

# VERSLAG

Interactiemoment Scheldekaaien

16 oktober 2008

Internationaal Perscentrum Vlaanderen

Onderstaand verslag tracht de vragen of thema's waarover vragen werden gesteld, geclusterd te reconstrueren, voorzien van het antwoord van het panel.

## **PANEL**

|                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| Joao Nunes              | PROAP                     |
| Guido Geenen            | WIT                       |
| Philippe Teughels       | Stad Antwerpen            |
| Reinhilde Van Hooydonck | W&Z                       |
| Joris Meersschaert      | Technische deelstudie     |
| Jan Verheyen            | IDEA (functionele studie) |
| Pol Kerremans           | Deloitte                  |
| Luc Wallays             | Mobiliteitstudie          |

## **Stad aan de Stroom (SadS)**

Er wordt in de voorstellen niet rechtstreeks gerefereerd naar de ideeën van Stad aan de Stroom. Toch zijn er belangrijke overeenkomsten. Bijv. de samenhang van de kaaien blijft één van de belangrijkste bekommernissen. Een ander voorbeeld, hoewel niet vermeld tijdens het interactiemoment: voor Nieuw Zuid herneemt Proap / WIT het ontwerp van Toyo Ito.

Belangrijke verschillen:

- SadS was een beweging van onderuit. Het planningsproces vandaag is geïnitieerd door twee overheden.
- Ten tijde van SadS was de nieuwe waterkeringshoogte nog geen issue, evenmin de nieuwe inzichten en ontwikkelingen met betrekking tot de geplande verkeersinfrastructuur.

## **Fasering**

De fasering van het project Scheldekaaien ligt nog niet helemaal vast.

Voor een aantal aspecten van de heraanleg gelden belangrijke randvoorwaarden. Zo moet het volledig geactualiseerd Sigmaplan gerealiseerd zijn voor 2030. Voor de waterkering in Antwerpen stelt W&Z nv zelfs 2015 voorop. Verder is de kaaimuur op sommige plekken in heel slechte staat. Daar is stabilisatie relatief dringend.

Ook is het aangewezen om in te spelen op opportuniteiten die zich aanbieden.

Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan de definitie van deelprojecten binnen het Masterplan. Er wordt momenteel onderzocht in welke mate de heraanleg van de kaaizone langs Sint-Andries en Zuid naar voor kan worden geschoven als eerste deelproject.

### **Financiering**

De financiering van het project verloopt via de 80/20 subsidieregulering van de Vlaamse Overheid waarbij het Vlaams Gewest 80% van de financiering voor zijn rekening neemt, een voor de overige 20% een private partner wordt gezocht. Deze subsidieregulering zal op de kaaien slechts op een paar plekken eventueel kunnen worden gehanteerd (zoals IPZ, Rijnkaai), omdat het merendeel enkel uit publiek domein bestaat. De Financiële Functionele studie zal de kosten en de financieringsmogelijkheden verder in kaart brengen.

### **Parking autocars**

De huidige busparking ten zuiden van het Zuidterras ligt nu heel centraal, hetgeen de publieke ruimte niet ten goede komt. Lang parkeren van autocars zal in de toekomst decentraal moeten gebeuren, op- en afstaphaltes zullen centraal wél nog voorzien worden.

### **Loketten ter hoogte van het Steen**

Het aspect toerisme zal steeds een belangrijk thema zijn in het centraal deel van de kaaien. De loketten zullen zeker een plaats krijgen in dezelfde omgeving als nu.

### **Red Star Line (RSL)**

De vraag over de behandeling van de kaaizone voor de RSL past in een breder verhaal over de dichtheid langs Rijnkaai. Proap / WIT voorziet in het Masterplan de mogelijkheid om de dichtheid van een bebouwd programma op te drijven langs Rijnkaai. Hoe dit precies gebeurt, in welke mate en hoe en waar zichten kunnen worden bewaard, is een discussie op projectniveau, bij uitwerking van het Masterplan. In de visie van Proap / WIT maakt Rijnkaai deel uit van een groter platform over heel het Eilandje, met zijn stelsel van dokken en publieke dokranden. De typologie van het Eilandje kan in deze visie worden doorgetrokken tot op de kaaien.

