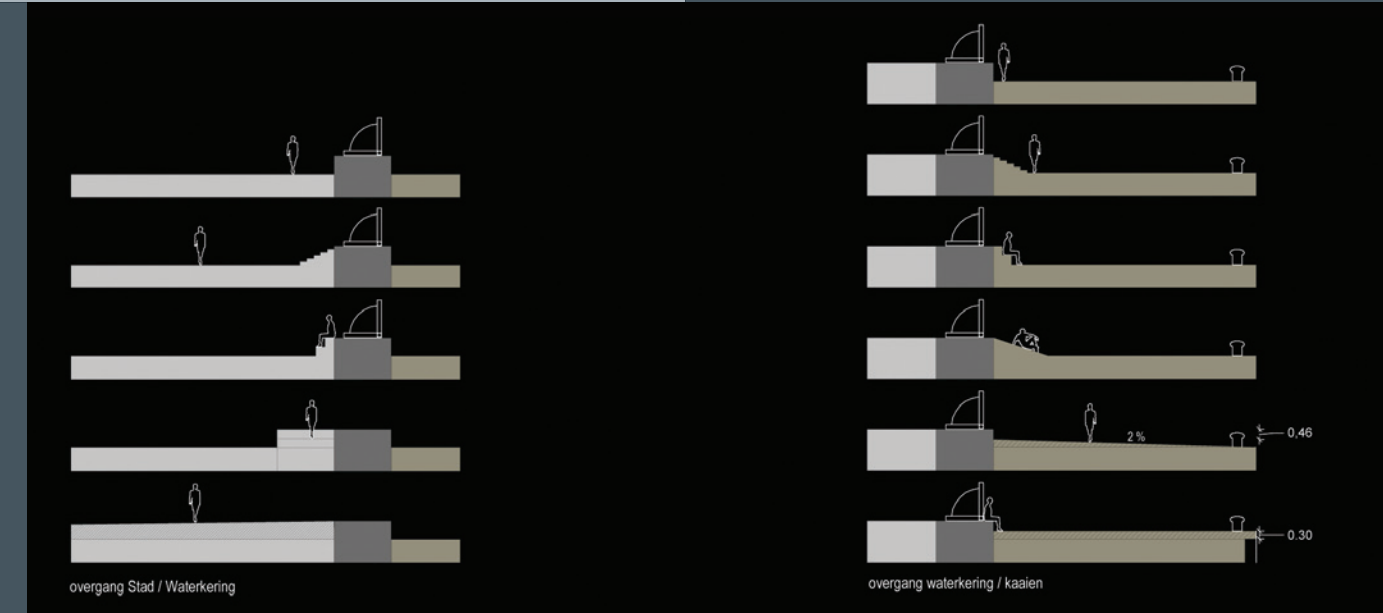
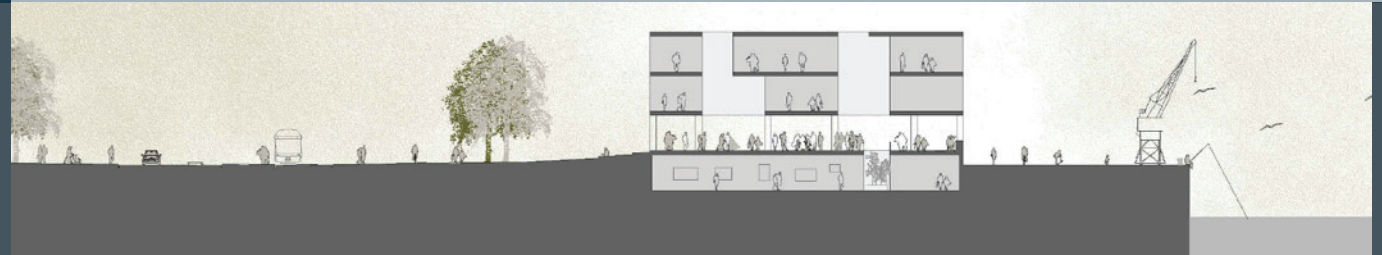
Een goede inpassing van de nieuwe waterkering in het stadslandschap is een belangrijk aandachtspunt in het masterplan.

Om dit vraagstuk te onderzoeken, worden vooral sneden gebruikt. Hiermee kunnen de barrièrewerking van de waterkering en alle mogelijke oplossingen uitstekend gevisualiseerd worden.

