

MASTERPLAN SCHELDEKAAIEN

bijlage 3 bij Bestek Open Oproep:

PROJECTDOSSIER MASTERPLAN

voor de volledige studieopdracht voor de opmaak van een Masterplan voor de herinrichting van de Scheldekaaien en voor de begeleiding van de uitvoering van het Masterplan

in opdracht van:



Stad Antwerpen

projectleider: Philippe Teughels
Gemeentebedrijf - Planningscel
Desguinlei 33, 2018 Antwerpen

T: +32 (0)3 244 52 11 - F: +32 (0)3 244 51 20
philippe.teughels@ob.antwerpen.be



Waterwegen en Zeekanaal nv

projectleider: Jef Cannaerts
afdeling Zeeschelde
Copernicuslaan 1, 2000 Antwerpen

T: +32-(0)3-224 67 24 - F: +32 (0)3
jozef.cannaerts@lin.vlaanderen.be

Colofon

redactie door:

Margot Van de put - Stad Antwerpen / Stadsontwikkeling / Planningscel
Philippe Teughels - Stad Antwerpen / Stadsontwikkeling / Planningscel
Elisa Donders - Stad Antwerpen / Stadsontwikkeling / Planningscel

opgemaakt in samenwerking met:

het team van de Vlaams Bouwmeester

supervisie door:

de Plangroep, bestaande uit:

- Jef Cannaerts (*projectleider Scheldekaaien, Waterwegen en Zeekanaal nv*)
- Philippe Teughels (*projectleider Scheldekaaien, Stadsontwikkeling / Planningscel*)
- Jan Verhaert (*kabinet Burgemeester en kabinet Schepen van Ruimtelijke Ordening*)
- Jef Van den Broeck (*adviseur ruimtelijke planning van de Planningscel*)
- Luc Calluy (*Waterwegen en Zeekanaal nv, commerciële afdeling*)
- Bjorn Verhoeven en William De Moor (*Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*)

voorgelegd aan:

de Stuurgroep, bestaande uit:

- voor het stedelijk beleidsniveau: Burgemeester, Schepen van Ruimtelijke Ordening en vertegenwoordigers van het kabinet Delwaide, het kabinet Voorhamme, het kabinet Pairon, het kabinet Van Peel, het kabinet Burgemeester en het kabinet Van Campenhout
- voor het Vlaams beleidsniveau: vertegenwoordigers van minister Peeters, minister Van Mechelen en minister Van Brempt
- stedelijke leidende ambtenaren van Stadsontwikkeling, van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de stadsbouwmeester
- Vlaamse leidende ambtenaren van Waterwegen en Zeekanaal nv, het team Vlaams Bouwmeester, De Lijn en AROHM / Monumenten en Landschappen en Archeologie

Inhoudstafel

Hoofdstuk 1: projectdefinitie

1. Algemene doelstellingen van de opdrachtgevers
2. Uitdagingen voor het Masterplan
3. Integratie van beleids- en planningscontext en lopende projecten

Hoofdstuk 2: onderzoeksvragen

Hoofdstuk 3: raming investeringsbedrag

Hoofdstuk 4: plan van aanpak

1. Proces voor de herinrichting van de Scheldekaaien
2. Studiefase als interactief planningsproces op vier sporen
3. Begeleiding Masterplan
4. Communicatie / consultatie / participatie
5. Vervolgtraject

Hoofdstuk 5: lokatiegegevens

Hoofdstuk 6: beleids- en planningscontext

1. Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen
2. Lopende planningsprocessen binnen de grenzen van het plangebied van het Masterplan Scheldekaaien
3. Lopende planningsprocessen in de omgeving van het plangebied van het Masterplan Scheldekaaien
4. Lopende projecten op en langs de Scheldekaaien
5. Archeologische en cultuurhistorische nota
6. Strategisch plan toerisme Antwerpen

Hoofdstuk 1:

Projectdefinitie

Met voorliggende opdracht voor de opmaak van een Masterplan gaan Stad Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal nv van start met het proces voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Ze streven een zeer hoog ambitieniveau na en wensen dit ambitieniveau nog te verhogen door de gezamenlijke aanpak van een geïntegreerd planningsproces. Dit proces is gekaderd binnen onderstaande globale doelstellingen van beide opdrachtgevers:

- realisatie van een waterkering conform het geactualiseerd Sigmapijn
- ruimtelijke integratie van de waterkering
- herstel van de band tussen de stad en de Schelde
- ruimtelijk verankering van de Scheldeoevers in de aanliggende stadsdelen
- de Scheldeoevers als een samenhangend geheel
- behoud van het publiek karakter van de Scheldeoevers
- een autoluwe binnenstad
- respectvolle, doch hedendaagse houding ten aanzien van het historisch en archeologisch erfgoed op de Scheldekaaien
- stabilisatie van de kaaimuur
- beheer van de Scheldekaaien.

Het Masterplan voor de Scheldekaaien is een antwoord op de ruimtelijke opgave die in deze doelstellingen is vervat en komt tegemoet aan het ambitieniveau dat door de opdrachtgevers wordt nagestreefd.

Het is een plandocument dat de uiteindelijke randvoorwaarden bevat voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Daarom moet het minimaal bevatten:

- een gemeenschappelijke visie op de Scheldekaaien
- een concreet programma van eisen voor de herinrichting van de Scheldekaaien
- een structuurschets voor de Scheldekaaien, inclusief mogelijke en gewenste oplossingen voor de waterkering.

1. Algemene doelstellingen van de opdrachtgevers

In onderstaande paragrafen worden de globale doelstellingen van de opdrachtgevers voor de Scheldeoevers en -kaaien toegelicht.

§1.1 realisatie van een waterkering conform het geactualiseerd Sigmapijn

De Schelde ontspringt in Noord-Frankrijk en mondt na een tocht van 355 km door België en Nederland uit in de Noordzee. Binnen dit stroomgebied van ongeveer 21 000 km² is de rivier een belangrijke drager van natuur, stedelijkheid, economische ontwikkelingen en recreatie.

Antwerpen ligt aan de Zeeschelde (het deel van de Schelde dat onderhevig is aan getijdenwerking) en valt dus binnen het plangebied van het Sigmaplan. Dit werd opgesteld in 1977 en staat in voor de bescherming van mensen en goederen tegen overstromingen.

Ondertussen zijn de fysische omstandigheden gewijzigd (met name de stijging van de zeewaterspiegel, de verdieping van de Schelde en de veralgemeende indijking en de klimaatwijzigingen) en zijn nieuwe inzichten gegroeid over de manier waarop bescherming tegen overstromingen moet worden gerealiseerd.

Daarom werd het Sigmaplan geactualiseerd en op 22 juli 2005 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het niveau van 8m35 TAW van de huidige waterkeringsmuur op Rechtersoever en de dijk op Linkersoever is volgens dit nieuw plan onvoldoende. In uitzonderlijke omstandigheden van stormsprongtij wordt Antwerpen bedreigd door een reëel overstromingsgevaar. Daarom moet de waterkering op 9m25 TAW worden gebracht. Dit is meer dan twee meter boven de 'blauwe steen' van de kaaimuur op Rechtersoever. In het kader van het proces voor de herinrichting van de Scheldekaaien zullen technische oplossingen voor de waterkering worden onderzocht in een studie die aan derden wordt uitbesteed.

§1.2 ruimtelijke integratie van de waterkering

In het kader van het Sigmaplan heeft W&Z nv heel wat expertise opgebouwd wat betreft de bescherming tegen overstromingen in uiteenlopende omgevingen. Er bestaan echter geen standaard oplossingen voor een waterkering in een stedelijke context.

Met de herinrichting van de Scheldekaaien staat W&Z nv dan ook voor een aanzienlijke investering én een pioniersproject. Het spreekt voor zich dat een waterkering van meer dan twee meter hoog een zeer grote invloed zal hebben op het gebruik en het uitzicht van de Scheldeoevers. Behalve een technische opgave, is de aanpassing van de waterkering dan ook een specifieke ontwerpuitdaging. De waterkering moet als een functioneel en esthetisch element in de publieke ruimte worden geïntegreerd. Uitgangspunten zijn het vrijwaren van de zichten op het water en het opheffen van de barrièrewerking van de waterkering. Maatwerk, onderzoek naar vernieuwende technische oplossingen en interactie tussen verschillende disciplines zijn noodzakelijk om deze opgave tot een goed einde te brengen. De ontwikkeling van de waterkering is een ontwerpmatige opgave in de ruimste zin van het woord. De oplossingen mogen zich niet vernauwen tot de keuze tussen vaste versus beweegbare delen van een waterkeringsmuur, maar moeten integraal worden aangepakt met de visie- en conceptvorming voor het publiek domein en eventuele bebouwing op de Scheldekaaien.

§1.3 herstel van de band tussen de stad en de Schelde

De ligging aan de Schelde is één van de meest bepalende factoren geweest voor het ontstaan van Antwerpen en draagt sterk bij tot het huidige beeld van Antwerpen. Vooral de Scheldekaaien

op Rechteroever maken een belangrijk deel uit van de mental map van de Antwerpenaren. Ze geven uiting aan de cultuurhistorische gelaagdheid van Antwerpen en vormen een unieke open ruimte in de stad.