## **Stadion**

Voor het stadion is een apart lokatieonderzoek lopende. Het intekenen van een stadion maakt geen deel uit van de oorspronkelijke opdracht van Proap / WIT. Wel liggen 2 van de mogelijke lokaties op de Scheldekaaien. Als uiteindelijk de keuze valt op één van deze 2 lokaties, zal dit gegeven in het Masterplan voor de kaaien moeten worden geïntegreerd. Het is dan aan het Masterplan om richtlijnen te geven over hoe een stadion ruimtelijk kan worden ingepast.

## **Linkeroever**

Linkeroever is belangrijk in de visie van de ontwerpers. Het is een groene oever als tegengewicht voor het mineraal karakter van de kaaien en in die zin een apart verhaal dat in het Masterplan enkel op een hoog niveau wordt beschouwd. Ze nemen het wel in hun visievorming voor rechteroever maar het ligt niet in de afbakening van het gebied waar ze een masterplan voor aan het opmaken zijn.

Ook de bruggen over de Schelde zijn een aparte discussie die niet binnen het Masterplan valt. De ontwerpers gaan er immers van uit dat de Scheldekaaien veeleer 'overbrugd' zouden worden door een voetgangersbrug of brug in het verlengde van de singel. De toekomstige heraanleg van de kaaien biedt uiteraard wel ruimte voor de bruggen.

Wat een grotere impact heeft op de kaaien is het verhaal van watertransport langs rechteroever en tussen linker- en rechteroever. Het Masterplan wil hier sterk voor pleiten.

## **Uitzonderlijk vervoer**

De profielen zoals voorlopig uitgetekend in het Masterplan sluiten uitzonderlijk vervoer niet uit. In sommige secties kan het uitzonderlijk vervoer via de weg gebeuren; in andere secties (bijv. in het centraal deel) komt het op aan op een aangepaste inrichting van het openbaar domein. Echter, recent nam het schepencollege het principiële standpunt in dat uitzonderlijk vervoer moet worden geweerd van de heraangelegde Scheldekaaien. Daarom wil de stad op zoek gaan naar alternatieve routes, samen met de betrokken overheden. Alle denkpistes moeten daarbij worden afgelopen, ook die van transport via water.

## **Knip - tram**

De heraanleg van de Scheldekaaien moet bijdragen tot het autoluw maken van de binnenstad. De vraag is hoe dit kan worden afgedwongen. Een knip voor autoverkeer op de kaaien is een mogelijkheid die wordt onderzocht, maar is geen doel op zich. De Scheldekaaien blijven een belangrijke verkeersruimte voor de bewoners van de binnenstad; het doorgaand verkeer moet echter van de kaaien geweerd worden. Zo wil

de stad in de eerste plaats maximaal inzetten op een systeem van randparkings, aansluitend op een uitgebreid tramnetwerk, naar het voorbeeld van linkeroever, dat een echte succesformule is.

De tram op de kaaien moet worden bekeken binnen de verdere stadsontwikkeling. Vandaag zijn de kaaien slechts voor weinig mensen een eindbestemming. Degenen die er parkeren, zoeken andere bestemmingen in de binnenstad op. Pas na realisatie van programma's die van de kaaien een echte bestemming maken, is de aanleg van een tram aan de orde.

## **Nieuw Zuid**

Het voordeel van Nieuw Zuid is dat men vertrekt van bijna een blanco situatie. In het Masterplan wordt Nieuw Zuid tot aan het water getrokken door de hele zone op te hogen tot op de nieuwe waterkeringshoogte. De ontwerpers grijpen terug naar het plan van Toyo Ito tijdens Stad aan de Stroom. Door de relatief beperkte diepte van dit toekomstig stadsdeel en ruimtelijke constellatie loodrecht op de Schelde zoals voorgesteld in het plan, wordt het water voelbaar over de volledige diepte van Nieuw Zuid. De stroken van het plan van Ito zullen dus op worden doorgetrokken tot op de kaaien. Dit betekent echter niet dat ook het wonen moet worden doorgetrokken. De ontwerpers zien dit gebied eerder als een park met ingebouwde voorzieningen.

