

8



't Stad
is van
iedereen.

waterbouwkundig 
LABORATORIUM
BIBLIOTHEEK

A

't Stad
is van
iedereen.



Waterwegen en Zeekanaal NV
lang vast water

DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009

Programma



1 Cruiseterminal
■ KAAiLAND Expo

2 Ponton Steenplein
■ vertrek Kaailandia

3 Zaal stuurboord
■ toelichting
■ presentatie resultaten

4 Vertrekpunt
■ KAAiLAND
openingsfeest

PROGRAMMA DAGEN VAN DE KAAIEN | DONDERDAG 19 MAART 2009

Tijdsblok	Verloop	Locatie	
15u-18u	Registratie en afhalen congresmap op boot 'La Pérouse' (balie bemand tot 20u)	ponton Steenplein	
16u45-19u45 Opening Dagen van de Kaaien en KAAiLAND Expo	16u45-18u30	Opening Dagen van de Kaaien en KAAiLAND Expo door: Philip Heylen, Antwerps schepen voor Cultuur en Toerisme Dominique Van Hecke, raadgever Waterwegen, Spoorwegen en Luchthavens voor Vlaams Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur Hilde Crevits Ludo Van Campenhout, Antwerps schepen voor Stadsontwikkeling, Sport en Diamant	'La Pérouse' ponton Steenplein (KAAiLAND Expo in Cruise Terminal)
	18u30	Mogelijkheid tot korte rondvaart boot 'Kaailandia'.	ponton Steenplein
	19u35	Busvervoer naar Stuurboord	Steenplein
20u-22u Algemene toelichtingen Kaaienplan en Sigmaplan	Verwelcoming door burgemeester Patrick Janssens, schepen voor Stadsontwikkeling Ludo Van Campenhout en ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal nv (W&Z).		Stuurboord (Hangar 26) Rijnkaai 96 2000 Antwerpen
	Toelichting Sigmaplan door Wim Dauwe, projectleider Sigmaplan voor W&Z.		
	Toelichting Kaaienplan door Stadsbouwmeester Kristiaan Borret.		
	Gelegenheid om vragen te stellen.		

PROGRAMMA DAGEN VAN DE KAAIEN | VRIJDAG 20 MAART 2009

Tijdsblok	Verloop	Locatie	
9u-12u30 Gedetailleerde toelichtingen Kaaienplan (info- en registratiebalie open van 8u30 tot 17u)	9u00-10u	Toelichting Kaaienplan door ontwerpers (Portugees landschapsbureau PROAP en Vlaams architectenbureau WIT).	Stuurboord (Hangar 26) Rijnkaai 96 2000 Antwerpen
	10u-10u45	Een panel beantwoordt vragen uit het publiek. Panel bestaat onder andere uit: Ontwerpers PROAP en WIT, Stadsbouwmeester Kristiaan Borret, Reinhilde Van Hooydonck van W&Z, Philippe Teughels van AG Stadsplanning Antwerpen.	
	10u45-11u15	Koffiepauze	
	11u15-11u45	Presentatie resultaten participatieweek Kaaien op Tafel door Piet Van Laecke.	
	11u45-12u30	Reflecties op Kaaienplan door gastsprekers Marta Moretti (adjunct-directeur International Centre Cities on Water, Venetië) en Clara Mendes (Polo Universitário Alto da Ajuda, Lissabon) en Eric Van Hooydonck (Hoogleraar maritiem recht, Universiteit Antwerpen)	
12u30-13u30	Lunch	Flandriaboten aangemeerd op Eilandje (Willemdok, Verbindingsdok en Kattendijkdok)	
13u30-17u Kaaienateliers	13u30-15u	Bespreking van het voorontwerp Kaaienplan volgens de deelgebieden waarmee het Kaaienplan werkt. 4 à 5 groepen van maximum 50 personen. Elke groep behandelt dezelfde thema's.	Flandriaboot
	15u-15u20	Koffiepauze	
	15u20-17u	Vervolg ateliers	
17u-18u Optie lezingen	Lezingen over waterfrontsteden Bordeaux (Michèle Laruë-Charlus en Thierry Guichard) en Venetië (Maria Teresa Brotto).	Flandriaboot	
18u	Receptie	Stuurboord	
20u Openingsfeest KAAiLAND	Openingsfeest van het KAAiLAND programma (19 maart tot 21 juni 2009) van Antwerpen Open. Te reserveren bij betaling inschrijvingskost.	Verrassingslocatie	

PROGRAMMA DAGEN VAN DE KAAIEN | ZATERDAG 21 MAART 2009

Tijdsblok	Verloop	Locatie	
9u30-12u45 Slotpresentatie resultaten (infobalie open van 9u15 tot 13u)	9u30-10u15	Presentatie resultaten participatieweek Kaaien op tafel	Stuurboord (Hangar 26) Rijnkaai 96 2000 Antwerpen
	10u-10u45	Presentatie resultaten Kaaienateliers	
	10u45-11u15	Vertoning DVD Kaaienplan	
	11u15-12u	Paneldebat met ontwerpteam PROAP/WIT, Bob Van Reeth, Prof. Dr. Jef Van den Broeck (KULeuven) en stadsbouwmeester Kristiaan Borret Leiding debat: Prof. Dr. André Loeckx (KULeuven)	
	12u-12u30	Vragen uit publiek over debatthema's en interview met ontwerpers over 'Hoe verder met het Kaaienplan'	
	12u30-12u45	Slotwoord door burgemeester Patrick Janssens en ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal nv. en Vlaams Minister-President Kris Peeters	



Oude stad en Schipperskwartier

DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009

Wijk aan het water



OUDE STAD

Oude stad en haven ontwikkelen samen

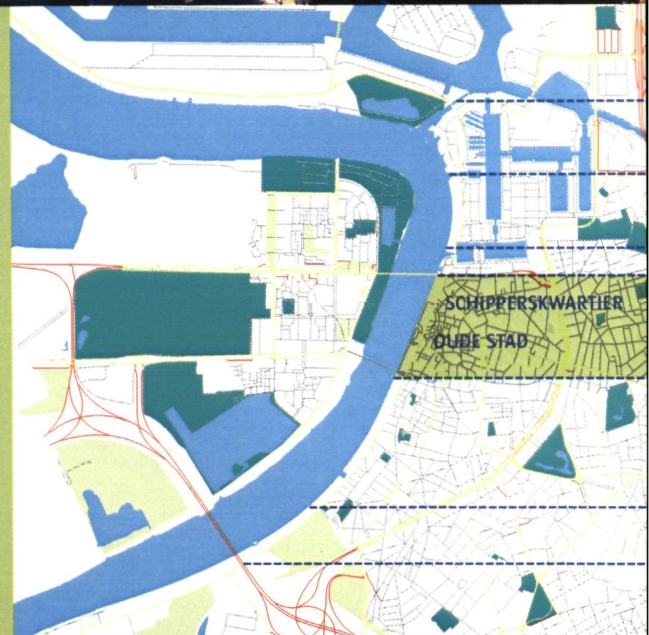
Antwerpen ontstaat rond 650 als nederzetting in een bocht van de Schelde. De groei van natuurlijke aanmeerplaats tot haven gaat hand in hand met een concentrische groei van de stad (850-1400). Het middeleeuwse stadsweefsel wordt sterk bepaald door de vestinggrachten die bij elke uitbreiding worden aangelegd. Oude vestinggrachten worden hierbij telkens hergebruikt als binnenhavens. In de gouden 16de eeuw wordt Nieuwstad (het huidige Eilandje) het havenkwartier van de stad. Het havengebied kent een bloeiperiode in de 19de eeuw.

Oude stad en rivier leven naast elkaar

Eind 19de eeuw worden de Scheldeoevers rechtgetrokken. Deze moeten plaats maken voor verharde kaaien om de industriële schaalvergroting van de havenactiviteiten op te vangen. Stadsdelen die in de weg liggen van het nieuwe Scheldetraject, worden vernietigd. De vlieten in de binnenstad worden overdekt of opgevuld. Langzaam maar zeker vervreemdt de stad van haar rivier, de havenactiviteiten en -infrastructuur op de kaaien vormen een barrière.

Haven en inwoners zoeken ruimte buiten de oude stad

Midden 20ste eeuw volgt er nog een schaalvergroting en een verhuis van het zwaartepunt van de haven naar het noorden. Stad en haven staan nog meer los van elkaar. Er komt een stadsvlucht op gang. Wonen in de rand, 'in het groen', wordt politiek sterk gepromoot en neemt hierdoor toe. In dezelfde lijn wordt Linkeroever ontwikkeld als nieuw stadsdeel.



Verzadigde binnenstad

Het grillige, dichte stadsweefsel van de historische binnenstad vormt vandaag het toeristische hart van de stad. Ook toerisme in de vorm van riviercruises neemt toe. De binnenstad kent een grote concentratie van handel, horeca en kantoren, dus ook werkgelegenheid. De functie wonen komt hoe langer hoe meer in verdrinking. Vanaf 1920 daalt het aantal inwoners in het stadscentrum drastisch van 82745 inwoners tot 21584 inwoners in 1980. In de jaren '70 begint de stad wonen in de binnenstad te promoten. Sindsdien is het inwonersaantal gestabiliseerd en zelfs licht toegenomen.

In de dichte binnenstad zijn publieke ruimten en groen eerder schaars. De grootste pleinen hebben niet alleen een belangrijke toeristische aantrekkingskracht, maar vormen ook de plaatsen waar men groen in het straatbeeld kan brengen.

SCHIPPERSKWARTIER

Het Schipperskwartier is een van de oudste buurten van Antwerpen. De ontwikkeling van de zeemanswijk hangt samen met de bloei van de haven en aanpalend voormalig havenkwartier Eilandje. Het Schipperskwartier is een bruisende maar ook wat 'ruigere' wijk, als thuis- en tussenhaven van zeebonken en matrozen op zoek naar vertier.

Met de 20ste-eeuwse verhuis van de haven naar het noorden, ebt het bruisende karakter van dit kwartier een stukje weg. Maar het is voornamelijk de internationalisering en schaalvergroting van criminaliteit en prostitutie die de wijk aantasten. De inplanting van sociale woningen zorgt mee voor een broos bevolkingsevenwicht en maakt de wijk nog gevoeliger voor deze problematiek.

Einde jaren 1990 dienen de bewoners een petitie in bij het stadsbestuur. De stad reageert onder het motto 'Schipperskwartier. Een verleidelijk stukje Antwerpen' met een aanpak op vier fronten: boeiend stadsdeel, aangename woonwijk, aantrekkelijk voor investeerders en beheersing en controle van raamprostitutie. Deze aanpak brengt een positieve evolutie op gang van renovatieprojecten, extra inspanningen van de politie, dalende criminaliteit en projecten rond de veiligheid en gezondheid van prostituees.