Deze potentiële kwaliteiten worden echter onvoldoende benut. Behalve enkele uitzonderingen gaan de Scheldeoevers nauwelijks ruimtelijke of functionele relaties aan met de stad. Op Rechteroever vormt de waterkeringsmuur een barrière tussen de Scheldekaaien en de achterliggende stadsdelen. Ook het druk autoverkeer op de kaaiweg hypothekeert de relatie tussen de Scheldekaaien en de (historische) binnenstad. De Scheldekaaien zelf zijn onderbenut en hebben een onbestemd karakter. Op Linkeroever worden er nauwelijks relaties gelegd tussen de Scheldeoevers en de achterliggende woonwijken.

Om Antwerpen te profileren als stad aan de stroom moeten dan ook in de eerste plaats de band tussen de stad en de stroom worden hersteld.

§1.4 ruimtelijk verankering van de Scheldeoevers in de aanliggende stadsdelen

Specifieke aandacht moet uitgaan naar de lokale binding van de Scheldeoevers met de achterliggende stadsdelen. De sfeer en het karakter van deze wijken moeten doorwerken en voelbaar zijn langs de Schelde.

§1.5 Scheldeoevers als een samenhangend geheel

De vele projectaanvragen op en langs de Scheldekaaien duiden op een grote belangstelling voor dit stadsdeel. Ontwikkelingen gebeuren echter grotendeels ad hoc en versterken het gefragmenteerd beeld dat vandaag de Scheldekaaien bepaalt. Er is nood aan een totaalvisie waarbinnen de Scheldeoevers worden uitgewerkt als een samenhangend geheel en de relaties tussen beide oevers worden uitgebouwd. De lopende projecten en planningsprocessen op en langs de Scheldekaaien moeten worden gekaderd binnen deze totaalvisie. Op die manier vormen de Schelde en haar oevers een ruggengraat voor de stedelijke structuur en een verbinding tussen de aanliggende stadsdelen, met name de haven, de historische binnenstad, de Zuidrand en Linkeroever.

§1.6 behoud van het publiek karakter van de Scheldeoevers

De Scheldeoevers vormen een belangrijke publieke ruimte in Antwerpen. Bewoners en bezoekers beleven dit uniek stuk landschap elk op hun manier. Bij de herinrichting van de Scheldeoevers moet het uitgesproken publiek karakter dan ook optimaal worden behouden. Dit moet echter gepaard gaan met een aanzienlijke kwaliteitsverhoging om de belevingswaarde en uitstraling van de Scheldeoevers te verbeteren en het gebruik te optimaliseren.

§1.7 een autoluwe binnenstad

De kaaiweg is een belangrijke stedelijke mobiliteitsas. De Lijn wenst er een tramlijn te organiseren. De aanliggende kaaistrook wordt op vele plaatsen gebruikt als parkeerruimte. Mobiliteit is dus een cruciaal aandachtspunt voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Het autoluw maken van de historische binnenstad is een algemene doelstelling. De organisatie van

de kaaistrook, de profilering van de kaaiweg en een aangepast parkeerbeleid op de Scheldekaaien moeten deze doelstelling ondersteunen.

Vandaag is de kaaiweg eveneens een belangrijke route voor uitzonderlijk vervoer naar de haven. Zolang er geen alternatieve route is, moet hiermee rekening worden gehouden.

§1.8 respectvolle, doch hedendaagse houding ten aanzien van het historisch en archeologisch erfgoed op de Scheldekaaien

Op en onder de Scheldekaaien bevindt zich een schat aan archeologisch en cultuurhistorisch patrimonium, onder meer de resten van de middeleeuwse stadskern en de hangars. Deze zijn van groot belang om de historische band van de stad met de Schelde terug zichtbaar te maken. Het archeologisch en cultuurhistorisch patrimonium vraagt speciale aandacht vanaf de start van het planningsproces. Het is zeker niet de bedoeling om dit erfgoed te bevriezen. Het biedt kansen om de publieke ruimte te verrijken en de geschiedenis van Antwerpen op een hedendaagse wijze in de kijker brengen.

§1.9 stabilisatie van de kaaimuur

De kaaimuur werd aangelegd met de rechtekking van de Schelde tussen 1877 en 1884 voor het noordelijk gedeelte (3,5km) en tussen 1898 en 1903 voor het zuidelijk gedeelte (2km). Reeds tijdens de bouw kwam aan het licht dat deze kaaimuren een onvoldoende stabiliteit hadden. Na de bouw van de muur werden dan ook ad hoc stabilisatiewerken uitgevoerd, echter zonder de zekerheid te bieden van absolute stabiliteit. Degelijke renovatie en stabilisatie dringen zich op om het risico op verzakkingen tegen te gaan. In het kader van het proces voor de herinrichting van de Scheldekaaien moeten aangepaste stabilisatiemethodes worden ontwikkeld in een deelstudie die aan derden wordt uitbesteed (*zie ook hoofdstuk 4 van het Projectdossier Masterplan*).

§1.10 beheer van de Scheldekaaien

W&Z nv staat in voor het beheer van de Scheldekaaien, overeenkomstig art. 5§4 van het decreet: *"Waterwegen en Zeekanaal zorgt voor het duurzaam en dynamisch beheren, hetgeen onder meer inhoudt het onderhouden, exploiteren, commercialiseren en investeren, als maatschappelijk project, van de waterwegen en gronden met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport en het verzekeren van de veiligheid, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren om alzo te beantwoorden aan de vraag en behoeften van elke klant"*.

2. Uitdagingen voor het Masterplan

Vanuit de globale doelstellingen voor de Scheldeoevers en -kaaien kunnen een aantal uitdagingen het Masterplan worden afgeleid.

Het Masterplan wordt opgemaakt voor de Scheldekaaien van de Royersluis tot de grens tussen de Petroleum Zuid site en de Hobokense Polder, en wordt begrensd door de rooilijnen van de

Petroleumkaai, D'Herbouvillekaai, Ledeganckkaai, Cockerillkaai, Sint-Michielskaai, Plantinkaai, Ernest Van Dijckkaai, Jordaensstraat, Orteliuskaai, Rouaanse Kaai, Tavernierkaai, Zeeuwse Koornmarkt, Rijnkaai en Oosterweelsesteenweg

Het Masterplan legt de basis voor de herinrichting van de Scheldekaaien als een sterke entiteit die onlosmakelijk deel uitmaakt van het stedelijk weefsel en als een kwalitatieve publieke ruimte die ademruimte biedt in de dense historische binnenstad.

Het legt relaties tussen stad en stroom en positioneert de Scheldekaaien als een toplokatie die Antwerpen een gezicht geeft langs de stroom en fungeert als een uithangbord op internationaal, regionaal en grootstedelijk schaalniveau.

Dankzij zijn overkoepelend perspectief versterkt het Masterplan de samenhang en de verbindende rol van de Scheldekaaien en creëert het een nieuwe centraliteit binnen een stedelijk venster dat beide Scheldeoevers als één geheel belicht. Daartoe legt het de nodige ruimtelijke en functionele relaties tussen beide Scheldeoevers.

Het Masterplan organiseert een gevarieerd doch coherent aanbod aan functies en activiteiten zonder de samenhang van de publieke ruimte te hypothekeren. Het vormt een basis voor een aangepast actief beleid voor de waardevolle gebouwen op en langs de Scheldekaaien. Tijdelijk en flexibel gebruik bepalen mee het karakter van de Scheldekaaien.

Het Masterplan integreert ruimtelijke configuraties voor de verkeersinfrastructuur en innovatieve ruimtelijke oplossingen voor de waterkering op 9m25 TAW. Bij dit laatste komen ook 'mobiele' oplossingen in beeld.

3. Integratie van beleids- en planningscontext en lopende projecten

Bij de opmaak van een Masterplan voor de Scheldekaaien moet rekening worden gehouden met de doelstellingen, ambitie, krachtlijnen en randvoorwaarden van ruimtelijke beleidsplannen (meerbepaald het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen), van de lopende planningsprocessen langs de Scheldekaaien (met name de ontwikkeling van Petroleum Zuid, Nieuw Zuid en het Eilandje) en van lopende projecten op en langs de Scheldekaaien (met name Red Star Line, de vlotsteiger Steenplein, de renovatie van de Kattendijksluis en het MAS). Tenslotte moet een standpunt worden ingenomen ten aanzien van tijdelijke evenementen op de Scheldekaaien (bijvoorbeeld de Zomer van Antwerpen, Strantwerpen). Deze processen, plannen en projecten worden kort toegelicht in hoofdstuk 6 van het Projectdossier Masterplan.

Hoofdstuk 2:

Onderzoeksvragen

Momenteel is er nog zeer veel onzekerheid omtrent het programma van eisen en de randvoorwaarden voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Het is dan ook niet de bedoeling om in deze fase reeds een inrichtingsplan of een stedenbouwkundig ontwerp op te maken. De opdracht voor de ontwerper van het Masterplan is veeleer de ontwikkeling van een ruimtelijke visie, concrete randvoorwaarden en een realistisch en coherent programma van eisen voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Deze moeten de ambitie van de opdrachtgevers weerspiegelen en worden gedragen door alle betrokken partijen.

Bij gebrek aan programma van eisen bij de aanvang van het planproces stellen de opdrachtgevers een reeks onderzoeksvragen, als uitdrukking van de uitdagingen waar zij voor staan en van de ambitie die zij nastreven voor de Scheldekaaien. Deze onderzoeksvragen zijn steeds van ruimtelijke aard, maar hebben betrekking op uiteenlopende thematieken. Door hun concrete formulering geven ze de bekommernissen van de opdrachtgevers aan. Het wordt aan de deskundigheid van de ontwerper van het Masterplan overgelaten om ze - aan de hand van ontwerpmatig onderzoek - te vertalen in visie-elementen, concrete oplossingen, ruimtelijke principes, concepten en randvoorwaarden en elementen van het programma van eisen.