## **Hangars - beeld van de kaaien**

De ontwerpers zoeken naar manieren om het huidig karakter van de kaaien mee te nemen in de toekomstige heraanleg, en de samenhang van de kaaien te vrijwaren. Dit heeft onder meer te maken met materialisatie. Bijv. de kasseien en de blauwe hardsteen zullen een belangrijk aspect van de kaaien blijven. Zij zijn een belangrijk element in de continuïteit van de kaaien en kunnen worden gebruikt in een re-interpretatie bij nieuwe oplossingen. Daarnaast zullen er nieuwe elementen worden aan toegevoegd, bijv. groene toetsen.

De huidige hangars wil men bewaren, en integreren in het stedelijk weefsel door er dagdagelijkse functies in onder te brengen. Een groot deel van de hangars zijn beschermd erfgoed. Het ontwerpteam zal ze dan ook op de juiste manier mee moeten integreren in het masterplan. Mits renovatie en integratie in een nieuw ontwerp (of integratie van bijvoorbeeld een nieuw gebouw in een bestaande hangar, kunnen er verschillende nieuwe functies aan gekoppeld worden (marktruimte, horeca, enz). Het doel blijft het optimaliseren van het openbaar karakter van de Scheldekaaien en nieuwe publieksfuncties of –invullingen kunnen hiertoe bijdragen.

## **Archeologie**

De kaaien zijn een opeenstapeling van verschillende historische lagen, archeologie, maar ook monumenten. Momenteel wordt een bestek

opgemaakt voor de inventarisatie van historisch waardevolle elementen (ondergronds en bovengronds). De uitdaging is om deze - soms onderling tegenstrijdige - historische lagen te integreren in de toekomstige heraanleg die zich afstemt op een nieuw, hedendaags gebruik van de kaaïen. Dit is een zeer moeilijke opgave.

Wat opgravingen betreft, gaat men uit van het principe: als er niet gegraven moet worden (bijv. voor de aanleg van ondergrondse parkings), dan worden er ook geen archeologische opgravingen gedaan. Dit past in het duurzaamheidsprincipe rond archeologische opgravingen. Vandaag wordt bekeken welke aspecten al in het masterplan kunnen worden opgenomen, en welke verder onderzoek nodig hebben op projectniveau.

### **Schipperskwartier**

Door zijn ligging nabij het historisch centrum van de stad is de roeping van deze plek helemaal anders dan voor Sint-Andries. Daarom wordt niet voor een parkachtige uitwerking gekozen maar voor een polyvalente open ruimte met mineraal karakter dat veelvuldig gebruik en diverse activiteiten toelaat.

### **Wegprofiel**

Verschillende zones kunnen geïdentificeerd worden, die elk een aparte aanpak van het wegprofiel vragen.

In het centraal deel wil men de stad zo dicht mogelijk bij het water brengen, en dus de barrièrewerking van de weg minimaliseren. Daarom moet het verkeer trager, en wordt overwogen om tram en autoverkeer in één bedding te leggen. A.d.h.v. een aangepaste materialisatie van het publiek domein kan men zelfs een stap verder gaan en tram en autoverkeer over een "plein" laten rijden. In andere secties worden andere profielen voorgesteld.

### **Ondergrondse parkings en doorgaand verkeer**

In de eerste plaats moet men er zich van bewust zijn dat de Scheldekaaïen nooit de oplossing kunnen bieden voor de doorgaande verkeersdrukte in Antwerpen. Die rol ligt bij de Leien en de Singel. Daarom is een tunnel voor autoverkeer langs de kaaïen niet wenselijk. Bovendien heeft die een grote ruimtelijke impact (sleuven en grote verkeersaanrekening in de zones voor de tunnel). De mobiliteitsintensiteit moet beperkt worden door het invoeren van verkeersfilters.

Een ondergrondse tram is evenmin wenselijk, want zou de bovengrond volledig aan de auto's geven. Het ondergronds sturen van gebruikers van openbaar vervoer, past bovendien niet in het openbare karakter dat de Scheldekaaïen willen uitstralen. Zwakke weggebruikers horen

bovengronds, gemotoriseerd verkeer dient beperkt te worden. Ondergrondse parkings zijn wel in het Masterplan opgenomen. Bovendien dragen zij bij tot de stabilisatie van de kaaimuur.