Het Eilandje

DAGEN VAN DE KAAIEN

19-21 MAART 2009

Wijk aan het water



EILANDJE

Het Eilandje ontstaat in de 16de eeuw als Nieuwstad. Begin 19de eeuw laat Napoleon Bonaparte hier het Bonapartedok uitgraven als militaire infrastructuur. Later volgt het Willemdok. Het Eilandje wordt in de 19de eeuw uitgebouwd tot het havenkwartier van de stad. Een bruisende volkswijk ontstaat rondom de vele dokken. Havenactiviteiten gaan hier hand in hand met het dagelijks leven. De verhuis van de haven naar het noorden veroorzaakt hier jarenlange leegstand en verwaarlozing. De eerste aanzet tot vernieuwing van het Eilandje komt begin jaren 1990 op initiatief van Stad aan de Stroom vzw. De vereniging pleit bij het stadsbestuur (aanvankelijk met succes) voor de herwaardering van de verlaten havengerelateerde stadsdelen Eilandje, Scheldekaaien en Nieuw Zuid. De ambities voor Stad aan de Stroom stranden echter in 1994 wegens gebrek aan politieke draagkracht. Desondanks wordt voor het Eilandje in de jaren daarop verder gewerkt aan een uitgebreid plannenkader.

Vandaag is de ontwikkeling van het Eilandje volop aan de gang. Een Masterplan Eilandje met gefaseerde aanpak vormt de verschillende deelgebieden van het 172 ha grote projectgebied om tot levendige gemixte woonwijken aan het water. De eerste fase is volop aan de gang en omvat de ontwikkeling van het oudste, zuidelijke deel (Oude Dokken, Montevideo- en Cadixwijk). De tweede fase betreft de ontwikkeling van het noordelijke en oostelijke deel (Droogdokeneiland, Mexico Eiland en Kempeneiland). Het maritieme karakter van het Eilandje wordt zoveel mogelijk behouden. Dokken en historische gebouwen krijgen nieuwe maritieme, recreatieve en culturele functies.



RIJNKAAI EN DROOGDOKKENEILAND

Ter hoogte van het Eilandje wordt de kaaistrook iets breder. Rijnkaai is het 'gezicht' van het Eilandje naar de rivier en etaleert zowel modern gerenoveerde hangars als historische gebouwen en havenkranen.

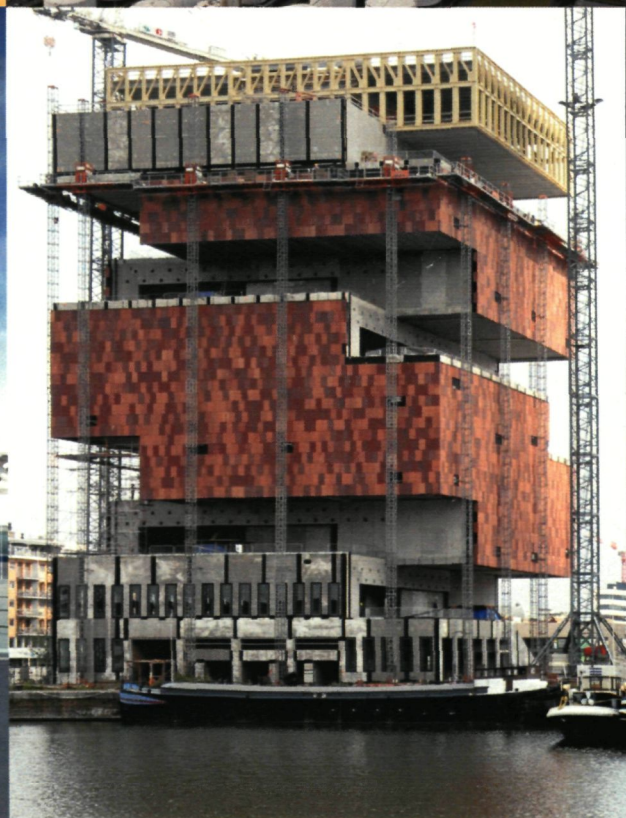
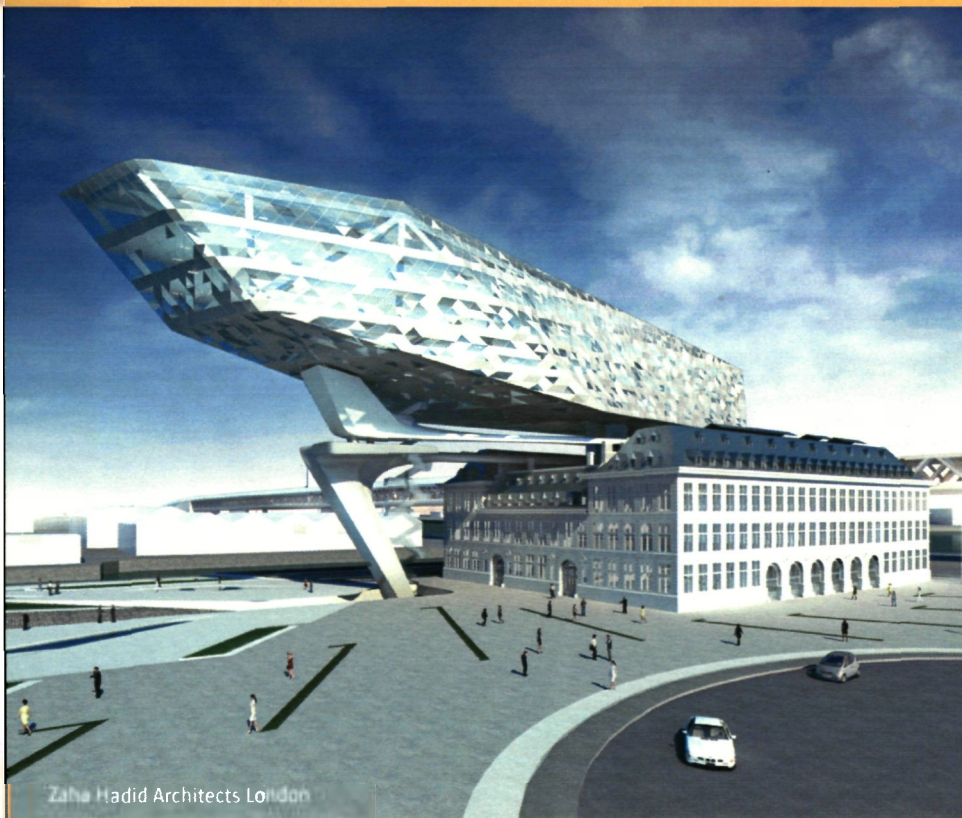
Ten noorden van Rijnkaai ligt Droogdokkeneiland. Hier gaan de verharde kaaien over in de natuurlijke Scheldeoevers. De Droogdokken zelf zijn beschermd industrieel erfgoed. In de toekomst zullen grote infrastructurele ingrepen een nieuw decor vormen voor Droogdokkeneiland.

HAVEN

De hedendaagse zeehaven vormt fysiek bijna een wereld op zich. Achter het Eilandje strekt ze zich kilometers uit tot aan de Nederlandse grens. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, gevestigd aan de Entrepotkaai, wil daarom de band van de Antwerpenaar met zijn haven versterken.

Het Havenbedrijf is founder van het Museum aan de Stroom op het Eilandje en richt daar een Havenpaviljoen in over de moderne haven. Het museum zal onder andere de havengeschiedenis tentoonstellen. Met 'Kunsthaven' werkt het Havenbedrijf ook samen met kunstcampus deSingel en deFilharmonie.

De nieuwe hoofdzetel van het Havenbedrijf komt op het Mexico-Eiland en wordt ontworpen door het architectenbureau Zaha Hadid Architects.



STAD ANTWERPEN



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

www.antwerpen.be
03 22 11 333

Linkeroever

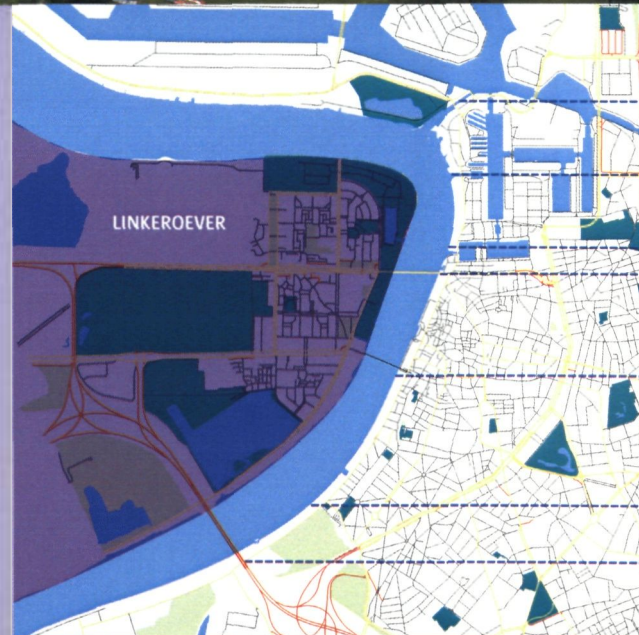
DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009

Wijk aan het water



De positie van Linkeroever in zijn ruimere omgeving is vrij uitzonderlijk. Versterkt door de beperkte toegankelijkheid van Linkeroever van op de rechteroever (enkel via tunnels), speelt hier een bijzondere relatie met de Schelde. De natuurlijke oevers van Linkeroever contrasteren met de verharde kaaien op de rechteroever en laten een zacht en direct contact met het water toe. De stad verlangt een synergie tussen Linkeroever en de rechteroever, vertrekkende vanuit het wezenlijke verschil in hun rol voor de stad Antwerpen.

Het Linkeroever van vandaag wordt verder gekenmerkt door enorme open ruimten, brede lanen en weelderige groene ruimten. De belangrijkste woonvormen op Linkeroever zijn eengezinswoningen en appartementen in rustige residentiële wijken en sociale huisvestingsblokken (hoogbouwwijk Europark). Linkeroever beschikt over een eigen, populair 'strand', een bibliotheek, OCMW dienstencentrum, jongerenwerking, ... Recente stadsprojecten richtten zich onder andere op de verbetering van de sociale samenhang en sociale voorzieningen in de bestaande wijken. Doorheen de tijd bekeken is het transformatievermogen van het landschap van Linkeroever buitengewoon opmerkelijk. Het historisch landschap heeft doorheen de laatste eeuw heel wat radicale transformaties ondergaan. De fenomenale overgang van polders naar een woestijnachtig landschap, de spontane ontwikkeling van ecologisch waardevolle natuur en tenslotte de bijzondere verstedelijkingsgolf die ingezet werd in de jaren '50. Deze bracht en brengt ingrepen met zich mee, gaande van modernistische bebouwing tot zware infrastructuurwerken (Oosterweelverbinding, Sigmawerken).





De bebouwing heeft zich, ondanks menige kandidaat ontwerpvoorstellen, in zekere mate ingehouden en niet heel Linkeroever bezet. In het kader van verdere, duurzame ontwikkeling, heeft het stadsbestuur in 2008 een eerste ontwikkelingsconcept uitgewerkt voor wonen in het uitgestrekte landschapspark Linkeroever. Hierin wordt veel belang gehecht aan een logische padenstructuur, waarbij de toegankelijkheid van het water via de zachte Scheldeboorden een belangrijke rol speelt. De groene corridor rond de oever wordt opgeladen met watergebonden recreatieve functies, zoals een speeltuinslinger, een zwembad, ... Het ontwikkelingsconcept legt geen hypotheek op een mogelijk programma, maar geeft wel belangrijke richtlijnen mee. In de loop van 2009 wordt gestart met de aanleg van Regatta, een geïntegreerd stedelijk wooncomplex aan het Galgenweel, waar groen en water centraal staan.



STAD ANTWERPEN



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

www.antwerpen.be
03 22 11 333

DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009



Leeswijzer
Kaaienplan

't Stad
is van
iedereen.