Dit onderzoek is onlosmakelijk verbonden met de technische mogelijkheden voor de waterkering, de functioneel - financiële haalbaarheid en de mobiliteitsrol van de Scheldekaaien. Daarom worden, parallel met het Masterplan, drie deelstudies aan derden uitbesteed. Hierin komen de nodige onderzoeksvragen omtrent deze thema's aan bod. De ontwerper van het Masterplan gaat vanuit zijn set aan onderzoeksvragen een intensieve dialoog aan met de deelstudies. Dit interactief proces wordt verder toegelicht in hoofdstuk 4 van het Projectdossier Masterplan.

Onderstaande paragrafen geven een overzicht van de ruimtelijke onderzoeksvragen voor de ontwerper van het Masterplan en de interactie met de deelstudies die minimaal vereist is.

- Welke **betekenissen** en rol worden toegekend aan de Scheldeoevers en -kaaien op internationaal, regionaal, grootstedelijk en lokaal schaalniveau? Welke bijkomende functies zijn daartoe vereist? Hoe kunnen deze worden uitgewerkt?

afstemming met deelstudies:

- marktonderzoek voor mogelijke functies op en langs de Scheldeoevers en -kaaien, met name parkings, bovenlokale stedelijke voorzieningen, kantoren, wonen, horeca, commerciële functies, recreatieve functies, open ruimte functies enz.

- Hoe kan het **publiek karakter** van de Scheldeoevers en -kaaien worden ondersteund? Waar kunnen welke types van publieke ruimte worden gecreëerd?
- Hoe en in welke mate is bebouwing op de Scheldekaaien mogelijk zonder dat het uitgesproken publiek karakter en de continuïteit van de open ruimte in het gedrang komen?
- Hoe, waar en in welke mate kunnen publieke en / of private functies worden toegevoegd zonder dat het functioneren, de samenhang en continuïteit van de publieke ruimte in het gedrang komen?
- Hoe kunnen watergebonden logistieke en bedrijfsactiviteiten langs de Scheldeoevers worden verzoend met een toegankelijk openbaar domein?
- Waar kunnen welke bovenlokale stedelijke **functies** worden ontwikkeld, rekening houdend met de intermodale bereikbaarheid, het aanbod aan stedelijke functies in de rest van de stad, de relaties met de aangrenzende wijken enz?
- Hoe kunnen de bestaande gebouwen op en langs de kaaien - inclusief de loodsen en de solitaire elementen zoals het Noorderterras, het Zuidterras en het Loodsgebouw - hierbij worden ingezet?
- Hoe moet worden omgegaan met wisselend, tijdelijk en informeel gebruik van de Scheldekaaien?
- Waar op de Scheldekaaien kan welk type van evenementen worden georganiseerd?

afstemming met deelstudies:

- financiële doorlichting van de kost voor de heraanleg van de Scheldekaaien
- principes voor de financiële valorisatie van de Scheldekaaien
- lokatieonderzoek voor een economisch haalbaar en gedragen programma op de Scheldekaaien, inclusief een evaluatie van de bestaande gebouwen
- verkeerskundige randvoorwaarden voor de verschillende te ontwikkelen functies op en langs de Scheldeoevers en -kaaien

- Welke bakens worden gerealiseerd langs de Scheldeoevers en -kaaien?
- Hoe kunnen de Scheldekaaien worden versterkt als herkenbare entiteit en continue **ruimte** in de stad? Hoe kan de verbindende rol van de Scheldekaaien tussen de verschillende (oude en nieuwe) stadsdelen worden versterkt?
- Welke deelgebieden kunnen worden onderscheiden op de Scheldeoevers en -kaaien? Wat is hun rol en hoe worden de **relaties** tussen deze deelgebieden en met de aangrenzende wijken uitgewerkt?
- Hoe kunnen de relaties tussen beide oevers worden ondersteund? Hoe en waar kunnen deze een ruimtelijke neerslag krijgen?
- Op welke netwerken in de stad sluiten de Scheldeoevers en -kaaien aan? Hoe wordt dit geconcretiseerd en vormgegeven?
- Hoe kan de **waterkeringsinfrastructuur** een ruimtelijke meerwaarde betekenen voor de publieke ruimte? Waar komen welke vormen van waterkering het best in aanmerking?

afstemming met deelstudies:

- technische oplossingen voor de waterkering, conform de normen en eisen van het geactualiseerd Sigmaplan

- Hoe kunnen de **verkeersinfrastructuren** voor tramverkeer, zwaar verkeer, bestemmingsverkeer, taxi's, scheepvaart, uitzonderlijk vervoer enz. efficiënt worden georganiseerd en vormgegeven zonder de verblijfsfunctie op de Scheldekaaien in het gedrang te brengen?
- Hoe krijgen een aantal specifieke infrastructuurknooppunten vorm (bijvoorbeeld de kruising met de gewenste Scheldebruggen van het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen)?
- Hoe kan de oversteekbaarheid van de kaaien ter hoogte van het historisch centrum worden gegarandeerd? Hoe kan het historisch centrum ruimtelijk optimaal worden betrokken bij de Scheldekaaien?
- Wat is ruimtelijk de meest geschikte lokatie voor (een) ondergrondse parking(s) op de Scheldekaaien?
- Hoe kan bovengronds parkeren worden geïntegreerd in de publieke ruimte?
- (Hoe) passen de geplande parkings ter hoogte van Rijnkaai, Godefriduskaai en Noorderterras binnen de ruimtelijke visie van de ontwerper? Hoe kunnen de principes van het strategisch ruimtelijk structuurplan omtrent parkeren worden vertaald naar de Scheldekaaien?

afstemming met deelstudies:

- verkeerskundige principes voor de organisatie van autoverkeer / openbaar vervoer / zwakke weggebruikers / parkeren / uitzonderlijk vervoer / waterverkeer met het oog op de uitwerking van de Scheldekaaien als een ontsluitingsweg en as van openbaar vervoer
- mogelijke scenario's voor de inplanting van een tramlijn op de Scheldekaaien
- vertaling van het principe van de autoluwe binnenstad naar wegprofielen, aansluitingen van wegen, parkeerbeleid, enz. voor de Scheldekaaien
- concepten voor het kwantificeren / organiseren / differentiëren van het parkeeraanbod aansluiting van de kaaiweg en de (ondergrondse) parkings op het bovenlokaal wegennetrand
- voorwaarden voor de realisatie van onder- en bovengrondse gebouwen ten gevolge van de stabilisatie van de kaaimuren

- Hoe kan een evenwicht worden bereikt tussen enerzijds de vernieuwing / heraanleg van de Scheldekaaien en anderzijds het doortrekken van de **historische gelaagdheid** van de kaaien naar de toekomst?
- Hoe kan het archeologisch en cultuurhistorisch patrimonium als een meerwaarde worden geïntegreerd en ontsloten in de publieke ruimte van de Scheldekaaien?
- Welke **landschappen** worden ontwikkeld langs de Scheldeoevers?
- Hoe kunnen de Scheldekaaien worden ontwikkeld als een nieuw landschap?
- Welke rol moet kunst vervullen op de Scheldekaaien?

afstemming met deelstudies:

- technische uitwerking van dwars- en langsprofielen van de waterkering

Hoofdstuk 3:

Raming investeringsbedrag

Na de studie- en planfase zal een nog te bepalen programma gerealiseerd worden. Om een inschatting te kunnen maken van de investeringskost voor de publieke infrastructuurwerken, worden de Scheldekaaien opgedeeld in 8 zones:

zone	oppervlakte (m²)	lengte (m)
1. Droogdokkeneiland	78.000	580
2. Eiland Rijnkaai	73.000	690
3. Loodswezen	45.900	430
4. Centraal	72.400	770
5. St-Andries	58.800	650
6. Zuid	59.900	740
7. Nieuw-Zuid	100.600	900
8. Petroleum-Zuid	124.500	1.010
totaal	613.800	5.770

Voor elke zone moeten minimaal onderstaande infrastructuurinvesteringen in rekening worden gebracht:

- Stabilisatie en renovatie kaaimuur (7.00m TAW)
- Aanleg waterkering op geactualiseerde Sigmahoogte (9.25m TAW)
- Aanleg van publiek domein
- Archeologische meerkost (dit betreft de meerkost voor de uitvoering van de werken, niet voor archeologisch onderzoek)
- Aanleg van tramlijn
- Bodemsanering

Op basis van deze berekeningswijze wordt de totale investeringskost voor infrastructuurwerken geraamd tussen 150 en 300 miljoen euro.

Hoofdstuk 4:

Plan van aanpak

1. Algemeen: proces voor de herinrichting van de Scheldekaaien

Het planningsproces voor de Scheldekaaien ging van start met de ondertekening van een intentieverklaring door de burgemeester van Stad Antwerpen en de Vlaams minister voor Openbare Werken in oktober 2005. Dit proces zal in de komende jaren drie fasen doorlopen.



Tijdens de **studiefase** wordt het nodig onderzoek verricht om te komen tot een Masterplan voor de heraanleg van de Scheldekaaien, met inbegrip van de stabilisatie van de kaaimuur en de aanpassing van de waterkering. Daartoe gaan de Stad en W&Z nv over tot de aanbesteding van de opdracht voor de opmaak van een Masterplan en van drie deelstudies, met name een technische studie, een financieel - functionele studie en een mobiliteitsstudie. Voorliggend Projectdossier is enkel onderwerp van de opdracht voor de opmaak van het Masterplan. Voor de drie andere studies worden afzonderlijke aanbestedingsprocedures aangegaan.