Voor verschillende deelgebieden reikt het ontwerpend onderzoek meerdere oplossingen aan, zoals mobiel of vast, geïntegreerd in een dijk of gebouw. De specifieke context op het terrein bepaalt de uiteindelijke keuze. Het **stedelijk platform** aan de **Londen-Amsterdamstraat** hieronder links is zo'n voorbeeld. De vraag daar was: hoe dient de waterkering te worden geïntegreerd in een stedelijk balkon en in de aanpalende bebouwing, zodat het zicht op de havenkranen, aangemeerde schepen en jachthaven gevrijwaard blijft? Ter hoogte van het **Schipperskwartier** stelde zich dan weer de vraag naar mogelijke overgangen tussen stad en waterkering en tussen waterkering en kaaien en hoe de vaste drempel van de mobiele waterkering geïntegreerd zou kunnen worden in elementen als stadsmeubilair of uitzichtplatformen. Op de afbeelding hieronder wordt dit verduidelijkt.

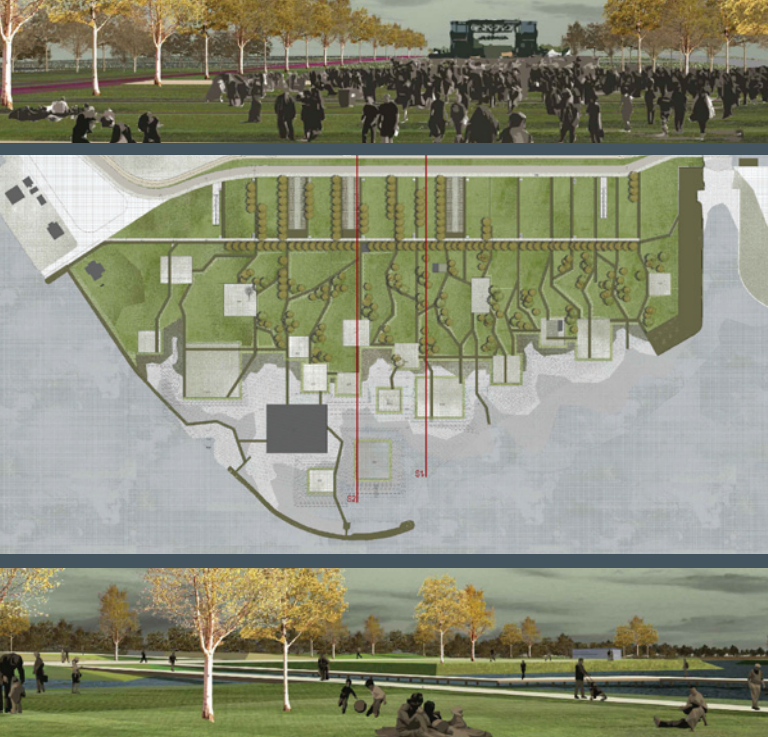
48

## HET MASTERPLAN – ONTWERPEND ONDERZOEK



49





## TUSSENRUIMTE TUSSEN STAD EN WATER

Voor sommige gebieden in het kaaienlint werd gezocht naar de gewenste sfeer voor de ruimte die de overgang tussen stad en water bemiddelt.

Het droogdokkeneiland is in dat opzicht een interessant voorbeeld. De concrete onderzoeksvraag luidde voor dit gebied: hoe combineren we drie uiteenlopende sferen in één park, namelijk haven (de industrieel-archeologische site van de droogdokken), stad (aanleg van een stedelijk park) en natuur (voel- en beleefbaar maken van de getijden langs de oever)?

Voor dit soort onderzoek worden vooral plannen en sfeerbeelden gebruikt.

In het geval van het grootstedelijk Droogdokkenpark toont het plan drie onderscheiden zones: een verstedelijkte zone voorzien op intensief gebruik, een tussenzone met parkaanleg en een getijdenoever met verhoogde wandelpaden tussen natuurlijke en artificiële eilandjes. De sfeerbeelden illustreren het stedelijk park en de tussenzone.