Context en achtergrond van het Kaaienplan



BEWOGEN SCHELDETRAJECT

Een bewogen ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis. Een voortdurend veranderende relatie tussen stad en stroom. Het bijzondere statuut van het gebied als enorme, ongeclaimde maar intensief gebruikte 'leegte'.

In 1994 bleek echter dat er voor zulke grootschalige lange termijnprojecten nog onvoldoende politieke draagkracht was. De ambities van Stad aan de Stroom werden voor onbepaalde tijd opgeborgen.



De Antwerpse verharde Scheldekaaien ontstonden aan het einde van de 19de eeuw. De Schelde werd rechtgetrokken om plaats te maken voor een kaaienstrook van bijna 7 km lang en gemiddeld 100 m breed. Delen van de binnenstad die in de weg lagen van het nieuwe Scheldetraject, werden onteigend en gesloopt. De nieuwe kaaien werden het toneel van zware havenactiviteiten, afgesloten van de stad.

In de tweede helft van de 20ste eeuw breidden de havenactiviteiten uit naar het noorden van de stad. De Scheldekaaien bleven verweesd achter. Ook andere havengebieden en wijken, zoals het Eilandje en het Schipperskwartier, verloren een stuk van hun betekenis en functie. Langzaam raakten deze stadsdelen verwaarloosd – vervreemd van stad en haven. Bovendien werd in 1978 de huidige betonnen waterkeringmuur van 1m35 hoog aangelegd langsheen de kaaien. De muur was een van de beschermende maatregelen uit het Vlaams Sigmaplan van 1977, maar betekende een extra vervreemdend element voor de kaaien.

Einde jaren 1980 ontstond de beweging Stad aan de Stroom vzw, die bij het stadsbestuur pleitte voor de herwaardering van de verwaarloosde stadsdelen langsheen de Schelde. De vzw organiseerde samen met het stadsbestuur een reeks culturele evenementen om het unieke potentieel van dit gebied aan te tonen. Ze organiseerde ook een internationale ontwerpwedstrijd voor een groot gebied langsheen de Schelde. Dit leverde ontwerpen op van vooraanstaande ontwerpers zoals Manuel de Sola-Morales (Eilandje en kaaien) en Toyo Ito (Nieuw Zuid en de gedempte Zuiderdokken).

Wel kregen de kaaien dankzij private initiatieven een nieuw front in de vorm van luxeappartementen en lofts. Maar op enkele ingrepen in het centralere gedeelte (de Cruise Terminal, de wandel- en fietspaden, de heraanleg van de kaaiweg, ...), bleef de publieke ruimte jarenlang onaangeroerd. Ondertussen werd ze wel spontaan in gebruik genomen om te wandelen, picknicken, joggen, fietsen en zelfs voor grote evenementen en feesten. Grote delen van de kaaien werden dan weer ingepalmd als parking.

STROOMVERSNELLING

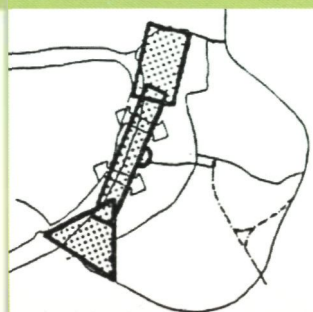
Door gecombineerde ambities van de stad en de Vlaamse overheid, raken de plannen voor de kaaien in stroomversnelling.

De Vlaamse overheid maakte in 2005 een geactualiseerd Sigmaplan op basis van een geëvolueerde visie op waterbeleid en waterbeheersing. Het uitgangspunt is leren omgaan met de gevolgen van de stijgende zeespiegel en de toenemende kans op overstromingen. Waterwegen & Zeekanaal nv (W&Z) werd door de Vlaamse overheid verantwoordelijk gesteld voor de uitvoering van het nieuwe Sigmaplan.

Voor Antwerpen betekent het geactualiseerde Sigmaplan een verhoging van de huidige waterkering tot 2m25.

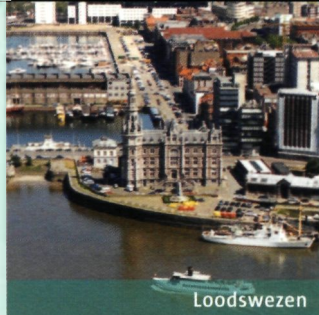


ANTWERPEN
stad aan de stroom

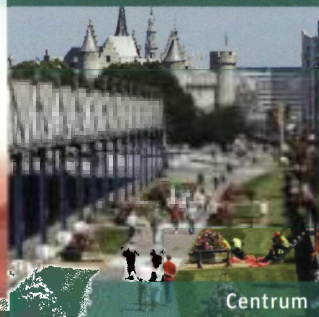


Keuzes voor de kaaien als caleidoscoop

Het Kaaienplan beslist om de eenvormigheid en herkenbaarheid van de kaaien te behouden en te bekrachtigen in hun functionele en vormelijke samenhang. Toch behoudt of krijgt elk deelgebied van de kaaien een eigen 'couleur locale'.



Loodswezen



Centrum

De kaaien zijn immers als een caleidoscoop, zegt het Kaaienplan. Op zich een vrij eenvoudig instrument, waardoor je toch de meest complexe variatie aan kleuren en indrukken kan zien.

De kleuren en sferen van de verschillende stadswijken, de bewegingen en de getijden van het water en de rijke geschiedenis, zijn op de kaaien zo goed voelbaar net omdat ze zelf zo eenvoudig zijn. De kaaien kunnen potentieel drager worden voor datgene waar in een bepaald stadsdeel gebrek aan is: dat kan ruimte zijn, groen, rust, een betere band met de rivier, of plaats voor evenementen of cultuur. Mits een strategische selectie van deelgebieden met achterliggende stadsdelen en een duidelijke keuze voor de kaaien als een herkenbaar geheel, kan er in een derde stap op maat worden gewerkt, zonder het geheel uit het oog te verliezen.



Nieuw Zuid



Rijnkaai

TYPERING EN ONTWERPRICHTLIJNEN PER DEELGEBIED

Vanuit één dezelfde ontwerphouding en binnen gemeenschappelijke krijtlijnen, kan in een derde stap een typering worden uitgezet voor de verschillende deelgebieden.

Als resultaat van een samenhangende benadering van mogelijke waterkeringoplossingen en keuzes voor de wenselijke publieke ruimte, worden de vorm en locatie van de waterkering en de basisinrichting van de publieke ruimte nu samen geconcretiseerd. De gemaakte selecties voor de waterkering zijn in deze stap een praktische toolkit.

De waterkeringoplossingen voor het stadscentrum en voor deelgebied Sint-Andries-Zuid, herbemiddelen kaairuimte ten voordele van – respectievelijk – de stad en de rivier. Door een mobiele waterkering dichtbij de rivier, staat de 'droge' kaairuimte aan het stadscentrum als een enorme stedelijke infrastructuur ter beschikking van activiteiten waar in de binnenstad geen ruimte voor is.



Petroleum-Zuid



Sint-Andries-Zuid



Droogdokken

Ter hoogte van Sint-Andries-Zuid creëren een dijk aan de kant van de stad en een spel van hellingen naar de rivier toe een overstroombare vrijeplaats, afgeschermd van de stad en in de ban van de rivier.

Drogdokkeneiland articuleert de noordelijke overgang van verharde kaaien in een natuurlijke oever. De keuze voor de waterkering valt op een natuurlijke dijk en hellingen. De keuze voor de publieke ruimte valt op een stedelijk, glooiend rivierpark.

Op Petroleum Zuid vertaalt de waterkering de zuidelijke overgang in een natuurlijke oever eveneens door een natuurlijke dijk en groen. Anderzijds optimaliseren een verhoogde aanmeerstrook en een nieuw logistiek platform de strategische ligging van Petroleum Zuid voor havenactiviteiten en binnenvaart. Voor de deelgebieden Rijnkaai, Loodswezen en Nieuw Zuid is voornamelijk het potentieel voor ontwikkelingen bepalend. Op deze plaatsen kan gewerkt worden met waterkeringoplossingen zoals de integratie van de kering in een (nieuw) gebouw of de volledige verhoging van het maaiveld. Rijnkaai kan met bestaande en nieuwe gebouwen een nieuw waterfront vormen voor het aangrenzende Eilandje (zelf een stadsdeel in volle ontwikkeling). De oppervlakte van de kaastrook laat een verhoging van het maaiveld toe. De gebouwen worden ingezet als waterkering. Het zicht op en de toegankelijkheid van de Schelde worden gevrijwaard door keringen die door de verhoging van het maaiveld slechts op borsthoogte komen.

Ook op deelgebied Loodswezen-Bonapartesluis kan een gerenoveerd Loodswezen of een nieuw gebouw dienen als waterkering en ook een ruimtelijke meerwaarde betekenen.

Nieuw Zuid is een toekomstige wijk van woningen en kantoren. Vandaag is het nog een verlaten spoorwegterrein. Dat maakt economische en eenvoudige waterkeringoplossing mogelijk, namelijk de verhoging van het hele terrein, eventueel gecombineerd kering op borsthoogte. De wijk kan zo dichtbij het water gebouwd worden op het verhoogde gelijkvloers. Dwars op het water georiënteerd, voor een nog betere zichtrelatie.

KLAAR VOOR ONTWERPVOORSTELLEN

Het vierde, ontwerpmatige benaderingsniveau bevat ontwerp mogelijkheden en referentiebeelden ter illustratie van de bedoeling en de methodiek van het Kaaienplan.

Wat vandaag voorligt, is een voorontwerp masterplan. Het definitieve Kaaienplan wordt aan het einde van het interactieve opmaakproces, goedgekeurd door de betrokken publieke actoren (gepland voor het najaar van 2009). Het Kaaienplan, eens goedgekeurd en bekrachtigd zal dan op lange termijn dienen als overeenkomst tussen de betrokken verantwoordelijken en als kader voor de uitvoering van de verscheidene deelprojecten (gepland vanaf 2011).





Maar een eenvoudige verhoging van de waterkeringmuur met 90 cm is zowel voor de stad als voor W&Z absoluut geen optie. Ze willen dan ook op zoek gaan naar creatieve en flexibele oplossingen.

In de periode waarin het nieuwe Sigmapijn werd opgesteld, werkte de stad volop aan het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Hierin werden verscheidene strategische en gebiedsgerichte stadsprojecten opgenomen die gezamenlijk bijdragen aan de lange termijnontwikkeling van de stad.

Toekomstige Waterkeringshoogte: meer dan 9m TAW

Actuele Waterkeringshoogte: 8m35 TAW

Niveau Kaaimuur: 7m TAW

1m35 > 2m



OP WEG NAAR EEN MASTERPLAN

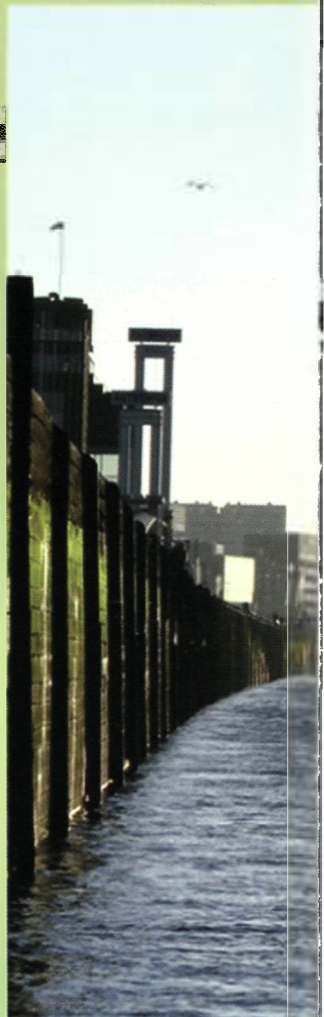
Stad en W&Z bundelen hun krachten en ambities in een Kaaienplan.