De studiefase resulteert in een **Principeovereenkomst Herinrichting Scheldekaaien** tussen Stad Antwerpen, W&Z nv, en alle noodzakelijk betrokken (semi-) publieke partijen, (bijvoorbeeld het Gemeentelijk Havenbedrijf, de Lijn) met het oog op de herinrichting van de Scheldekaaien, waarin voor elke ondertekenende partij de concrete engagementen voor de herinrichting van de Scheldekaaien worden bepaald. Deze overeenkomst omvat minimaal de goedkeuring van een geïntegreerd Masterplan, principes voor de financiering van de uitvoering van het Masterplan in het vervolgtraject, een samenwerkingsmodel voor de onderlinge verdeling van de lasten en lusten, eventuele nader overeen te komen elementen. De hoofdopdracht van de ontwerper van het Masterplan eindigt met de ondertekening van de principeovereenkomst.

Op basis van de Principeovereenkomst Herinrichting Scheldekaaien wordt overgegaan tot de **planfase**. Deze fase omvat de verdere uitwerking van de deelprojecten die uitvoering geven aan het Masterplan. Deze uitvoeringsgerichte deelprojecten zijn uiteenlopend van aard (architectuurprojecten, aanleg openbaar domein, infrastructuurprojecten, enz.). Er worden nieuwe aanbestedingsprocedures gestart voor de opmaak van de nodige plannen en ontwerpen. Dit gebeurt onder regie van de Stad en W&Z nv en in opdracht van telkens de

meest gerede partij zoals zal worden vastgelegd in de Principeovereenkomst (Stad Antwerpen, W&Z nv, private actoren, samenwerkingsverbanden tussen publieke en / of private partners enz.). In deze fase worden eveneens de nodige juridische plannen opgemaakt (bijvoorbeeld een B.P.A. of een R.U.P, een M.E.R. enz.). Het Masterplan Scheldekaaien dient als aanzet en een kader. De ontwerper van het Masterplan speelt een rol bij de begeleiding en kwaliteitsbewaking van de deelprojecten.

De planfase resulteert in **uitvoeringsbesluiten** tussen verschillende partners voor verschillende deelprojecten. Op basis hiervan wordt van start gegaan met de uitvoering.

In onderstaande paragrafen formuleren de opdrachtgevers een plan van aanpak van de studiefase.

2. Studiefase als interactief planningsproces op vier sporen

§2.1 Masterplan en deelstudies

De algemene doelstellingen van de Stad en W&Z nv (zie hoofdstuk 1) moeten in de loop van de studiefase worden uitgewerkt tot concrete en eenduidige opties voor de Scheldekaaien die worden ondersteund door de nodige beleidsbeslissingen. Daartoe zijn verder onderzoek naar technische oplossingen en uitspraken op vlak van mobiliteit vereist. Ook de financiële haalbaarheid is cruciaal.

De opmaak van het Masterplan voor de Scheldekaaien is dan ook geen rechtlijnig of op zichzelf staand ontwerptraject, maar een dynamische planningsproces op verschillende parallel lopende sporen en met de nodige interactie tussen deze sporen.

De finaliteit van de studiefase is een Masterplan dat wordt opgemaakt vanuit een ruimtelijke invalshoek, maar dat de nodige wisselwerking aangaat met drie thematische deelstudies, met name een technische studie, een functioneel - financiële studie en een mobiliteitsstudie. De deelstudies hebben een specifieke, autonome finaliteit binnen hun eigen vakgebied die wordt geïntegreerd in het Masterplan (zie onderstaand kader). Tegelijkertijd levert de ontwerper van het Masterplan de nodige ruimtelijke input om de deelstudies te sturen. Op die manier wordt een geïntegreerd product opgeleverd met opties die ruimtelijk wenselijk zijn en haalbaar blijken vanuit de drie thematische deelstudies.

finaliteit van de deelstudies

Onderstaande paragrafen geven de essentie van het doel en de finaliteit van de verschillende deelstudies.

De **technische deelstudie** ontwikkelt de nodige inzichten om te komen tot:

- een waterkering die kan worden geïntegreerd in een stedelijke omgeving en conform de normen en eisen van het geactualiseerd Sigmaplan
- de stabilisatie van de kaaimuren, rekening houdend met eventuele ondergrondse gebouwen en aangepast aan belastingseisen van bovengrondse functies

De **functioneel - financiële studie** omvat minimaal:

- potenties voor de financiële valorisatie van de Scheldekaaien
- een financiële doorlichting van de uitvoeringskost voor de herinrichting van de Scheldekaaien, gekoppeld aan een permanente budgetbewaking
- schetsen van mogelijk op te starten juridische en financiële constructies voor de deelprojecten, in samenhang met de totaalbegroting voor de Scheldekaaien
- een subsidieonderzoek
- concessieherziening in functie van de herinrichting van de Scheldekaaien en van de deelprojecten
- opmaak van een Principeovereenkomst tussen de publieke actoren aan het einde van de studiefase.

De **mobilitéitsstudie** formuleert:

- uitgangspunten, randvoorwaarden en voorschriften met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek van de Scheldekaaien, uitgaande van het huidig gebruik evenals de toekomstige ontwikkelingsscenario's voor de Scheldekaaien
- principes voor de ruimtelijke organisatie van autoverkeer, openbaar vervoer, zwakke weggebruikers, parkeren, uitzonderlijk vervoer en waterverkeer, in samenhang met de mobiliteitsprincipes in de beleids- en planningscontext

§2.2 Ontwerpmatig onderzoek en opmaak van scenario's

Verschillende opties zullen zich aandienen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Scheldekaaien. Daarnaast leveren de deelstudies een veelheid aan losstaande informatie, sectorale oplossingen en al dan niet verzoenbare ruimtelijke voorstellen die moeten worden geïntegreerd in het Masterplan voor de Scheldekaaien. Als antwoord hierop hanteert de ontwerper van het Masterplan een aantal methodieken, met name ontwerpmatig onderzoek en de opmaak van scenario's.

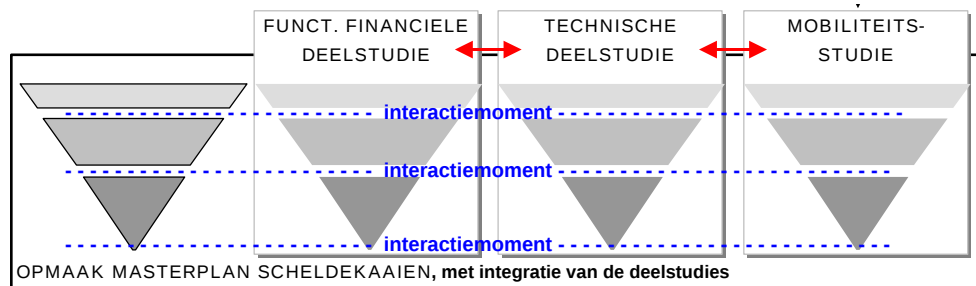
Door middel van ontwerpmatig onderzoek kan de ontwerper de voorstellen uit andere deelstudies ruimtelijk toetsen. Door het gebruik van scenario's geeft hij aan over welke gebieden of thema's fundamentele beleidsbeslissingen moeten worden genomen, welke onverenigbaarheden optreden, welke afwegingen moeten worden gemaakt enz. Beide visualiseren de implicaties van bepaalde opties en vereenvoudigen daardoor de beleidsbeslissingen.

§2.3 Convergerend verloop en interactiemomenten

De uitvoering van de deelstudies en de integratie van de inzichten van deze deelstudies in het Masterplan verlopen stapsgewijs. De timing en (tussentijdse) resultaten van de verschillende deelstudies worden op elkaar afgestemd. Ook de ontwerper van het Masterplan stemt zijn plan- en ontwerpactiviteiten af opdat de ruimtelijke inzichten en concepten die hij ontwikkelt mee sturing geven aan de deelstudies.

Elk van de deelstudies vertrekt breed en doorloopt drie stappen om te convergeren tot eenduidige antwoorden en oplossingen voor de gestelde onderzoeksvragen. Samengevat wordt onderstaande opzet vooropgesteld:

- stap 1: een inventarisatie, analyse en evaluatie van mogelijke oplossingen en scenario's
- stap 2: het formuleren van voorstellen voor de Scheldekaaien, op basis van concepten en criteria die worden ontwikkeld binnen de eigen en de andere deelstudies
- stap 3: de uitwerking van één of meerdere voorstellen.



De convergentie is enerzijds gebaseerd op de vooruitgang die binnen het eigen spoor wordt ontwikkeld en anderzijds op interactiemomenten tussen de opeenvolgende fasen.

De interactiemomenten zijn zwaartepunten in het proces en vormen een beslissingsproces op zich. De tussentijdse resultaten van het Masterplan en de deelstudies worden met elkaar geconfronteerd. Interactie met de verschillende overlegorganen (stuurgroep, plangroep en werkgroepen zoals vastgelegd in het Protocol Herinrichting Scheldekaaien) geeft een (nieuwe) richting aan het vervolg van het Masterplan en de deelstudies.