## MATERIAALKEUZE VOOR DE PUBLIEKE RUIMTE

Voor het ontwerpend onderzoek naar materiaalkeuze, beeldkwaliteit en vormgeving van de publieke ruimte op de kaaien zijn referentiebeelden een handig instrument. Voor het concretiseren van een gewenste *look and feel* fungeren zij vaak als inspiratiebron. Bijkomend voordeel is dat referentiebeelden de lezer – beleidsmaker, burger of ontwerper – in staat stellen bepaalde elementen in het masterplan te visualiseren zonder dat de ontwerpers van het masterplan dat ook in detail moeten ontwerpen.

Ter illustratie het eerder aangehaald voorbeeld van het Droogdokkenpark, met zijn drie onderscheiden sferen (haven, stad, natuur). Zij krijgen in de rij hierboven een vertaling naar een gevarieerd materialenpallet gaande van industrieel-stedelijk tot natuurlijk.

## HET MASTERPLAN, EEN OPERATIONEEL PLAN

Een gefaseerde realisatie, in plaats en tijd, van dit grootschalige stadsproject is onvermijdelijk. Daarom kreeg het masterplan als appendix een **operationeel kader** mee dat logische eenheden voor uitvoering aanduidt en ook aangeeft binnen welke ruimtelijke randvoorwaarden bepaalde deelprojecten kunnen worden ontwikkeld. Daardoor wordt het mogelijk een strategie voor fasering uit te zetten en daarbinnen prioritaire deelprojecten vast te leggen die op korte termijn van start kunnen gaan.

Voor elke zone is een fiche opgemaakt die de belangrijkste cijfergegevens, de zonespecifieke randvoorwaarden per krijtlijn en de ambitie voor elk deelproject bundelt en, waar mogelijk of gewenst, richtinggevend uitspraken over bijvoorbeeld maximale bouw-enveloppes of rooilijnen aangeeft.

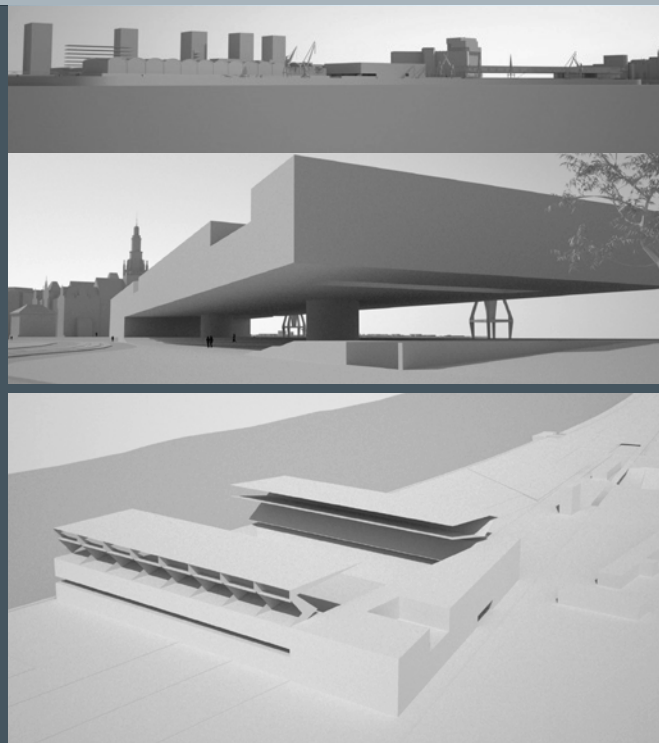
## INPLANTING VAN NIEUWE GEBOUWEN

Wanneer het gaat over nieuwe bouwvolumes op de kaaien, focust het ontwerpend onderzoek op vraagstukken zoals de optimale positionering in het gebied, het vrijwaren van zichten of doorzichten, richtlijnen aangaande bouwhoogte, rooilijnen, het uittekenen van bepaalde perspectieven of wandelroutes.

In deze context wordt vooral met 3D-simulaties gewerkt. Deze techniek is het werkmiddel bij uitstek bij onderzoek naar volumewerking en de impact van nieuwe gebouwen op de omgeving.