De stad en W&Z zoeken nu samen naar oplossingen voor een drievoudige probleemstelling: de aanpassing van de waterkering, de stabilisatie van de historische kaaimuur (al bij de aanleg eind 19de eeuw doken stabiliteitsproblemen op) en de vernieuwing van de publieke ruimte.

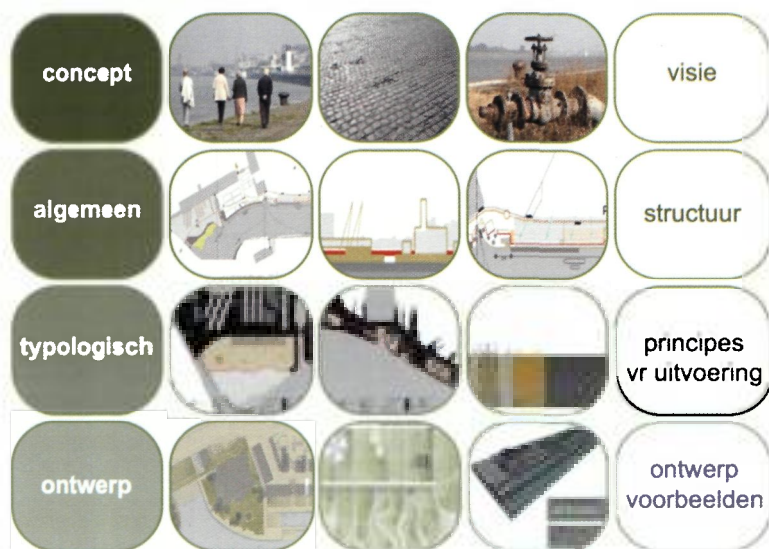
Om de samenwerking voor dit enorme project in goede banen te leiden, is er nood aan een overkoepelend en integrerend masterplan.

Via de procedure van de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester selecteerden de stad en de Vlaamse overheid de tijdelijke vereniging rond het Portugese landschapsbureau PROAP en het Vlaamse architectenbureau WIT om een masterplan uit te werken. De ontwerpers beschouwen de nodige aanpassingen aan de waterkering als een unieke kans om de kaaien te vernieuwen als veilig en kwalitatief publiek domein. Bovendien is het de gelegenheid bij uitstek om het bijzondere statuut van de kaaien voor eens en voor altijd te bevestigen en te bestendigen. PROAP kreeg de opdracht om een 'Kaaienplan' op te maken waar de stad, de Vlaamse overheid en andere betrokken partijen zich in kunnen vinden. De opdracht was niet het maken van een eindontwerp, maar een toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkeling van de kaaien. Bijkomend moesten de timing en financieringspistes voor de heraanleg van de kaaien onderzocht worden. Het Kaaienplan zal op lange termijn gelden als referentiekader en vormt hiermee ook de basis van alle afspraken tussen alle betrokken publieke partijen.

Het opstellen van het Kaaienplan is noodzakelijkerwijs een iteratief en interactief proces op zich. Verscheidene interactiemomenten tussen de opstellers van het Kaaienplan en de betrokken overheden, moeten leiden tot een definitief goedgekeurd Kaaienplan.



Opzet en werkwijze van het Kaaienplan



Het Kaaienplan moet nu reeds belangrijke en dringende keuzes maken over de toekomst van de kaaien.

Het plan moet als het ware op zoek naar de 'ziel' van de kaaien. En naar manieren en voorwaarden om deze te behouden, beschermen en versterken bij de heraanleg. De gewenste publieke ruimte en de waterkering zijn hierbij prioritair en onderling afhankelijk.

Het Kaaienplan selecteert in vier benaderingsniveaus of 'stappen' reeds aanwezige en gewenste eigenschappen van de kaaien voor behoud of verbetering bij de heraanleg. De waterkering wordt gelijktijdig onderzocht en geïntegreerd als voorwaarde voor- en structurerende vormgever van het publiek domein. Het gewenste publiek domein bepaalt op haar beurt de randvoorwaarden voor de waterkering. Bij elke stap worden de ontwerprichtlijnen concreter, maar ook flexibeler toe te passen.

De eerste stap, op het 'conceptuele' niveau, omvat de ontwerphouding (visie, rol en functies) die aan de basis van het Kaaienplan ligt en heeft het meest bindende karakter. Stap twee bevat structurerende keuzes en elementen die vorm geven aan fundamentele krijtlijnen. Binnen deze krijtlijnen worden in de derde stap typologische ontwerprichtlijnen (karakter en vorm) uitgewerkt, die in de ontwerpfasen zowel houvast als flexibiliteit moeten bieden. De vierde stap illustreert deze methodiek aan de hand van mogelijke ontwerpmatige uitwerkingen – vanuit de ontwerphouding uit de eerste stap, binnen de krijtlijnen uit de tweede stap en op basis van de typologie uit de derde stap.

ONTWERPHOUDING:

de kaaien zijn van niemand en van iedereen

In de eerste stap doet het Kaaienplan een aantal algemene uitspraken over de meest waardevolle eigenschappen van de kaaien. Het behoud en de bestendiging van deze eigenschappen geldt voor het hele projectgebied en moet in alle ontwerpvoorstellen onvoorwaardelijk gegarandeerd worden.

De kaaien vormen **één dynamisch stedelijk landschap** met aan de ene kant de beweging van de rivier en aan de andere kant het bruisende stadsleven.

Ze zijn ook een **tussenterm**. Een tussen ruimte tussen stad en stroom en een 'decompressieruimte' waar de stedeling op adem komt. Een plaats waar je 'tussentijd' doorbrengt, weg van het hectische stadsleven.

De kaaien vormen ook een toegangspoort en een **overgangzone**. In de breedte zijn de kaaien een poort tussen stad en rivier. In de lengte volgen ze de overgangen tussen verscheidene stadswijken. Symbolisch vormen ze een poort tussen heden en verleden.

De kaaien zijn een **historisch monument**. Je kan op de kaaien sporen zien van het verleden als haven. Gebouwen, loodsen en hangers, sluisen, dokken, kranen en kraansporen getuigen van het rijke verleden van de kaaien. Maar ook aanmerende boten maken een belangrijk deel uit van de monumentaliteit van de kaaien.

De kaaien vormen duidelijk **één groot geheel**. Vooral de kasseien van het kaaioppervlak en de oude blauwstenen kaaimuur zorgen ervoor dat de kaaien als herkenbaar zijn als een geheel. Maar ze moeten ook goed herkenbaar en uitnodigend zijn als publieke ruimte. Dat is vandaag op sommige plaatsen niet het geval.

De kaaien vormen vooral ook **de meest bijzondere publieke ruimte** van de stad en verdienen het om hierin bevestigd te worden. Door hun eigenheid, hun maat, en hun unieke positie tussen stad en rivier, ontsnappen de kaaien aan de eenduidige definieerbaarheid van de andere formele publieke ruimtes in Antwerpen.

De kaaien zijn van niemand en iedereen, niets en alles kan er. Op de kaaien ben je vrij. Je kan er wandelen, joggen, fietsen en spelen. Je kan er naar grote en kleine evenementen gaan. Of je kan er helemaal alleen even uitwaaien. Op de kaaien voel je de sfeer van de aanpalende stadswijken, de sfeer van de rivier, kortom, de unieke sfeer van de stad.





Basiskeuzes voor mobiliteit

In de waterkeringoplossingen van het Kaaienplan is het vermijden van een barrièrewerking tussen stad en rivier een absolute prioriteit. Om diezelfde reden worden in het Kaaienplan enkele basiskeuzes voor mobiliteit gemaakt.



Het belangrijkste principe voor mobiliteit in het Kaaienplan is dat voetgangers en fietsers veilig moeten kunnen bewegen op en langs de kaaien. Dit houdt een veilig fietspad in over de lengte van de kaaien, ruimte en oversteekbaarheid voor voetgangers, een goede aansluiting van de kaaien op het openbaar vervoersnetwerk en een evaluatie en aanpassing van het autoverkeer langs de kaaien.

Mede door de jarenlange onderbenutting van de kaaien, vormt de kaaiweg vandaag een belangrijke toegangsweg naar de oude binnenstad en worden aanzienlijke delen van de enorme kaairuimte 'op eigen risico' gebruikt als parking. Het Kaaienplan voorziet echter een rol voor de kaaien in een autoluwe binnenstad. Onder andere door het voorzien van parkeeralternatieven op strategische plaatsen.

Deze parkeervoorzieningen moeten aangesloten worden op het tramnet in het noordelijke en zuidelijke deel van de kaaien. Het centrale gedeelte van de kaaien is reeds goed bereikbaar via de tram in de binnenstad. Op termijn zou een kaaitram over de volledige lengte doorgetrokken kunnen worden. Hierbij dient dan wel rekening gehouden te worden met eenvoudige oversteekbaarheid voor voetgangers, bijvoorbeeld door de bundeling van alle verkeer in een stroom.

Een bijzonder aandachtspunt in het Kaaienplan is openbaar watervoer. Watertaxi's en waterbussen vormen een aanvulling op het openbaar vervoer op de rechteroever en een nieuwe verbinding met Linkeroever.

KRIJTLIJNEN: Structurerende keuzes en elementen

Het Kaaienplan maakt in een tweede stap belangrijke structurerende keuzes die in alle verdere stappen en in toekomstige ontwerpen zullen worden meegenomen. Deze beslissingen worden samengevat in vier thema's: palimpsest, waterkering, mobiliteit en caleidoscoop.

Selecties voor de kaaien als palimpsest

De kaaien bevatten net als een palimpsest (een herbruikbaar perkament door het wegschrapen en overschrijven van lagen tekst – sporen van oudere lagen worden goed zichtbaar onder ultraviolet licht), meerdere lagen geschiedenis. Zo behoren de archeologische sites op de kaaien en het Steen tot de oudste lagen. In een 19de eeuwse laag vinden we de kaaimuur, de wandelterrassen, bepaalde hangars, het Noorderterras en het Loodswezen. De 20ste eeuwse laag bevat onder andere de Sint Annatunnel en het Zuidterras. Deze en andere historische elementen worden geselecteerd voor zorgvuldige evaluatie. Het is niet uitgesloten dat het behoud van een bepaald element in deze evaluatie niet opweegt tegen andere keuzes in het Kaaienplan, zoals het vrijwaren van de toegankelijkheid van de rivier. Het aanmeren van allerlei schepen is en blijft de belangrijkste continue historische karakteristiek van de kaaien, en krijgt ook een plaats in de hedendaagse stedelijke context. De 21ste eeuwse laag moet nu verbeterd en aangevuld worden, zonder daarbij de oudere lagen weg te vagen. De waterkering zal voor de 21ste eeuwse laag wellicht het belangrijkste element zijn. Indien er extra elementen worden toegevoegd om de 21ste eeuw te vertegenwoordigen, dient dit zeer gedoseerd te gebeuren, ook voor toekomstige generaties moeten de kaaien hun rol als palimpsest kunnen blijven spelen.