Op die manier wordt tijdens het eerste interactiemoment een negatieve uitsluiting of eliminatie van ongewenste oplossingen en scenario's gemaakt, en wordt tijdens het tweede interactiemoment een positieve selectie van één of meerdere wenselijke voorstellen voor verdere uitwerking gemaakt. Voor het derde interactiemoment leveren de deelstudies definitieve producten op die worden geïntegreerd in het Masterplan.

Binnen deze opzet worden de onderzoeksvragen voor het Masterplan en de thematische deelstudies in de loop van het proces geactualiseerd. Op die manier worden stapsgewijs visie-elementen, ruimtelijke principes, randvoorwaarden en elementen van het programma van eisen ontwikkeld en worden gemaakt omtrent de waterkering en stabilisatietechnieken voor verschillende deelgebieden van de kaaien, de inrichting van het openbaar domein, de organisatie van de verkeersinfrastructuren, de integratie van het cultuurhistorisch en archeologisch patrimonium, de afbakening en programma van eisen van deelprojecten, juridische constructies voor de financiering van deelprojecten enz.

Dit neemt niet weg dat ook later in het proces nieuw onderzoeksvragen in beeld kunnen komen omwille van externe factoren en onvoorziene omstandigheden, bijvoorbeeld ten gevolge van beslissingen in andere planningsprocessen.

Het verloop van de deelstudies moet worden afgestemd opdat de interactiemomenten optimaal en gericht kunnen verlopen. Ook van de ontwerper van het Masterplan wordt verwacht dat hij zijn werkwijze en tussentijdse producten afstemt op het interactief karakter van het proces. Onderstaand kader geeft illustratief aan welke input nodig is tijdens de verschillende interactiemomenten.

input voor het eerste interactiemoment

technische studie:

- catalogus van mogelijke stabilisatietechnieken, in functie van inrichtingsvarianten met kostenraming
- catalogus van mogelijke oplossingen voor de waterkeringselementen op de kaaien, zowel mobiele als vaste met kostenraming, inclusief een evaluatie op vlak van technische haalbaarheid, mogelijkheid tot ruimtelijke inpassing en veiligheidsanalyse

functioneel - financiële studie:

- functionele positionering van de Scheldekaaien en de deelgebieden op verschillende schaalniveaus (internationaal, regionaal, grootstedelijk, lokaal)
- marktonderzoek voor mogelijke functies op / langs de Scheldekaaien, met name parkings, bovenlokale stedelijke voorzieningen, kantoren, wonen, horeca, commerciële functies, recreatieve functies, open ruimte functies enz.
- belangrijke investeringslokaties
- onderzoek van de financiële en maatschappelijke return van de herinrichting van de Scheldekaaien
- inventarisatie van de belangen van de lopende en geplande concessies en de betrokken partners

mobiliteitsstudie:

- inzicht in de bereikbaarheid van de Scheldekaaien en de situatie voor de verschillende weggebruikers na uitvoering van de lopende en geplande mobiliteitswerken
- vertaling van het principe van autoluwe binnenstad in aanwijzingen voor onder meer het parkeerbeleid, wegprofielen, aansluitingen van wegen mogelijke scenario's voor de inplanting van een tramlijn op de Scheldekaaien

input voor het tweede interactiemoment

technische studie:

- keuze van specifieke stabilisatietechnieken en oplossingen voor de waterkering voor de verschillende deelgebieden van de Scheldekaaien
- uitwerking van dwars- en langsprofielen voor een beperkt aantal alternatieven van waterkering en kaaimuren

functioneel financiële studie:

- lokatieonderzoek voor mogelijke programma's op de Scheldekaaien, inclusief een evaluatie van de bestaande gebouwen en rekening houdend met het (ruimtelijk) beleidskader, economische haalbaarheid, bestaande ideeën die reeds worden gedragen
- evaluatie van financieringsmogelijkheden en juridische constructies voor de deelprojecten
- voorstellen voor de herziening van de concessie op de Scheldekaaien

mobiliteitsstudie:

- lokaties voor parkeren ruimtelijke inrichtingsprincipes die rekening houden met de verschillende weggebruikers op de Scheldekaaien
- gedifferentieerde langs- en dwarsprofielen voor de Scheldekaaien

input voor het derde interactiemoment

technische deelstudie:

- een uitgewerkte oplossingen voor de waterkering en de stabilisatie van de kaaimuren over de volledige lengte van de Scheldekaaien, inclusief de nodige detailleringen

functioneel - financiële studie:

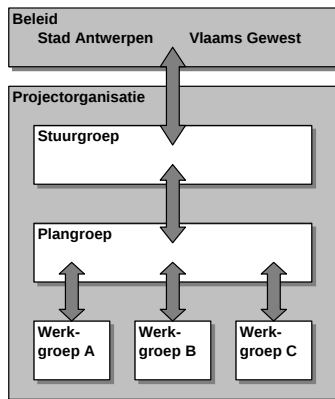
- uitwerking van principes voor de functionele valorisatie van de verschillende deelgebieden van de Scheldekaaien
- een gedetailleerd overzicht van de uitvoeringskost voor de herinrichting van de Scheldekaaien
- schetsen van juridische en financiële constructies voor de deelprojecten, in samenhang met de totaalbegroting voor de Scheldekaaien
- een overzicht van te ondernemen stappen in functie van subsidieverwerving
- concessieherziening in functie van de herinrichting van de Scheldekaaien en van de deelprojecten
- een ontwerp - Principeovereenkomst tussen de publieke actoren

mobiliteitsstudie:

- uitwerking van ruimtelijke randvoorwaarden en voorschriften die rekening houden met de verschillende weggebruikers op de Scheldekaaien, inclusief de nodige detailleringen

3. Begeleiding opmaak Masterplan

Met het oog op een goed verloop van de studiefase en de nodige begeleiding, uitwisseling en integratie van de deelstudies worden een aantal overlegorganen opgericht, met name een stuurgroep, een gewone en verruimde plangroep en drie werkgroepen.



De plan- en stuurgroep staan in voor de coördinatie van het totaaltraject.

Op het moment van de eerste briefing bestaat de **stuurgroep** uit vertegenwoordigers van de Vlaamse Ministers van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit, beleidsvertegenwoordigers van Stad Antwerpen en W&Z nv, de Vlaamse bouwmeester, De Lijn, het Gemeentelijk Havenbedrijf, leidende ambtenaren van de betrokken diensten (AROHM) en afgevaardigden van de plangroep. De stuurgroep formuleert inhoudelijke adviezen aan het beleid over de planvoorstellen en (tussentijdse) resultaten van de deelstudies. Hij geeft suggesties voor de aanpak van het proces, de procedures en de ruimere inspraak. De stuurgroep verzorgt de uitwisseling en afstemming met andere plan- en beleidsniveaus.

De **plangroep** bestaat uit de projectverantwoordelijken en -medewerkers van de trekkers van het project (met name de Stad, W&Z nv en het gemeentelijk havenbedrijf) en een adviseur. De plangroep staat in voor de regie van het proces: planning en timing, organisatie en verslaggeving van de stuurgroep, interne en externe communicatie, afstemming van lopende projecten, uitvoering van gemeenschappelijke projecten en voorbereiding en advisering aan de stuurgroep. Tijdens de interactiemomenten heeft de plangroep een coördinerende rol.

Voor de inhoudelijke begeleiding van de opmaak van het Masterplan wordt de **plangroep uitgebreid** met de ontwerper van het Masterplan, de Vlaamse Bouwmeester, de stadsbouwmeester en vertegenwoordigers voor het s-RSA, de afdeling openbaar domein, AROHM, de stedelijke diensten voor Monumentenzorg en Archeologie en het Vlaams instituut voor onroerend erfgoed.

De tussentijdse resultaten van het Masterplan worden getoetst bij de **klankbordgroep**. Daarin zetelen de interne stedelijke diensten (vergunningen, toerisme, cultuur, het district Antwerpen en de jeugddienst), GAPA, AG VESPA, De Lijn, nutsmaatschappijen (bijvoorbeeld AWW en Aquafin), SPRSO, VOKA, Unizo enz.

Voor de inhoudelijke begeleiding van de thematische onderzoeksopdrachten worden afzonderlijke **werkgroepen** samengesteld, bestaande uit deskundigen terzake die kunnen bijdragen aan de kennis- en visieontwikkeling van het specifieke thema, deelgebied of dossier. Het is een tijdelijk uitvoerend orgaan met als doel advies te formuleren aan stuur- en of plangroep. Na verloop van tijd kunnen bijkomende werkgroepen worden opgericht in functie van specifieke thema's, knelpunten of deelprojecten.

4. Communicatie en consultatie / participatie

De ambitie voor de Scheldekaaien ligt hoog. Alle inwoners van Antwerpen - en velen daarbuiten - voelen zich emotioneel verbonden met de stroom. Een kwalitatief hoogstaande herinrichting van de Scheldekaaien moet bovendien bijdragen tot een sterke uitstraling en imago van Antwerpen.

Daarom zullen de opdrachtgevers een communicatietraject uitwerken. Dit traject zal worden afgestemd op de aanpak van de ontwerper van het Masterplan. Deze laatste zal actief worden betrokken bij het communicatietraject. Hij moet rekening houden met de nodige presentaties, interactieve workshops enz. De opdrachtgevers nemen de organisatie hiervan voor hun rekening. Van de ontwerper van het Masterplan wordt een bijdrage verwacht bij de inhoudelijke voorbereiding en onder de vorm van presentaties.