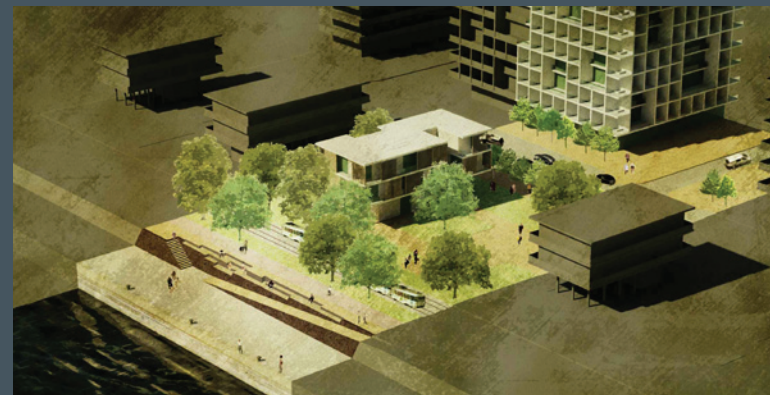
De twee 3D-schetsen bovenaan onderzoeken de samenhang tussen eventuele nieuwbouw op de kaaien en het bestaand stadsweefsel in de **Montevideowijk** – eenmaal met behoud van Waagnatie en Hangar 26, eenmaal zonder. Het onderzoek gaat na of nieuwe bebouwing niet het zicht zal beperken op het MAS, de Westkaaitorens of het Loodswezen.

De 3D-schets onderaan toont de mogelijke inplanting van een nieuw voetbalstadion op **Petroleum Zuid**, met een weglating van de kopse tribune voor een zo innig mogelijke relatie met de rivier.



## SYNTHESEBEELD

Tot slot wordt al het ontwerpend onderzoek dat per deelgebied werd uitgevoerd in één sprekend synthesebeeld gebundeld. Dat levert dus zeven digitale toekomstbeelden – één per deelgebied. Deze 3D-snedes bevatten de antwoorden op alle belangrijke ontwerp vragen die in het masterplan zijn gesteld, zoals waterkering, relatie tussen stad en water, gebouwen, materialen en sfeer. Ter illustratie ziet u hier een isometrisch perspectief van het deelgebied Nieuw Zuid.



Het operationeel kader legt anderzijds ook niet méér vast dan wat werkelijk nodig is. Het masterplan bouwt immers een bepaalde mate van flexibiliteit in voor toekomstige noden, wensen en opportuniteiten. Uiteraard moeten de verschillende stukken zodanig in elkaar worden gepuzzeld dat de samenhang van het geheel is gegarandeerd. Daarom reikt dit operationele luik ook een kader aan waarmee de continuïteit en de ruimtelijke kwaliteit van het volledige kaaiengebied binnen een onzeker en gefaseerd traject toch kunnen worden bewaard. Zo vormen vaste aslijnen voor weg, tram, fietspad en waterkering, samen met wegprofielen en typesneden voor de waterkering, het noodzakelijke afsprakenkader opdat verschillende deelprojecten naadloos op elkaar kunnen aansluiten.

Dit geheel maakt het masterplan Scheldekaaien tot een uitvoeringsgericht plan dat voor lange periode als leidraad kan dienen, ook binnen niet te voorspellen veranderende inzichten en condities.





## HET SCHETSONTWERP SINT-ANDRIES EN ZUID ALS PROEF OP DE SOM

*Als pilootproject voor de heraanleg van de Scheldekaaien werd de inrichting van de zone ter hoogte van de wijken Sint-Andries en Zuid aangeduid. De ontwerpopdracht voor dit project werd toevertrouwd aan de makers van het masterplan, het samenwerkingsverband PROAP, WIT-Architecten en d-recta, die daardoor de gelegenheid krijgen als eersten het goedgekeurde masterplan te toetsen aan de realiteit.*

*Het schetsontwerp werd tijdens een tiental participatiemomenten in het voorjaar van 2010 aan de bevolking voorgesteld. Op de infodag van 28 maart 2010 over het definitieve masterplan werden de gebundelde bemerkingen en suggesties aan de ontwerpers overhandigd. Deze gaan daarmee opnieuw aan de slag voor de verdere uitwerking van het ontwerp.*

*Dit eerste uitvoeringsproject illustreert hoe op basis van het kader uitgezet in het masterplan concreet invulling kan worden gegeven aan een specifiek deelgebied. Het geeft aan hoe de ontwerpers de kaaistrook langsheen Sint-Andries en Zuid willen vormgeven en wat daarbij de belangrijkste uitgangspunten zijn.*