Selecties voor de waterkering

De aanpassing van de waterkering is een absolute voorwaarde voor de veiligheid van de kaaien. In de ambities van de stad en W&Z is het optrekken van de huidige betonnen waterkeringmuur van 1m35 tot de vereiste 2m25 geen optie. Daarom werkt het Kaaienplan met verschillende types van waterkering. Zo maakt een mobiele waterkering het mogelijk om dichterbij de rivier te komen, en zorgt het voor optimale riviergezichten. Een vaste waterkering kan helpen om een grens te benadrukken of een intieme plek te creëren. De combinatie van een dijk of helling met een vaste of mobiele waterkering op borsthoogte, creëert een balkon met prachtige uitzichten. Van op verhoogde dijken heb je een mooi uitzicht op de rivier en de stad. En gebouwen kunnen dienen als waterkering en als letterlijk kader voor mooie riviergezichten. Hoe verder de waterkering van de rivier wordt geplaatst, hoe meer overstroombare ruimte er op de kaai wordt gecreeerd. Hoe dichterbij de rivier, hoe meer droge kaairuimte er achter de waterkering wordt gecreeerd. Al deze vormen van waterkering bepalen in grote mate hoe de publieke ruimte er uit kan zien. Een dijk of een helling creëert andere mogelijkheden dan een vlottende ponton, een gebouw of een muur. Overstroombare publieke ruimte heeft andere mogelijkheden en beperkingen dan droge ruimte.



Sint-Andries en 't Zuid

DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009

Wijk aan het water

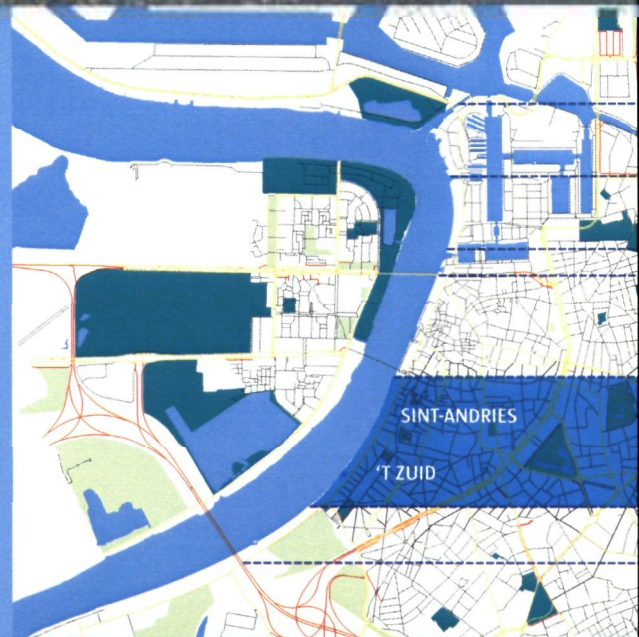


SINT-ANDRIES

Sint-Andries is vandaag een rustige woonwijk, pal in de stad. De wijk werd vroeger de 'parochie van miserie' genoemd. In de nauwe straten en kleine huisjes woonden arme gezinnen van havenarbeiders. Oudere mensen spreken nog over 't kantje': een armere wijk met beruchte bruine cafés. In de jaren '80 werden verscheidene volkshuisjes gesloopt voor de bouw van sociale woningen.

De Sint-Andriesplaats, ooit een vismarkt, is nu een gezellig buurtplein met onder meer een basketpleintje, enkele cafeetjes, een cultureel centrum, een school en een bibliotheek. De woonstraten zijn veelal autoluw, met enkele groenaanplantingen. Buurtbewoners ijveren voor het behoud van de vrij schaarse groene ruimte. Zo legden bewoners in samenspraak met de stad geveltuintjes aan. En in overleg met bewoners vernieuwt de stad het verwaarloosde binnengebied Munthof.

De Kloosterstraat is vandaag de winkelstraat voor antiek en design en de Kammenstraat heeft de hipste kledingzaken. Exclusieve ontwerpersmode vind je in de Nationalestraat, de chique boulevard die einde 19de eeuw werd aangelegd als verbinding naar het toen splinternieuwe Zuid.





HET ZUID

Op de plaats waar zich vandaag de wijk 't Zuid bevindt, stond vroeger het befaamde 16de-eeuwse Zuiderkasteel. Door de aanleg van een nieuwe verdedigingsgordel rond Antwerpen midden 19de-eeuw, verloor het Kasteel haar nut. Plannen voor een nieuwe wijk werden goedgekeurd in 1875. In datzelfde jaar werd gestart met de aanleg van 64 straten en van de Zuiderdokken.

Het Zuid was meteen een zeer drukke en populaire wijk door de havenactiviteiten en de vele winkels en cafeetjes. De wijk kende echter een belangrijke terugval toen de havenactiviteiten verdwenen en de Zuiderdokken werden gedempt. Maar door de ruimtelijke en architecturale kwaliteiten van de buurt, de typische pleinen met prachtige burgerhuizen (Lambermontplein, Gillisplaats, Marnixplein), werd het Zuid in de jaren 1980 herontdekt en staat het nu vooral bekend als culturele trekpleister en als trendy uitgaansbuurt met zeer veel bars, restaurants en andere uitgaansgelegenheden.

De gedempte Zuiderdokken vormen vandaag een enorm stedelijk plein. Een groot gedeelte van de ruimte wordt doorgaans gebruikt als parkeerruimte. Maar er is ook een speeltuintje en cultuur (Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen, Zuiderpershuis, ...). Enkele keren per jaar wordt het plein gebruikt voor grote evenementen als de Sinkenfoor.



Het Eilandje

DAGEN VAN DE KAAIEN

19-21 MAART 2009

Wijk aan het water

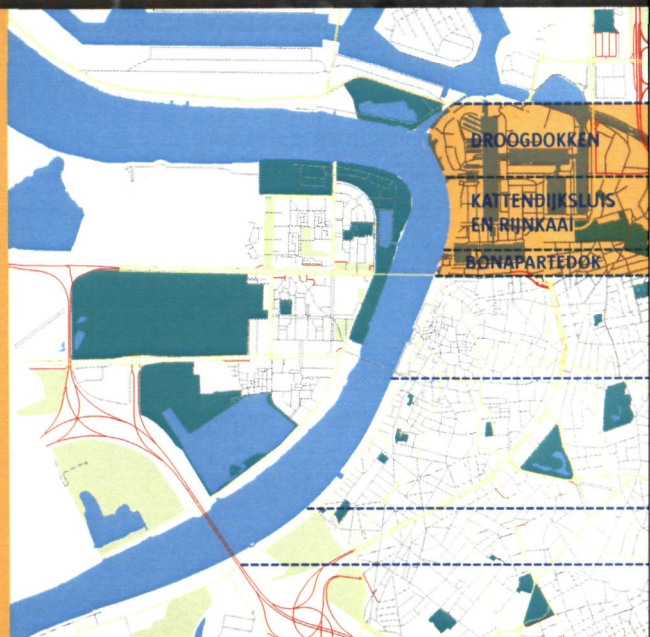


EILANDJE

Het Eilandje ontstaat in de 16de eeuw als Nieuwstad. Begin 19de eeuw laat Napoleon Bonaparte hier het Bonapartedok uitgraven als militaire infrastructuur. Later volgt het Willemdok. Het Eilandje wordt in de 19de eeuw uitgebouwd tot het havenkwartier van de stad. Een bruisende volkswijk ontstaat rondom de vele dokken. Havenactiviteiten gaan hier hand in hand met het dagelijks leven. De verhuis van de haven naar het noorden veroorzaakt hier jarenlange leegstand en verwaarlozing.

De eerste aanzet tot vernieuwing van het Eilandje komt begin jaren 1990 op initiatief van Stad aan de Stroom vzw. De vereniging pleit bij het stadsbestuur (aanvankelijk met succes) voor de herwaardering van de verlaten havengerelateerde stadsdelen Eilandje, Scheldekaaien en Nieuw Zuid. De ambities voor Stad aan de Stroom stranden echter in 1994 wegens gebrek aan politieke draagkracht. Desondanks wordt voor het Eilandje in de jaren daarop verder gewerkt aan een uitgebreid plannenkader.

Vandaag is de ontwikkeling van het Eilandje volop aan de gang. Een Masterplan Eilandje met gefaseerde aanpak vormt de verschillende deelgebieden van het 172 ha grote projectgebied om tot levendige gemixte woonwijken aan het water. De eerste fase is volop aan de gang en omvat de ontwikkeling van het oudste, zuidelijke deel (Oude Dokken, Montevideo- en Cadixwijk). De tweede fase betreft de ontwikkeling van het noordelijke en oostelijke deel (Droogdokeneiland, Mexico Eiland en Kempeneiland). Het maritieme karakter van het Eilandje wordt zoveel mogelijk behouden. Dokken en historische gebouwen krijgen nieuwe maritieme, recreatieve en culturele functies.



RIJNKAAI EN DROOGDOKKENEILAND

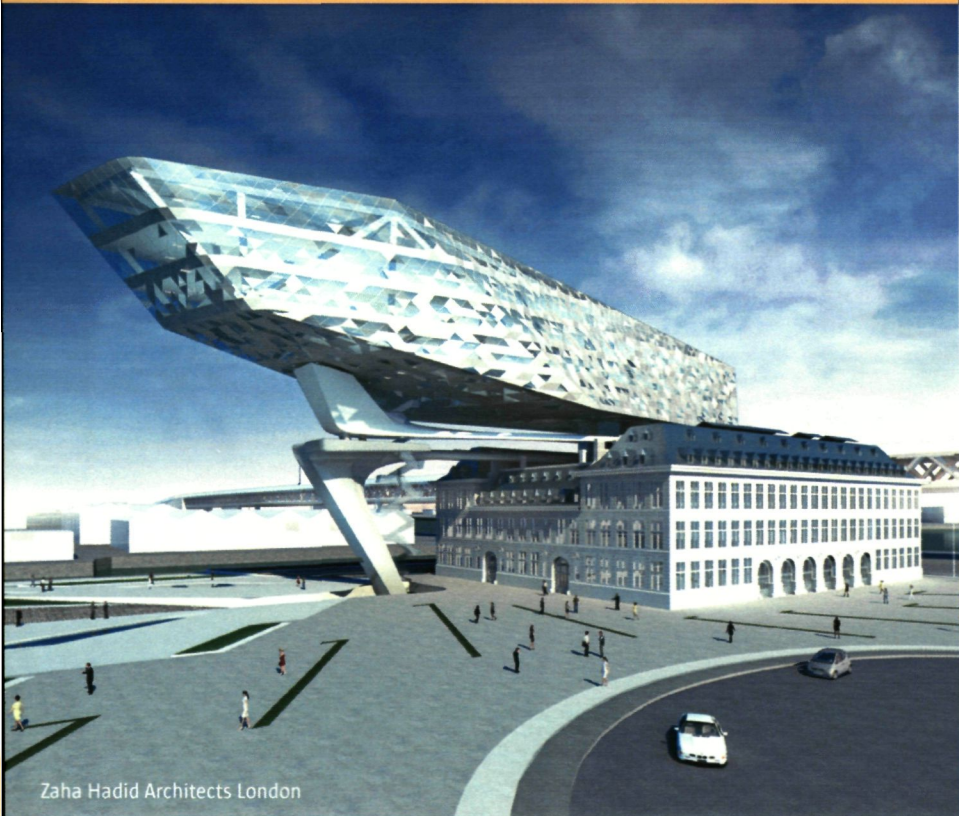
Ter hoogte van het Eilandje wordt de kaaistrook iets breder. Rijnkaai is het 'gezicht' van het Eilandje naar de rivier en etaleert zowel modern gerenoveerde hangars als historische gebouwen en havenkranen. Ten noorden van Rijnkaai ligt Droogdokkeneiland. Hier gaan de verharde kaaien over in de natuurlijke Scheldeoevers. De Droogdokken zelf zijn beschermd industrieel erfgoed. In de toekomst zullen grote infrastructurele ingrepen een nieuw decor vormen voor Droogdokkeneiland.