5. Vervolgtraject

Het Masterplan definieert deelprojecten en hun randvoorwaarden voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Vanaf het ogenblik dat er duidelijkheid is over de opdrachtgevers van de deelprojecten, worden de nodige samenwerkingsovereenkomsten gemaakt. Dan pas kan worden overgegaan tot nieuwe gunningsprocedures voor de deelprojecten.

De ontwerper van het Masterplan heeft een belangrijke begeleidingsopdracht tijdens de planfase. Samen met de opdrachtgevers, is hij het best geplaatst om het Masterplan toe te lichten aan ontwerpers, ontwikkelaars en publieke actoren en om de deelprojecten op te volgen en te toetsen aan de krachtlijnen van het Masterplan. Hij bewaakt de kwalitatieve vertaling van het Masterplan in de deelprojecten en het behoudt het overkoepelend perspectief opdat de samenhang van de ontwikkelingen op de Scheldekaaien wordt gegarandeerd.

Hoofdstuk 5:

Lokatiegegevens

Bij dit projectdossier worden op cd-rom volgende locatiegegevens meegegeven (bijlage):

- Nota met een overzicht van de huidige functies in en gebruik van het plangebied (miv tijdelijke evenementen)
- Nota met een korte geschiedenis van het plangebied met verwijzing naar vroegere ontwerpen en planningsinitiatieven
- Figurenbundel met basisinformatie aangaande de opdracht (kaarten en tekeningen):
 - Afbakening plangebied
 - Wegenkaart met straatnamen
 - Aanduiding van de huidige functies
 - Route voor uitzonderlijk vervoer
 - Aanduiding van de lopende processen en projecten
 - Topografische kaarten op verschillende schaalniveaus
 - Historische kaarten en tekeningen
 - Gewestplan
 - Luchtfoto
 - ...
- Informatie over het Sigmaplan en verduidelijking van de te behalen waterkeringshoogte
- Informatie over de kaaimuur
- Plan van het projectgebied op basis van vroegere opmetingsplannen (vectorieel)
- Globale Basiskaart Antwerpen (vectorieel)
- Foto's van het plangebied en de omgeving

Voor het gebruik van een aantal van deze gegevens zal aan de ontwerpers worden gevraagd een gebruikersovereenkomst te ondertekenen.

Deze documenten worden ten laatste op de eerste briefing van de Open Oproepprocedure aan de ontwerpers bezorgd.

Bijkomende gegevens kunnen worden opgevraagd via mail bij Margot Van de put (margot.vandepuut@stad.antwerpen.be). De gevraagde gegevens zullen door de opdrachtgevers in de mate van het mogelijke worden verzameld en tegelijk aan alle ontwerpers worden bezorgd.

Hoofdstuk 6:

Beleids- en planningscontext

1 Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen

De Scheldeoeveren maken een belangrijk deel uit van de stad en haar ruimtelijk beleid. Dit laatste krijgt vorm in het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen (s-RSA). Het ontwerp s-RSA is op het moment van de eerste briefing in openbaar onderzoek en wordt op cd-rom als bijlage toegevoegd.

§1.1 Globale opzet van het s-RSA

Het s-RSA opteert voor een subtiel ingrijpen op wat Antwerpen eigen is. Het tracht met een beperkt aantal strategische acties een maximaal stimulerend effect te hebben op de plek en zijn omgeving. Daartoe formuleert het een generiek en een gebiedsgericht actief beleid. Deze zijn complementair en kunnen niet los van elkaar worden bekeken.

Het **generiek beleid** tracht een aantal beelden uit het collectief geheugen te versterken: Antwerpen als Waterstad / Ecostad / Havenstad / Spoorstad / Poreuze stad / Dorpen en Metropool. Omtrent elk van deze beelden wordt een visie ontwikkeld, die op haar beurt wordt vertaald in maatregelen en acties. De Scheldeoeveren komen aan bod in verschillende van deze beelden. *Het generiek beleid wordt verder toegelicht in het s-RSA in bijlage.*

Het **actief beleid** concentreert zich op vijf strategische ruimten, met name de harde en zachte ruggengraat, de groene singel, het levend kanaal en het lager netwerk met stedelijke centra. Binnen deze ruimten worden strategische programma's geformuleerd, die op hun beurt specifieke projecten omvatten. De Scheldeoeveren vallen binnen de harde en de zachte ruggengraat.

De harde ruggengraat is noord zuid gestructureerd langs de Schelde en vormt een lineaire stedelijke condensator. Langs deze as is er ruimte voor de ontwikkeling van een gemengd aanbod voor wonen en werken, evenals grootstedelijke functies. Er wordt een overgang naar de haven gemaakt. In de harde ruggengraat gaat speciale aandacht uit naar het publiek domein. *Programma's en projecten voor de harde ruggengraat worden verder toegelicht in het s-RSA in bijlage.*

De zachte ruggengraat is een aaneenschakeling van vijf stedelijke parken, waarvan het Scheldepark er één is. De zachte ruggengraat heeft als doel een samenhangend ecologisch

systeem te creëren, gerelateerd aan het watersysteem. *Programma's en projecten voor de zachte ruggengraat worden verder toegelicht in het s-RSA in bijlage.*

§1.2 Ruimtelijke doelstellingen en principes voor de Scheldeoevers

De uitbouw van Antwerpen als waterstad vereist in de eerste plaats het herstel van de relatie van de stad met de stroom door de herbevestiging van de ruimten erlangs. De recreatieve en toeristische rol van de stroom moet op beide oevers worden versterkt, evenals de kwaliteit van het publiek domein. Het aanbod aan grootstedelijke voorzieningen kan worden verhoogd. De toegankelijkheid van de Scheldeoevers moet worden verbeterd.

Op die manier komt de Schelde opnieuw centraal te liggen tussen Linker- en Rechteroever. Twee bruggen moeten de relaties tussen Linker- en Rechteroever bewerkstelligen, enerzijds een Scheldebrug als stedelijke boulevard voor lokaal autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers in het verlengde van de singel, en anderzijds een fiets- en voetgangersbrug tussen het noordelijk deel van de kaaien op Rechteroever en het recreatief park op Linkeroever.

De **Scheldeoevers op Linkeroever** spelen een rol voor de zachte ruggengraat. De belangrijkste opgave is het uitwerken van structurerende elementen die de gefragmenteerde gebieden erlangs verbinden en de relatie met de stroom leggen. Het park op Linkeroever omvat verschillende ruimten, met name een promenade, de omgeving van de jachthaven en een nieuwe festivalweide. *De doelstellingen en randvoorwaarden voor de Scheldeoevers op Linkeroever worden verder toegelicht in het s-RSA in bijlage, hoofdstuk ... aan te vullen...*

De **Scheldekaaien en het Droogdokkeneiland op Rechteroever** maken deel uit van de harde ruggengraat, samen met Antwerpen Noord, het Eilandje, de Scheldebruggen, de binnenstad en de omgeving van het centraal station, Zuid, Nieuw Zuid, IPZ en de Zuidelijke Scheldeoevers. De Scheldekaaien compenseren het gebrek aan open en toegankelijke ruimte in de kernstad en zijn determinerend voor het beeld van de stad. De continuïteit van de publieke ruimte op de Scheldekaaien is dan ook een belangrijke voorwaarde voor de kwalitatieve ontwikkeling van de harde ruggengraat. De Scheldekaaien zijn een geschikte lokatie voor grootstedelijke functies en tijdelijke evenementen. *De doelstellingen en randvoorwaarden voor de Scheldekaaien en groene Scheldeoevers op Rechteroever worden verder toegelicht in het s-RSA in bijlage.*

De herinrichting van de Scheldekaaien wordt in het s-RSA als een hefboomactie beschouwd. Het uiteindelijke doel is het heroveren van de rivier en het herdefiniëren van de Scheldekaaien als een som van afwisselende en onderling verbonden ruimten die het hart van de stad met het water verbinden en een continuïteit in de stedelijke ruimte vormen. Hierop moet een gebiedsgericht en aangepast functioneel programma worden geënt. Zo voorziet het s-RSA onder meer de ontwikkeling van een cultuurrecreatieve toplokatie tussen Nieuw Zuid en Petroleum Zuid en de uitbouw van de cruise terminal. Een sterk openbaar vervoerssysteem - en meerbepaald een tramlijn op de Scheldekaaien - zorgt voor de verbinding tussen de uiteinden van de Scheldekaaien, de binnenstad en Linkeroever. De huidige doorstroombaan voor autoverkeer moet fundamenteel in vraag worden gesteld. Dit moet samengaan met een

selectieve inrichting van de Scheldekaaien met gedifferentieerde parkings voor verschillende doelgroepen. Daartoe moet een parkeerbeleidsplan worden opgemaakt.

De concrete doelstellingen van het s-RSA voor de Scheldekaaien zijn verwerkt in de projectdefinitie en de onderzoeksvragen in respectievelijk hoofdstuk 1 en hoofdstuk 2 van het Projectdossier Masterplan. *Voor de eigenlijke tekst wordt verwezen naar het s-RSA in bijlage.*

2 Lopende planningsprocessen binnen de grenzen van het plangebied van het Masterplan Scheldekaaien

Het plangebied van het Masterplan heeft een overlap met twee andere stedelijke ontwikkelingsgebieden, namelijk:

- het Eilandje (Rijnkaaieiland, Droogdokeneiland, ...)
- Petroleum Zuid

Voor deze gebieden zijn reeds langer planprocessen of onderhandelingen aan de gang. Daarom zullen de resultaten van deze processen volgens een top-down, bottom-up benadering worden geïntegreerd in het Masterplan. Het uitgangspunt is dat elk van de planningsprocessen verder binnen de eigen projectwerking kunnen worden verder gezet, maar dat afstemming tussen de projectinitiatieven noodzakelijk is.