## EEN GLOOIEND DIJKLANDSCHAP

Zoals bepaald in het masterplan krijgt de waterkering ter hoogte van Sint-Andries en Zuid de vorm van een dijk langs stadsszijde. Tijdens het participatietraject werd regelmatig de bezorgdheid uitgesproken over het verdwijnen van het rechtstreekse zicht op de rivier. Om veiligheidsredenen is het echter onmogelijk om over de volledige lengte van de Scheldekaaien mobiele waterkeringen te voorzien. De keuze voor het inzetten van een mobiele waterkering viel toen logischerwijze op het deelgebied Schipperskwartier en Centrum, waar de band tussen de Schelde en de historische stadskern wordt hersteld. De voorgestelde dijkconstructie ter hoogte van Sint-Andries en Zuid brengt een nieuwe en verbeterde relatie met het water teweeg. Vanop een zacht hellende dijk krijgt men een weids uitzicht op stad en rivier. Het wandelpad volgt niet één rechte lijn, maar passeert langs diverse plekken zoals groene zitruimtes langs de grens met de wijk Sint-Andries, een amfitheater met zicht op de Schelde, een grote zonneweide ter hoogte van de Scheldestraat en een uitkijkpunt dicht bij de rivier. Evidente verbindingen leiden vanuit de wijk naar de dijk en vandaar naar de Schelde – iets wat vandaag door de positie van het oude havenhekwerk en de betonnen waterkeringsmuur onmogelijk is.

## DE KAAIVLAKTE ALS VRIJPLAATS

De dijk vormt één geïntegreerd geheel met de publieke ruimte voor en achter de waterkering. Door de dijk dicht bij de stad te leggen, ontstaat aan het water een weidse leegte met een intieme band met de rivier. Deze ruimte behoudt haar maritiem karakter en de sfeer van desolaatheid die erg gewaardeerd werd tijdens de participatiemomenten. De bestaande kasseien worden hergebruikt als verhardingsmateriaal. Ook de aanwezige kraansporen blijven bewaard en grote zeeschepen kunnen blijven aanmeren aan de bolders langsheen de blauwe steen. Omwille van het overstroombare karakter kunnen hier enkel tijdelijke invullingen worden geprogrammeerd, zoals bijvoorbeeld culturele en sportieve evenementen. Het spreekt voor zich dat iedereen te allen tijde deze open ruimte kan gebruiken zoals hij zelf wil.

“Je moet echt kunnen zeggen:  
‘Ik ga een dag  
naar de Kaaien’...”

## CONTACT MET HET WATER

Aan de Zuidersluis wordt een hellend vlak ontworpen van waarop iedereen tot dicht bij het water kan komen en het water zelfs kan aanraken. Aangezien de kaaimuur over de ganse lengte van de Scheldekaaien bewaard blijft, is dergelijk fysiek contact enkel mogelijk waar de muur onderbroken is. In die zin vormt de Zuidersluis een unieke plek langs de Scheldekaaien. De dijk transformeert hier plaatselijk in een muur, waaraan een lage bebouwingsstrook met stedelijke functies wordt gekoppeld. Hier wordt ook ruimte gereserveerd voor een architecturaal baken; een gebouw op kolommen aan het begin van het hellend vlak, voor een mogelijke culturele invulling in de toekomst.

## PARKEREN ONDER EEN GROEN WEGPROFIEL

Een herprofilering van de huidige rijbaan in de zone tussen het dijklichaam en het gevelfront zorgt voor een beter samengaan van verkeer en verblijf. De verbreding van het wegprofiel houdt rekening met een toekomstige tramverbinding tussen noord en zuid.

Tussen het dijklichaam en de ruimte voor auto's en tram loopt een brede fiets- en wandelboulevard. De dijkhellingen sluiten hierop aan en worden aangelegd als grasvlakken met verspreide bomen. Deze verblijfsplekken worden ingericht met zitbanken en speeltoestellen.

De nieuwe zuidelijke stadsparking situeert zich onder het dijklichaam en de kaaivlakte. De belangrijkste voetgangersuitgang bevindt zich ter hoogte van de archeologische resten van het Sint-Michielsbolwerk die tijdens een voorbereidend archeologisch onderzoek in de zomer van 2010 werden blootgelegd. Deze resten worden geïntegreerd in het ontwerp voor de parking.