HAVEN

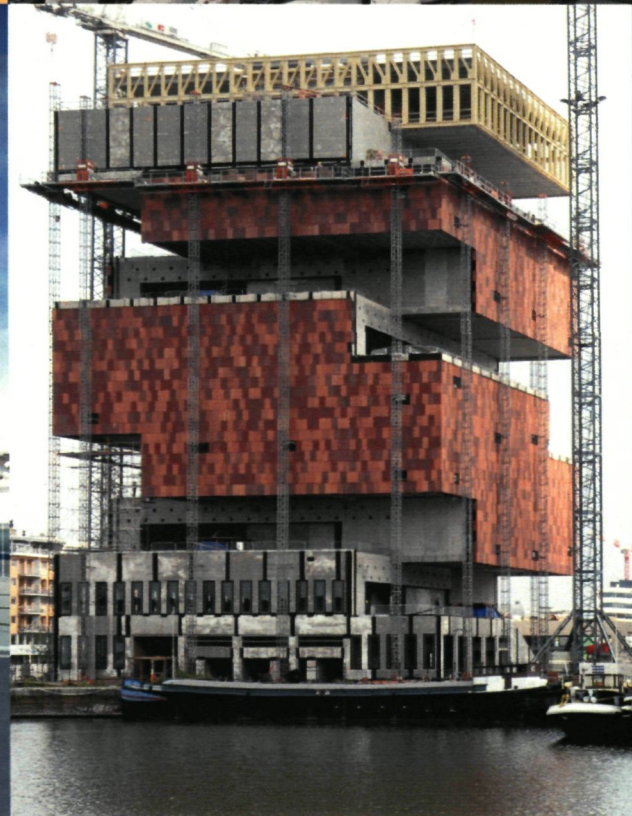
De hedendaagse zeehaven vormt fysiek bijna een wereld op zich. Achter het Eilandje strekt ze zich kilometers uit tot aan de Nederlandse grens. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, gevestigd aan de Entrepotkaai, wil daarom de band van de Antwerpenaar met zijn haven versterken.

Het Havenbedrijf is founder van het Museum aan de Stroom op het Eilandje en richt daar een Havenpaviljoen in over de moderne haven. Het museum zal onder andere de havengeschiedenis tentoonstellen. Met 'Kunsthaven' werkt het Havenbedrijf ook samen met kunstcampus deSingel en deFilharmonie.

De nieuwe hoofdzetel van het Havenbedrijf komt op het Mexico-Eiland en wordt ontworpen door het architectenbureau Zaha Hadid Architects.



Zaha Hadid Architects London



STAD ANTWERPEN



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

www.antwerpen.be
03 22 11 333

Oude stad en Schipperskwartier

DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009

Wijk aan het water



OUDE STAD

Oude stad en haven ontwikkelen samen

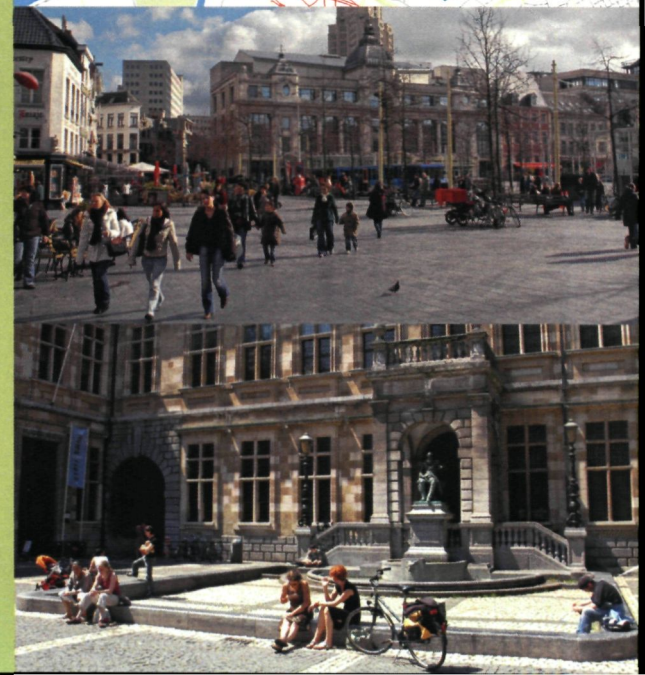
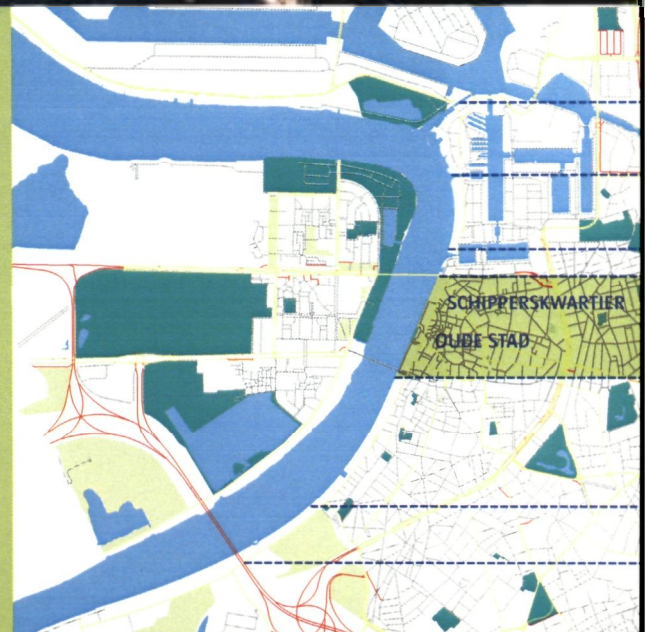
Antwerpen ontstaat rond 650 als nederzetting in een bocht van de Schelde. De groei van natuurlijke aanmeerplaats tot haven gaat hand in hand met een concentrische groei van de stad (850-1400). Het middeleeuwse stadsweefsel wordt sterk bepaald door de vestinggrachten die bij elke uitbreiding worden aangelegd. Oude vestinggrachten worden hierbij telkens hergebruikt als binnenhavens. In de gouden 16de eeuw wordt Nieuwstad (het huidige Eilandje) het havenkwartier van de stad. Het havengebied kent een bloeiperiode in de 19de-eeuw.

Oude stad en rivier leven naast elkaar

Eind 19de-eeuw worden de Scheldeoevers rechtgetrokken. Deze moeten plaats maken voor verharde kaaien om de industriële schaalvergroting van de havenactiviteiten op te vangen. Stadsdelen die in de weg liggen van het nieuwe Scheldetraject, worden vernietigd. De vlieten in de binnenstad worden overdekt of opgevuld. Langzaam maar zeker vervreemdt de stad van haar rivier, de havenactiviteiten en -infrastructuren op de kaaien vormen een barrière.

Haven en inwoners zoeken ruimte buiten de oude stad

Midden 20ste eeuw volgt er nog een schaalvergroting en een verhuis van het zwaartepunt van de haven naar het noorden. Stad en haven staan nog meer los van elkaar. Er komt een stadsvlucht op gang. Wonen in de rand, 'in het groen', wordt politiek sterk gepromoot en neemt hierdoor toe. In dezelfde lijn wordt Linkeroever ontwikkeld als nieuw stadsdeel.



Verzadigde binnenstad

Het grillige, dichte stadsweefsel van de historische binnenstad vormt vandaag het toeristische hart van de stad. Ook toerisme in de vorm van riviercruises neemt toe. De binnenstad kent een grote concentratie van handel, horeca en kantoren, dus ook werkgelegenheid. De functie wonen komt hoe langer hoe meer in verdrinking. Vanaf 1920 daalt het aantal inwoners in het stadscentrum drastisch van 82745 inwoners tot 21584 inwoners in 1980. In de jaren '70 begint de stad wonen in de binnenstad te promoten. Sindsdien is het inwonersaantal gestabiliseerd en zelfs licht toegenomen.

In de dichte binnenstad zijn publieke ruimten en groen eerder schaars. De grootste pleinen hebben niet alleen een belangrijke toeristische aantrekkingskracht, maar vormen ook de plaatsen waar men groen in het straatbeeld kan brengen.

SCHIPPERSKWARTIER

Het Schipperskwartier is een van de oudste buurten van Antwerpen. De ontwikkeling van de zeemanswijk hangt samen met de bloei van de haven en aanpalend voormalig havenkwartier Eilandje. Het Schipperskwartier is een bruisende maar ook wat 'ruigere' wijk, als thuis- en tussenhaven van zeebonken en matrozen op zoek naar vertier.

Met de 20ste-eeuwse verhuis van de haven naar het noorden, ebt het bruisende karakter van dit kwartier een stukje weg. Maar het is voornamelijk de internationalisering en schaalvergroting van criminaliteit en prostitutie die de wijk aantasten. De inplanting van sociale woningen zorgt mee voor een broos bevolkingsevenwicht en maakt de wijk nog gevoeliger voor deze problematiek.

Einde jaren 1990 dienen de bewoners een petitie in bij het stadsbestuur. De stad reageert onder het motto 'Schipperskwartier. Een verleidelijk stukje Antwerpen' met een aanpak op vier fronten: boeiend stadsdeel, aangename woonwijk, aantrekkelijk voor investeerders en beheersing en controle van raamprostitutie. Deze aanpak brengt een positieve evolutie op gang van renovatieprojecten, extra inspanningen van de politie, dalende criminaliteit en projecten rond de veiligheid en gezondheid van prostituees.



Nieuw Zuid en Petroleum Zuid

DAGEN VAN DE KAAIEN
19-21 MAART 2009

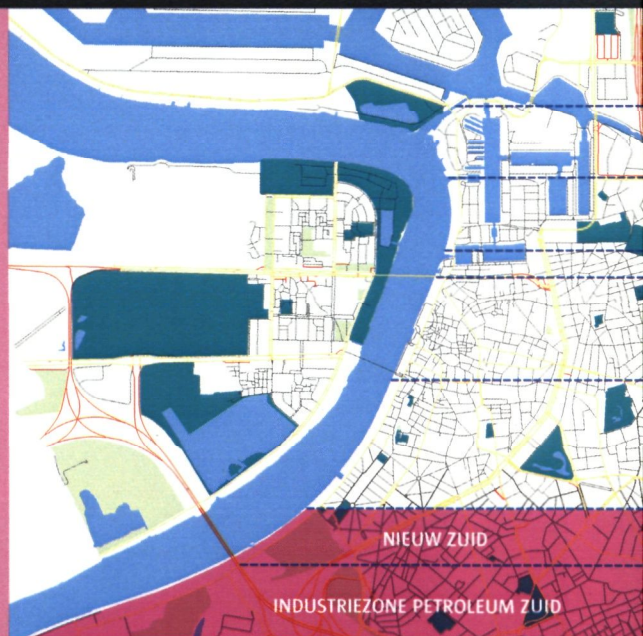
Wijk aan het water



NIEUW ZUID

Nieuw Zuid, een voormalig havenovertreffer, is een ondiepe ontwikkelingsite van ca. 28 ha. De site is voor het grootste gedeelte braakliggend. Huidige bebouwing en gebruikers zijn onder andere de Administratie Wegen en Verkeer van het Vlaamse Gewest, Federale Verkeerspolitie, Aquafin (pompgebouw), twee woontorens, een beperkt lint met kleinschalige bebouwing en het Nieuwe Justitiepaleis met parking.