Concreet zal de **bottom-up** benadering erop gericht zijn om de reeds geformuleerde visies en genomen engagementen van deze planningsprocessen over te nemen als vaste randvoorwaarden in het op te maken Masterplan voor de Scheldekaaien.

Top-down zal de meerwaarde van het Masterplan voor die gebieden erin bestaan om de beoogde ontwikkelingen te kaderen in één globale visie voor de Scheldekaaien en om principes voor een samenhangende beeldkwaliteit aan te reiken voor de inrichting van de publieke ruimte, met inbegrip van een oplossing voor de waterkering en voor de stabilisatie van de kaaimuur. Er worden met andere woorden extra randvoorwaarden gesteld voor de aanleg van het publieke domein en de waterkering in die zones.

§2.1 Ontwikkeling van het Eilandje

Masterplan Eilandje (goedgekeurd door college en de gemeenteraad op 20 maart 2002)

Het Masterplan Eilandje geeft de klijtlijnen voor de ontwikkeling van het Eilandje als een stadsinbreidingsproject en vormt de basis voor de beeldkwaliteitplannen en B.P.A.'s die de realisatie ervan moeten concretiseren. Het beoogt zowel herontwikkeling en renovatie van de bestaande bebouwing als ontwikkeling van bijkomend programma. Het Masterplan toont een toekomstbeeld voor het Eilandje waarbij het water een prominente rol speelt. De dokken zijn sfeerbepalend en vormen een verwijzing naar de historiek van het gebied.

De uitvoering van het Masterplan gebeurt in twee fasen. Fase 1 geeft opdracht tot de opmaak van een BPA Eilandje voor respectievelijk het gebied rond de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk en een BPA voor de Rijnkaai. Deze moeten - samen met de

beeldkwaliteitplannen (zie verder) - richting geven aan de ontwerpen en bouwaanvragen van de stad, het havenbedrijf en derden. In het gebied van de Oude Dokken zijn kantoren de belangrijkste functie, naast wonen, openbaar domein, groen en voorzieningen. In de Cadixwijk en de Montevideowijk ligt de nadruk op wonen. Fase 1 voorziet ruimte voor 8000 inwoners, 6500 werknemers en een ruim aanbod aan commerciële en culturele voorzieningen.

Het Masterplan Eilandje, fase 2 legt de relaties tussen het Eilandje en de grootschalige gebieden erlangs, met name de haven, Oosterweel en de Noorderlaan. Voorgenoemde aantallen zullen worden verdubbeld.

Als aanvulling op het Masterplan zijn een onderstaande plannen opgesteld als richtlijn om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te bekomen.

- Het **beeldkwaliteitplan buitenruimte** geeft richtlijnen omtrent verschillende thema's, met name verkeer, groen, straatprofielen, verlichting, meubilair, terrassen, reclame en kunst (goedgekeurd op 20 maart 2002).
- Het **beeldkwaliteitplan architectuur** geeft een visie over de gewenste typologie van de gebouwen. Deze wordt verduidelijkt aan de hand van streefbeelden (goedgekeurd op 7 mei 2004).
- Het **waterplan** voorziet in een multifunctionele programmatie van de dokken met recreatieve invullingen en ruimte voor wonen op het water (goedgekeurd op 7 mei 2004)
- Het **groenplan** geeft een groenstrategie voor het Eilandje weer met een systeem van boomgroepen die over het gebied verspreid worden (goedgekeurd op 15 juli 2005)

De ontwerper van het Masterplan voor de Scheldekaaien moet de krachtlijnen van het Masterplan Eilandje integreren. De documenten Masterplan Eilandje fase 1 en 2, beeldkwaliteitplannen, waterplan, en groenplan worden op cd-rom als bijlage toegevoegd.

Ontwerp-BPA Rijnkaai (voorlopig aanvaard door de gemeenteraad op 21 februari 2005)

Het B.P.A. Rijnkaai kadert in de realisatie van het Masterplan Eilandje, fase 1. Belangrijke projectonderdelen zijn de realisatie van een nieuwbouwproject op Scheldekaaien 28-29, de renovatie en / of herbestemming van de hangar op Scheldekaaien 26-27 en de herbestemming van de site van het loodswezen.

Het ontwerp-BPA heeft tot doel de ontwikkeling van nieuwe kwalitatieve woonvormen langs het water, verweven met ander stedelijke functies. De identiteit van het gebied, gelieerd aan zijn industrieel verleden moet daarbij worden versterkt. Bijkomende bebouwing neemt de bestaande typologie op de Scheldekaaien over. Zo voorziet het ontwerp-BPA twee nieuwe solitaire gebouwen - één op het einde van de kade en één op het einde van de Amsterdamstraat - en een bijkomend loodsgebouw ertussen. De kleinschalige bebouwing rond het Loodswezen wordt gedeeltelijk verwijderd. De open ruimten zijn afwisselend op de stad en op de Schelde gericht. De waterkeringsmuur heeft een oriënterende rol. Rijnkaai wordt ingericht als een interne ontsluitingsweg voor het Eilandje.

De ontwerper van het Masterplan moet de ruimtelijke en functionele krachtlijnen van het ontwerp-BPA Rijnkaai integreren in het Masterplan voor de Scheldekaaien. De vooropgestelde principes voor de waterkering ter hoogte van Rijnkaai vragen echter om verder onderzoek binnen het planningsproces voor de Scheldekaaien. Het ontwerp-BPA Rijnkaai wordt als bijlage op cd-rom toegevoegd.

Droogdokkeneiland

Voor het Droogdokkeneiland is een planningsproces lopende naar aanleiding van een bevragingsbundel die werd uitgeschreven door het Gemeentelijk Havenbedrijf. Hierin worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor voorzieningen, woningen en kantoren onderzocht. Een belangrijk element in de bevragingsbundel is de ontwikkeling van een internationaal congrescentrum annex hotel en appartementen, ten noorden van de Kattendijksluis. Andere mogelijkheden zijn de huisvesting van administratieve diensten op het Droogdokkeneiland en de realisatie van concertzaal.

De visie, randvoorwaarden en stedenbouwkundige voorschriften zoals vastgelegd in het Masterplan Eilandje 2002 gelden als kader voor de ontwikkeling van het Droogdokkeneiland. Deze beogen de ondersteuning van monumentale en beeldbepalende bebouwing en van het zicht op stad en Schelde en maken een onderscheid tussen drie zones. Voor deze laatste gelden onderstaande ontwikkelingsperspectieven.

In de harde zone aan de droogdokken worden de bestaande (al dan niet beschermde) gebouwen van de haven worden gaandeweg aangevuld of vervangen door nieuwe gebouwen van de haven, of door een volledig nieuw programma (bij voorkeur grootschalige functies in de openbare en recreatieve sfeer). De Droogdokken worden opengesteld voor publiek als aanvulling op de culturele as met het MAS en het Koninklijk Ballet van Vlaanderen.

De groene zone langs de Schelde maakt deel uit van een groene, recreatieve route langs de Schelde die het groen van het Noordkasteel dichterbij de stad brengt. Deze zone wordt uitgebouwd als een ruig, groen gebied, met aandacht voor ecologie (bijvoorbeeld langs de Scheldeoevers), en met integratie van post-industriële elementen met maritiem karakter.

Het langgerekt gebied tussen de noord-zuid ontsluitingsweg vormt een overgangszone tussen voorgenoemde zones. Het bedient de verschillende activiteiten van parkeerplaats en voorziet de nodige infrastructuur voor exploitatie van het gebied. De parkeerplaats wordt op een landschappelijke manier aangelegd. De bebouwde oppervlakte is beperkt tot maximaal 1/3 van de zone en de bebouwing is op een dusdanige manier ingeplant dat het visueel contact en voetgangersbewegingen tussen de harde en de groene zone mogelijk blijven.

In het Masterplan Eilandje, fase 2 krijgt het Droogdokkeneiland een rol als open groene ruimte en recreatiegebied voor de hele stad toebedeeld. Het belvédère in de buitenbocht van de Schelde biedt een extra kwaliteit. Het havengeboden karakter wordt bepaald door het actief gebruik van de Royerssluis, de Kattendijksluis en de Siberiabrug en het behoud van de

droogdokken. Er wordt een verbinding voor autoverkeer tussen de kaaien en de Singel via de Siberiastraat voorzien.

De ontwerper van het Masterplan voor de Scheldekaaien moet de krachtlijnen van deze visie en stedenbouwkundige randvoorwaarden integreren. Er zijn op dit moment geen verdere gegevens beschikbaar.

§2.2 Ontwikkeling Petroleum Zuid

De huidige vervuiling van dit verlaten gebied sluit een ontwikkeling voor wonen uit. Een haalbare kaart is de realisatie van een nieuw bedrijventerrein met een logistiek platform, verbonden met de rest van de regio via de spoorweg en het water.

De stad wenst het volledige gebied in ruimtelijke samenhang te ontwikkelen, met behoud van de bestaande petroleumcluster en de ontwikkeling van de braakliggende en te saneren terreinen tot een gemengd bedrijventerrein in een groene omgeving.