### **Landschap kaaïen los van de stad**

In de visie van de ontwerpers zijn de kaaïen inderdaad een autonome figuur tussen de stad en de rivier. Ze zijn als het ware een prothese die omwille van de vroegere havenactiviteiten aan de stad is toegevoegd. Tegelijk worden die kaaïen ook beïnvloed door de stad en de aanpalende buurt. Met de heraanleg en het nieuwe gebruik van de kaaïen, is de vraag waar en in welke mate de achterliggende stad de kaaïen kunnen / mogen beïnvloeden. Er moet naar evenwicht gezocht worden tussen het opnemen van specifieke elementen van de stad op de kaaïen en de samenhang van de kaaïen als geheel.

Het openmaken van de vroegere Zuiderluis is enkel relevant als de Zuiderdokken ook terug opengemaakt worden.

In de visie van de ontwerpers mogen de Zuiderdokken niet terug worden opengelegd. Immers, door de aanwezigheid van deze grote, formele publieke ruimte is er de marge om de kaaïzone langs Sint Andries en Zuid als een open ruimte met een heel ander statuut en een karakter van terrain vague te koesteren.

### **Kan het masterplan het Sigmaplan beïnvloeden?**

W&Z nv gaat ervan uit dat het Masterplan voldoende flexibel moet zijn opdat in de toekomst eventuele bijkomende beschermingsmaatregelen kunnen worden genomen.

### **Toelevering commerciële zaken**

Het vervoer en transport op de kaaïen zal worden afgestemd op het wijkcirculatieplan binnenstad. In de toekomst zal men - zoals in vele andere steden - moeten werken met venstertijden en dergelijke. Dit in acht nemende, zou men zelfs kunnen stellen dat autoluwe kaaïen de toelevering van commerciële zaken zullen vereenvoudigen. Doorgaand verkeer wordt geweerd van de kaaïen. Enkel bestemmingsverkeer zou toegelaten worden. Echter, een verdere uitwerking zit niet op het niveau Masterplan.

### **Mobiele keringen**

Er zal gewerkt worden met mobiele keringen, voor aanzienlijke stukken tussen het Loodswezen en het Zuiderterras. Op andere plaatsen ook

voor kortere secties, om belangrijke zichten naar het water te vrijwaren.

Echter, in het algemeen zal spaarzaam omgesprongen worden met mobiele keringen, zowel in de breedte als in de hoogte (omwille van kostprijs en risico-analyse).

## **Bebouwing**

Behoedzaam omspringen met nieuwe bebouwing is inderdaad een uitgangspunt van het Masterplan, zeker voor het centraal deel van de kaaïen. Het precieze evenwicht vraagt nog verder onderzoek en afstemming. Daar waar grotere bouwveloppes worden voorgesteld, zullen de gebouwen wellicht lager zijn, met de nodige zichtassen; punctuele bebouwing kan hoger.

## **Omvang parkeren**

Er worden twee grotere satellietparkings gepland (cfr website van De Lijn) één in het noorden en één in het zuiden. Deze zijn reeds gepland maar nog niet bestendigd. Bedoeling is deze parkings te verbinden met het bestaande openbaar vervoer netwerk van de stad. Het gehanteerde tariefbeleid zal dusdanig zijn dat parkeren in en rond het centrum duurder zal zijn tov worden parkeren in de satellietparkings. Deze satellietparkings werken voor heel de stad en niet enkel voor de scheldekaaïen. Dit zal moeten afgestemd worden met het Autonoom parkeerbedrijf van de stad (AG GAPA. ).

De potentiële toekomstige inplanting van het voetbalstadion zal ook hier een belangrijke factor zijn. Deze functie heeft immers ook een groot aantal PP nodig.

## **Tram**

In het masterplan wordt er een tramlijn voorzien langs de kaaïen van noord naar zuid. In het centrale deel zal de tram wellicht trager rijden en zullen er meer haltes zijn, afgestemd op het toekomstige programma. In de andere stukken kan de snelheid hoger liggen. De typologie van een kaaïtram zal naargelang locatie en ingeplande functies verschillen van kaaïstuk tot kaaïstuk.

**Voor verdere vragen en/of informatie:**

Philippe Teughels - Stad Antwerpen  
T 03 244 52 11  
E [philippe.teughels@stad.antwerpen.be](mailto:philippe.teughels@stad.antwerpen.be)

Reinhilde Van Hooydonck - W&Z nv  
T 03 224 67 51  
E [Reinhilde.VanHooydonck@WenZ.be](mailto:Reinhilde.VanHooydonck@WenZ.be)