De site heeft het snelwegencomplex 'spaghettiknoop' op de achtergrond. Hier komt in de toekomst een volledig nieuwe wijk.



PETROLEUM ZUID

Vanaf 1900 begon de ontwikkeling van de petroleumactiviteit in het zuiden van Antwerpen. Na de verschuiving van het zwaartepunt van de havenactiviteiten naar het noorden van de stad, bleef Petroleum Zuid grotendeels verlaten achter. Het bedrijventerrein is strategisch gelegen en zowel bereikbaar via de weg als het water en het spoor.

De site bestaat uit een actieve petroleumcluster en 75 ha aan braakliggende, maar zwaar vervuilde terreinen.

De stad Antwerpen wil de braakliggende terreinen versneld saneren en opwaarderen van een zwaar verouderd en verlaten brownfield tot een moderne, hoogwaardige zone van 75 ha aan de rand van de stad. De herontwikkeling biedt ruimte voor de inplanting van een watergebonden distributiecentrum, de vestiging van hoogwaardige productiebedrijven en hun hoofdkantoor, de uitbouw van een incubator voor innovatieve bedrijven en de mogelijke inplanting van een voetbalstadion. Dit alles in een groene corridor.

Hier wil de stad world class bedrijven aantrekken die innovatieve oplossingen bieden voor de consolidatie van stromen en die duurzaamheid en eco-effectiviteit beschouwen als kernwaarden van hun bedrijvigheid.



Mobiliteit

- ✓ Stadsomcirkeling met openbaar vervoer, kaaien - leien. (noord-zuid)
- ✓ Watertaxi
- ✓ De historiek van Antwerpen is sterk verbonden met de aanleg van een voetgangersbrug over de Schelde. Herhaal dit historisch initiatief maar zonder afbreuk te doen aan de huidige scheepvaart. Het moet dus een brug worden (eventueel met een middenpyloon) die kan weggedraaid worden voor schepen.
- ✓ Een "Kaaibus" (autobus) die over heel de kaaien rijdt en op belangrijke plekken stopt zoals bijv. een speelterrein.
- ✓ Logische verbindingen en toegangen met achterliggende gebieden uitwerken
- ✓ Tram in een sleuf (eigen bedding) of onder de grond
- ✓ Een park en ride verder buiten het centrum (en dus de Scheldekaaien in het centrum niet gebruiken als parking)
- ✓ Een fiets- en voetgangersbrug
- ✓ Aparte parkings voor touringcars aan de rand van het globale gebied
- ✓ Bij tram: geen draden, maar werken met biogas, en in aparte bermen
- ✓ Geen bussen, onaangenaam en slecht voor milieu
- ✓ Het moet nog wel mogelijk zijn om met de auto de kaaien te bereiken
- ✓ Een nieuw fietspad mag aan de andere kant van de waterkeringsmuur liggen.
- ✓ Geef de mensen een reden om op de rede te komen. Daarom: organiseer verkeer op het water. (overzet, busboten, watertaxi's,...)
- ✓ Doorgaand verkeer en niet-bewonersparkeren: ondergronds aub.
- ✓ ook woon-werkverkeer met watertram (bv van Temse tot havengebied) en overzetboten (binding linkeroever)
- ✓ Shuttles voorzien vanuit de ondergrondse parkings.
- ✓ Geluiddempende weg
- ✓ Luxe shops onder afdaken
- ✓ Parkeerschip (Grimaldi)
- ✓ Ouderwetse tram (cfr. Porto): Kaaitrans = exclusief voor op de kaaien; je kan hiermee niet rijden door de stad; vanop andere trams moet men overstappen.
- ✓ Waterbus/taxi (cfr. Parijs): over de ganse lengte van de Scheldekaaien, maar ook van rechteroever naar linkeroever (en terug) en ook van Antwerpen naar bv. Temse. Dit niet enkel voor recreatief maar ook voor forensisch verkeer.
- ✓ Fietsertunnel opwaarderen: park en bike (mogelijkheid om te parkeren op linkeroever en fiets in bewaakte fietsenstalling achter te laten); ook fietsverhuur organiseren.
- ✓ Parking onder de schelde (Kennedy parking)
- ✓ Watertaxi / vaporetto's
- ✓ tram of trolley (zonder sporen, zonder lawaai): aantrekkelijk, kleurrijk
- ✓ Ondergrondse parkeergarage
- ✓ Fietspad langs de Schelde en fietspad langs de rijweg
- ✓ Om het voor voetgangers veilig te maken om bij de Schelde te komen zouden er bruggetjes gemaakt kunnen worden zodat er geen weg moet worden overgestoken.
- ✓ Pontons op het water
- ✓ Fietsroute afgescheiden van andere gebruikersfuncties
- ✓ oude trams inschakelen
- ✓ watertram – ook als openbaar vervoer + woon-werkverkeer van Temse tot haven
- ✓ Gesloten fietslus voorzien (van aan Petrol) tot aan bocht van de Schelde. Daar een overzet naar LO en zo naar de voetgangerstunnel langs strand.
- ✓ **Voetgangers en fietsers:** Groene kade als wandel- en fietsboulevard van 6 km van Polderstad tot 't Eilandje, en dit zonder obstakels.
- ✓ **Overzetboten en watertaxi's.**
- ✓ Fietsautostrade: een lang fietspad zonder lichten
- ✓ Parking toeristenbussen aan zuiderterras afschaffen en gedeelte van de ruimte wel gebruiken voor het op en afstappen van de toeristen. Bussen dan laten parkeren op een van de parkings Noord en Zuid waar dan voor hen een speciale ruimte kan voorzien worden.
- ✓ Energie opwekken door stroming water
- ✓ partyboot
- ✓ Een overzetboot die voor de inwoners goedkoop of zelfs gratis is, maar duurder voor de toeristen.
- ✓ Watertram boot die afgelegen parkings bv. voor reisbussen verbindt met het centrum
- ✓ watertaxi's, met hop on/hop off systeem
- ✓ afstemmen op wijkcirculatieplan voor binnenstad
- ✓ Kaaitrans is een must. Moderne tram zonder lawaaihinder en trillingen.
- ✓ Mobilhome's zijn zeer welkom.

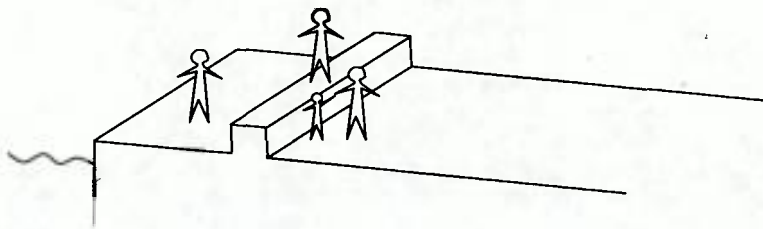
De heraanleg van de kaaien van Bordeaux wordt als een bijzonder geslaagd voorbeeld aangeprezen (ook echt mooie trams) : http://www.lacub.com/projets/01_quais_interface.asp

Band met het water

- ✓ Drijvend ponton op de schelde.
- ✓ Een plek waar je dicht bij het water kan zitten.
- ✓ Niveaunderschillen in de kaaimuur voorzien, om te kunnen afdalen tot de waterspiegel.
- ✓ Voelen, reiken, horen van water- en wateractiviteiten.
- ✓ Doorkijkmogelijkheden voorzien.
- ✓ Natuurlijke groene open zones inbouwen.
- ✓ Haakse lage straten mogelijk maken om zicht op het water te behouden of te versterken (vroegere vlieten).
- ✓ Waterfront als relaxerende totaalomgeving ideaal voor spa & wellness.
- ✓ Zuiderdokken weer in gebruik nemen.
- ✓ Park/bos/loofgroen/waterspel aan de Schelde.
- ✓ Uitkijktoren 'Pagaddertoren'.
- ✓ Watertaxi.
- ✓ Activiteiten op het water stimuleren.
- ✓ De mobilhome's verdienen een goed uitgeruste camping op de kaaien. Deze sportieve toeristen zijn een zegen voor stad en wijk.
- ✓ Dat je met een waterfiets in het water kan fietsen.
- ✓ Openlucht of ander zwembad.
- ✓ Brug over het water die open kan.
- ✓ Laat de 'lichtjes' en de romantiek van de schelde terug leven door om de 50 meter een lantaarn of bolders te zetten (oud of modern, ...)
- ✓ De Schelde als water programmeren: zwembokaal in de Schelde op Linkeroever, kan ook flexibel door bv. tijdelijk containerrestaurant op pontons...
- ✓ Herdenken van de promenades. De promenades zijn een nostalgische plek (*naar de boten* kijken, door de verrekijkers turen, gewoon uitwaaien, romantische afspraakjes,...). Kunnen ze geïntegreerd worden in de waterkering? Het hoeven evenwel niet de originele promenades te zijn die behouden blijven, maar hoge uitkijpunten zijn wel interessant.
- ✓ Ferryboot tussen Linkeroever en Rechteroever.
- ✓ Ook een strand van St. Anneke op Rechteroever.
- ✓ Wandel en fiets pontons op het water.
- ✓ Goed ingerichte schuilplaatsen bij slecht weer (bv. Hangars daarvoor gebruiken).
- ✓ De variabele waterkeringsmuur, als toetsen van een piano, uit het voorontwerp brengt het water psychologisch dichterbij. De huidige kaaimuur maakt dat het water soms erg veraf lijkt.
- ✓ Een deel van de muur voorzien voor kunst zoals graffiti, beschildering, teksten...
- ✓ Een waterbus, van St Amands tot Zandvliet.
- ✓ Ijzere bak in de Schelde= zwembad+ strand+ fonteinbad met speeltuigen en stoelenverhuur.
- ✓ 'Kunsten'boot die vaart, waarop tentoonstellingen worden georganiseerd.
- ✓ Zone met horeca, zitplaatsen, rustplaatsen aan het water.
- ✓ Voetgangersbrug naar LO: promenade ook aan andere kant, mooie skyline.
- ✓ Kanaal(tje) naast Schelde als versterking van band met water.
- ✓ Kaaien als ontdekkingsruimte (parc citoyen in Parijs?).
- ✓ Inspirerende voorbeelden: Bangkok, Amsterdam, La Rochelle,
- ✓ Openluchtzwembad, eventueel op Galgenweel.
- ✓ Eventueel strand voorzien.
- ✓ Zeilmogelijkheden promoten.
- ✓ Permanente plage voorzien!
- ✓ Vuurwerk op water uitbreiden + regelmatig.
- ✓ Een waterspeeltuin.
- ✓ Amfitheater zoals het OpenLuchtTheater in het Rivierenhof.
- ✓ (Vis)markt op de kade bv. thv vismijn (onder hangars).
- ✓ Ononderbroken kunnen fietsen langs de Schelde.
- ✓ Schepen moeten kunnen blijven aanmeren.
- ✓ Pleziervaarten moeten blijven, maar dan alleen op zondag.
- ✓ Behoud van kleinere schepen.
- ✓ Terug invoeren van zeilwedstrijden zoals vroeger !
- ✓ Bootje dat oversteek kan doen, de veerdienst van Doel kan ook dienen.
- ✓ Bootverbinding doortrekken naar Hoboken.