De smallere zone langs het water ("de kop") van Petroleum Zuid wordt herbestemd tot een zone voor:

- een inlandterminal voor de overslag op water (binnenvaart) aansluitend bij de petroleumcluster
- grootstedelijke cultuur-recreatieve voorzieningen aansluitend aan Antwerpen Nieuw Zuid

Het meer inlands gelegen deel ("de buik") van Petroleum Zuid wordt herbestemd tot een zone voor de ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein met een kwalitatieve inrichting en ruimte voor groen met uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven die de trimodale infrastructuur optimaal benutten en voor toegevoegde waarde zorgen.

Er worden twee toegangen voor gemotoriseerd verkeer voorzien: via de bestaande kaaiweg, en via het knooppunt op de toekomstige nieuwe spoorwegbrug tussen de Schroeilaan en de E.Vloerstraat. Er wordt een mogelijke tramverbinding over Petroleum Zuid voorzien, aansluitend op de kaaitram. Verder dienen de bestaande verbindingen voor langzaam verkeer parallel aan de Scheldeboord te worden behouden en versterkt, en worden er nieuwe verbindingen voorzien van Hoboken Kiel tot aan de Scheldeboord en van Hoboken Kiel richting Kernstad.

Tenslotte wordt de groene dooradering van het gebied en de opvatting van de site als één grote aantrekkelijke landschappelijke ruimte naar voren geschoven. Belangrijk hierin is het creëren van een ecologische verbinding tussen de Hobokense polder en het groene Ringsysteem en een bufferzone met publieke voorzieningen aan de Hobokense Polder.

De visie van het stadsbestuur ten aanzien van Petroleum Zuid wordt beschreven in het s-RSA en in de 'Nota aan de Vlaamse Regering'. Deze nota wordt op cd-rom als bijlage toegevoegd.

3 Lopende planningsprocessen in de omgeving van het plangebied van het Masterplan Scheldekaaien

Het plangebied van het Masterplan raakt aan de zone Antwerpen Nieuw Zuid.

§3.1 Ontwikkeling Antwerpen Nieuw Zuid

In 2000 werd een Masterplan voor Nieuw Zuid uitgewerkt. Hierin worden ontwerpvoorstellen gedaan voor een nieuwe wijk met maximale functiemenging. Het Masterplan Nieuw Zuid voorziet de realisatie van 250 woningen, 1.350 appartementen en 180.000 m² kantoren en commerciële ruimten. Vraag en aanbod zullen bepalend zijn voor de uiteindelijke aantallen en oppervlakten. Uitgangspunt is een gediversifieerd woningaanbod. Verder voorziet het ondergronds parkeren, de herinrichting van het Zuidstation, een ontwerp voor de Konijnenwei, drie pleinen en veel groen. Dit gaat gepaard met een herstructurering van de Singel en de verkeerswisselaar. Voorstel is om de Singel door te trekken tot aan de Gerlachekaai en de verschillende 'armen' van de verkeerswisselaar ter hoogte van de Konijnenwei samen te brengen in een langwerpige rotonde.

Deze ontwikkelde ideeën werden vertaald in een voorontwerp - B.P.A. Nieuw Zuid. De Scheldekaaien behoren niet tot de afbakening van het voorontwerp - B.P.A. Nieuw Zuid. De stad zal dat oorspronkelijke Masterplan Nieuw Zuid aanpassen en het voorontwerp - B.P.A. Nieuw Zuid verfijnen. Er moet immers rekening worden gehouden met het nieuwe mobiliteitsconcept voor de Singel en met de mogelijke toekomstige Scheldebrug; de omvang van de kantooroppervlakte moet worden bijgesteld en er moet een oplossing worden gezocht voor de sociale woningen van de huisvestingsmaatschappij Onze Woning.

Ter hoogte van Nieuw Zuid loopt nog een concessie van de Mexico Natie bij de Stad Antwerpen. De ontwerper van het Masterplan voor de Scheldekaaien kan uitgaan van een herlokalisatie van Mexico Natie op middellange termijn. Hij formuleert een visie en onderzoekt ruimtelijke en functionele ontwikkelingsperspectieven die aansluiten bij de vooropgestelde ontwikkeling van Nieuw Zuid.

Het B.P.A. het beeldplan Antwerpen - Zuid en het Masterplan Nieuw Zuid liggen ter inzage bij de opdrachtgever stad Antwerpen. Beelden hieruit worden als bijlage op CD-rom toegevoegd.

4 Lopende projecten op en langs de Scheldekaaien

De ontwerper van het Masterplan dient rekening te houden van verschillende reeds lopende projecten op en langs de Scheldekaaien. Vanuit een globale visie op de samenhang van de Scheldekaaien, geeft het Masterplan enerzijds de nodige input voor lopende projecten op en langs de Scheldekaaien en brengt het anderzijds de doelstellingen van deze projecten in rekening.

§4.1 Vlotsteiger Steenplein

De uitbreiding van de vlotsteiger aan het Steenplein heeft een dubbele doelstelling. Enerzijds wil de stad extra aanmeerruimte creëren voor de riviercruises en passagiersvaarten; anderzijds wil de stad een toeristisch - recreatieve wandelpromenade realiseren op waterniveau.

§4.2 Kattendijksluis

Momenteel is de Kattendijksluis buiten gebruik. In 1999 werd een kofferdam aangebracht. Deze fungeert als waterkering en verbinding voor de openbare weg. Naar aanleiding van de aanleg van de Oosterweelverbinding wordt nu de heringebruikname van de sluis overwogen. Behalve renovatie moet ook een beweegbare brug, de aanpassing van de openbare weg en de aanpassing van de waterkering in de nabijheid van de sluis worden voorzien.

§4.3 Red Star Line

In oktober 2005 werd via de Open Oproep procedure het New Yorks architectenbureau Beyer - Blinder - Belle geselecteerd om de gebouwen van Red Star Line en hun omgeving (Rijnkaai 15-17) te ontwikkelen tot een aantrekkingspool en gedenkplek / museum.

De Red Star Line bestaat uit drie gebouwen van groot historisch belang. Ze behoorden toe aan de gelijknamige scheepvaartmaatschappij die tussen 1873 en 1934 bijna 3.000.000 passagiers vanuit Antwerpen naar de USA en Canada vervoerde. Ze boden ruimte voor de behandeling, desinfectering en controle van 3de klasse-passagiers en hun bagage alvorens deze voor inscheeping naar de kade gingen.

De gebouwen hebben niet zozeer een architecturale dan wel een zeer sterke en emotionele en historische betekenis. De 2 gebouwen langs de Rijnkaai worden ontwikkeld tot gedenkplek / museum met een belangrijke verbinding naar de kaaïen. Het gebouw aan de Montevideostraat krijgt een commerciële invulling. Momenteel loopt een onderzoek naar de haalbaarheid van een hotelfunctie.

De ontwikkeling van Red Star Line moet worden gekaderd binnen de ontwikkeling van het Eilandje en de nodige relaties aangaan met het Museum aan de Stroom.

De ontwerpideeën van het ontwerp bureau voor de herinrichting van de Scheldekaaien ter hoogte van de Red Star Line worden als niet dwingend meegegeven in bijlage.

§4.4 Museum aan de Stroom

Het Museum aan de Stroom (MAS) dat zal gebouwd worden op de Hanzestedenplaats op het Eilandje. Het MAS zal een verhaal brengen over de geschiedenis van de Stad Antwerpen en collecties tentoonstelt van onder meer het Volkskundemuseum, het Nationaal Scheepvaartmuseum en het Vleeshuis. Anderzijds is het een belangrijke landmark. Het ontwerp voor het MAS voorziet een open, publieke ruimte aan de voet van het MAS. Deze fungeert eveneens als een doorkijk naar het Eilandje. Op het knooppunt tussen Eilandje en het

Schipperskwartier moet het MAS de transformatie van het Eilandje en het Schipperskwartier mede valoriseren.

6 Archeologische en cultuurhistorische nota

Bij de aanvang van het planningsproces is een archeologische en cultuurhistorische nota beschikbaar.

Het archeologisch en cultuurhistorisch patrimonium op de Scheldekaaien - zowel onder als boven het maaiveld - is bijzonder uitgebreid. In de omgeving van het Steen of de vroegere burchtzone waar de stadskern van Antwerpen in de middeleeuwen tot stand kwam, is dit evident. Maar ook meer ten noorden en ten zuiden zou een archeologisch terreinonderzoek naar alle waarschijnlijkheid nog veel andere resten blootleggen. Afhankelijk van de situatie kunnen deze in-situ of ex-situ worden bewaard. In-situ kan integratie van het archeologisch patrimonium de Scheldekaaien aanzienlijk verrijken en de geschiedenis van Antwerpen op een hedendaagse en aanschouwelijke wijze in de kijker brengen, mits een aangepaste ontsluiting voor publiek. Ook voor ex-situ te bewaren elementen kan worden ontsluiting voor publiek worden overwogen.

7 Strategisch Plan Toerisme Antwerpen

In opdracht van toerisme van de stad Antwerpen wordt het Strategisch Plan Toerisme Antwerpen (SPAT) opgemaakt.

Het SPAT zal de basis vormen voor een toeristisch beleid in verband met productontwikkeling, vermarkting, inzet van middelen en mensen, informatie en communicatie, betrokkenheid van de Antwerpse burger bij het toeristisch ontwikkelingsproces en infrastructuur. Vooral het luik rond productontwikkeling en infrastructuur zal een impact hebben op de ruimtelijke structuur van de stad Antwerpen (dus ook Scheldekaaien).