## SCHETSONTWERP SINT-ANDRIES EN ZUID







56

## OP WEG NAAR REALISATIE

*Met het schetsontwerp voor de kaaïen langs Sint-Andries en Zuid is de eerste stap gezet naar de verwezenlijking van het ambitieniveau dat in het masterplan voor de Scheldekaaïen wordt uitgezet.*

*Na ondertekening van de overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen omtrent de concrete realisatie van het masterplan, kan gestart worden met de gedetailleerde ontwerpen per deelgebied. Volgens het huidige procesverloop wordt verwacht dat het definitieve ontwerp voor de zone langs Sint-Andries en Zuid medio 2012 zal worden opgeleverd. In dat geval zullen de werken idealiter in het najaar van 2013 aanvangen.*

*Voor de overige deelprojecten zullen telkens aparte ontwerpwedstrijden worden uitgeschreven. Daarbij zal het masterplan voor de Scheldekaaïen steeds als leidraad en als fundamentele toetssteen fungeren voor de volgende ontwerpers.*

*In totaal zal de volledige heraanleg van de kaaïen meer dan tien jaar in beslag nemen, verspreid over de realisatie van verschillende deelprojecten.*

*Zoals reeds aangegeven, wordt de heraanleg een bijzonder complexe operatie die in verschillende fasen zal verlopen. Het realisatietraject van deze gefaseerde werken hangt bovendien samen met andere geplande grootschalige werken in Antwerpen, zoals de herontwikkeling van Petroleum Zuid, de bouw van het nieuwe Antwerpse voetbalstadion, fase twee van de ontwikkeling op het Eilandje, het mobiliteitsvraagstuk of de ontwikkeling van een nieuwe gemengde stadsuitbreiding op Nieuw Zuid.*

“Een wandel- of fietsboulevard met mooie bomen zoals in Spanje op de zeedijk.”



57







## COLOFON

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>eindredactie</b>               | Nancy Meijsmans, Carolien Peelaerts                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>redactie</b>                   | Sofie Bullynck, Ian Coomans, Koen Segher, Philippe Teughels, Tinne Vandeven                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>met medewerking van</b>        | Hardwin De Weaver, Griet Geerinck, Dieter Stynen, Reinhilde Vanhooydonck, Piet Van Laecke, Steven Wouters                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>verantwoordelijke uitgever</b> | Hardwin De Weaver, Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen, <a href="http://www.agstadsplanning.be">www.agstadsplanning.be</a><br><br>Wim Dauwe, Waterwegen en Zeekanaal NV, Afdeling Zeeschelde, Lange Kievitstraat 111-113 bus 44, 2018 Antwerpen, <a href="http://www.wenz.be">www.wenz.be</a> |
| <b>vormgeving</b>                 | gnoe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>copywriting</b>                | Koen Raeymaekers voor gnoe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>druk</b>                       | Gazelle                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>wettelijk depot</b>            | D/2011/0306/3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>beeldmateriaal</b>             | cover, p. 21: Niko Van Horenbeeck; pp. 2-7, 12-13, 24-26, 30, 32, 34, 47, 58-59, omslag achter: Filip Dujardin; p. 8: stad Antwerpen, Stadsontwikkeling, afdeling archeologie; pp. 11, 35-46, 48-57: PROAP en WIT-Architecten; pp. 14, 16-18, 22-23: stad Antwerpen; p. 20: Antwerpen Open vzw; p. 29: Patrik Peeters.                    |
| <b>citaten</b>                    | De anonieme citaten in deze publicatie werden allen verzameld tijdens De Kaaïen op Tafel (1-7 maart 2009), uitgezonderd het citaat op p. 19 dat werd achtergelaten op <a href="http://www.onzekaaïen.be">www.onzekaaïen.be</a> .                                                                                                          |
| <b>contact</b>                    | Voor meer informatie over de heraanleg van de Scheldekaaien in Antwerpen kan u terecht op <a href="http://www.agstadsplanning.be">www.agstadsplanning.be</a> en <a href="http://www.sigmaplan.be">www.sigmaplan.be</a> .                                                                                                                  |

*Tussen stad en stroom. Het Masterplan Scheldekaaien Antwerpen kwam tot stand met steun van het Federaal Grootstedenbeleid.*

**disclaimer**

Deze publicatie is een uitgave van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal NV, en werd redactioneel afgesloten op 10 december 2010. De verantwoordelijke uitgever is niet verantwoordelijk voor informatie die niet meer correct is als gevolg van wijzigingen na deze datum. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke uitgever. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.