Gebruik van de Scheldekaaien ⁽¹⁾

- ✓ Vooral op de gedeelten Noord en Zuid voldoende 'schuilplekken' bij slecht weer.
- ✓ Jonge ouders boom laten planten voor elk nieuw geboren kind in Antwerpen.
- ✓ Hou tijdelijke exposities, zoals de oldtimerbeurzen.
- ✓ Doorlopende lage zitbank als kindvriendelijke afscheiding als alternatief voor borstwering.



- ✓ Wonen aan de kaaien stimuleren door op de kaaien ontspannings-mogelijkheden te vergroten.
- ✓ Plaatsen die mensen zelf kunnen invullen (ponton).
- ✓ Kongoboten.
- ✓ Architectuur en water combineren; vb. zeeorgel (water tegen trappen laten klotsen).
- ✓ Een loopweg langs de waterkant voorzien.
- ✓ Graag een markt op de Scheldekaaien.
- ✓ Zwemmen in de Schelde toelaten in afgebakende stukken.
- ✓ Kijken naar de boten is en blijft belangrijk. Een verzoening met de economische functie moet mogelijk zijn. Laden en lossen van de boten moet mogelijk blijven, laten tonen van havenfuncties,...
- ✓ Picknick mogelijkheden en zachte horeca.
- ✓ Terrassen en overdekte thematische marktjes.
- ✓ Eén vierde van de kaai moet natuurgebied worden zodat vogels en insecten naar linker- en rechteroever kunnen.
- ✓ Een grote muur die we met zijn allen kunnen schilderen.
- ✓ Circus.
- ✓ Hangars een functie geven voor boekenstalletjes, markten, basketbalterrein,...
- ✓ Permanente kunsttentoonstelling ism het Middelheim.
- ✓ Kleedhokjes voor joggers.
- ✓ Openbare (bemande) toiletten.
- ✓ Een Amfitheater.
- ✓ Een plek om te sjoorren met een zanderige ondergrond; om de beurt kunnen scouts van de stad een sjoorconstructie maken op een concrete plek. Leuk voor de scouts van de stad én toeristen, ook te bezichtigen vanuit LO.
- ✓ Een hangar vergelijkbaar met Park Spoor Noord die multifunctioneel ingericht kan worden; waar het sjoorhout gestockeerd kan worden, waar je sportmateriaal kunt uitlenen, ...
- ✓ Een open groene ruimte zonder specifieke bestemming; waar iedereen kan spelen en vertoeven, niet te ver van het centrum.
- ✓ Een binnenruimte (voor ongeveer 100 man) dat beheerd wordt door een dienst of organisatie, bestemd voor vzw's, verenigingen, kleine fuifjes, ... (geen commerciële uitbating!)
- ✓ Er zijn plekken waar nieuwbouw uit de 21ste eeuw mogelijk moet zijn maar vergeet ook het groen niet, bijvoorbeeld een fruitbomenbos, bloementuin.
- ✓ Een permanent stadsstrand.
- ✓ Voorzieningen om aan buitensport te doen zoals voetbal en basketbal. Een kan en klaar veld hoeft dat niet per se te zijn, misschien desnoods met gekleurde lijnen afbakenen, een grasveld waar je gewoon twee truien op de grond kan leggen om zo zelf goals te creëren, ...
- ✓ Joggingpad met fit-o-meter en waterkraantjes op aangepaste ondergrond langs het water. Mag geïntegreerd zijn in het reliëf.
- ✓ Ligzetels.
- ✓ Grote gemetste barbecue als ontmoetingsplaats.
- ✓ Mini zeilbootjes zoals in 'les tuileries'
- ✓ Openlucht tentoonstelling
- ✓ Reuzenrad
- ✓ Strand met zwemdok
- ✓ Evenementplaatsen verdelen over gans de lengte van de kaaien
- ✓ Loopweg met fitometers
- ✓ overdekte "speeltuin" onder hangars in de vorm van levende kunst
- ✓ Origineel frietkot, jeneverkot
- ✓ 'wellness' – inrichting voor kinderen en volwassenen (fitness, muzikale interacties, strandwerpen)

Gebruik van de Scheldekaaien (2)

- ✓ Beweegbare infrastructuur à la Venetië voor (overzet-) boten.
- ✓ Kampeerwagens zijn zeer welkom. Speciale camping aanleggen.
- ✓ Cultuur: films etc; polyvalente ruimte voor tijdelijke initiatieven. Kleinschalig.
- ✓ Half open amfitheater op de kaai ter hoogte v/h museum voor het bekijken v/d zonsondergang, lezen, schrijven, kijken naar het water, kleinkunst, openluchttheatervoorstelling, muziek, mime enz...
- ✓ Kleine kiosken voor "zachte" horeca (koffie, thee frisdrank) eventueel door de stad te verhuren aan de horeca voor uitbating.
- ✓ Agoraspace
- ✓ Zwembad: combinatie van een overdekt zwembad en een openluchtzwembad – of vijver
- ✓ intensief openstaand voor diverse tijdelijke en/of seizoensgebonden activiteiten
- ✓ plaats voor markten, BBQ's, camperen
- ✓ Plaats voor recreatie (gigantisch schaakspel, atletiekpiste op petroleum Zuid)
- ✓ Uitkijk om naar zonsondergang te kijken, ook mogelijkheid om met auto aan de kaai te gaan staan
- ✓ Aanmeerplaatsen moeten blijven, ook pleziervaarten moeten plaats krijgen
- ✓ Een model zoals bv in Keulen is gedaan in het stadcentrum aan de Rijn.
- ✓ sport op de Scheldekaaien (agora om te voetballen, een Zweedse piste om te lopen)
- ✓ Horeca, lounge bar die ook toegankelijk is voor jongeren (goedkope prijzen)
- ✓ Een marktje
- ✓ Plantenbakken integreren in de muur met bloemen, planten en of groenten
- ✓ Tijdelijke zomerbars (vaste horeca op de hoeken in noord en zuid)
- ✓ Zitpontons langs/op de hoogte van water (tijdelijk, verplaatsbaar)
- ✓ creatief omgaan met symbolieken (referentie: tapijplein Kerkstraat waar het "oosters" tapijt de link vormt met alle bewoners – alle culturen hebben deze tapijten)
- ✓ Een chill out voor jongeren en studenten
- ✓ Voorzie een evenementenhal op de koppen (Noord of Zuid) van de Scheldekaaien zodat er een goede verbinding met Ring is.
- ✓ Voorzie happenings, markten, circus op de Scheldekaaien.
- ✓ Fiets-voetpad dat kronkelend loopt langs de Schelde (dicht en ver van 't Schelde).
- ✓ Steen als educatief project voor kinderen (creativiteit is belangrijk)
- ✓ Opnieuw petanquebaan op de kaaien
- ✓ Bouwzone richting Hoboken: mix van nieuwbouw
- ✓ Havenzwembad (zoals in Kopenhagen)
- ✓ Camping aan de kaaien (thv Mexicanatie).
- ✓ Permanent amfitheater.
- ✓ Terrassen op de Schelde zelf? Is dit mogelijk (met de sterke stroming en niveauverschillen)?
- ✓ Verticale roltrap, loopband zodat vlot, snel van noord naar zuid gewandeld kan worden (vb vanuit hoekparkings)
- ✓ Kabelbaan, eikes langs de schelde (snel verplaatsen, goed zicht, geen visuele verstoring)
- ✓ Spiegelmuur voor stadszicht (zicht dat je hebt op rechteroever) van in de stad
- ✓ Gebruik van hoogteverschillen
- ✓ Openluchtzwembad aan of op het water (zoals in Berlijn op de Spree)
- ✓ culturele functie is heel belangrijk (ruimte voor muziekoptredens, openluchtcinema, ...)
- ✓ park met verschillende niveaus aan de schelde oevers boot transport op enkel strategische plaatsen
- ✓ cf Lissabon: diverse wandelboulevard / aandacht voor onderhoud
- ✓ Equador - Guacil als inspiratie: soort Malecon (mengeling groen, kunst,...)
- ✓ Een soort pretpark, een kermis dat permanent blijft staan
- ✓ Een danszaal waar je een openluchtzaal kunt maken, een podium
- ✓ Sport en vooral een openlucht zwembad
- ✓ Opvang voor bedreigde dieren
- ✓ speakerscorner
- ✓ openlucht tentoonstelling
- ✓ fonteinen
- ✓ spelmogelijkheden voor kinderen
- ✓ Kilometers ver wandelen in de natuur, ongerept gebied tot in het groen van de Hobokense Polder
- ✓ opdelen in bv. 5 zones met elk 1 hoofdfunctie.
 - Centraal tss Steen en Zuiderterras : RUSTPUNT, met parkaanleg = verkeersvrije zone voor wandelen
 - tussen Zuiderterras en Zuid: terrassen + speelruimte, wandelen
 - zone Montevideo: wonen
 - zone petroleumZuid: evenementen (+ parkeren+ verkeersafwikkeling)

Betekenis van de Scheldekaaien

- ✓ Het water en de Schelde zijn het leven en het ontstaan en bestaan van onze metropool.
- ✓ Zichtbaarheid & uitstraling: duidelijke bakens uitbouwen die het unieke van Antwerpen onderlijnen.
- ✓ Zwaar havenverkeer mag opgeofferd worden voor woonuitbreiding
- ✓ zeilboten stimuleren.
- ✓ aanlegplaats voor zeilboten
- ✓ schelde moet centraal staan in de heraanleg
- ✓ Hoboken-Polder (natuurgebied) laten doorlopen tot zo dicht mogelijk bij de stad. Dit is ook een plek om te spelen
- ✓ De muur kan verspringen; afwisselend dicht bij de Schelde en dan weer dicht bij de huizen enzovoort.
- ✓ Ruimte voor kunst op de kaaien behouden.
- ✓ Het Steen als symbool voor het scheepvaartverleden van de stad behouden

Historisch erfgoed

- ✓ Laat de ruimte tussen het Loodswezen en het Steen onveranderd, laat het overstromen
- ✓ Opdelen van de kaaien volgens functie van de overeenkomstige stadsdelen.
- ✓ Zuiderdokken terug openen
- ✓ Behoud van het Steen met zijn functie van museum
- ✓ Meer standbeelden
- ✓ Hangar en kranen zeker behouden, maar wel restaureren. Via een fototentoonstelling laten zien waarvoor ze vroeger gebruikt werden en hoe de kaaien er vroeger uitzagen
- ✓ Voor het stuk naar het eilandje en de Red Star Line toe, ook historisch erfgoed, kunnen er naast opknappen ook nieuwe ideeën vormgegeven worden
- ✓ Het maritiem park aantrekkelijker maken, is nu een heel donkere, saaie plek
- ✓ Hangars renoveren, deels met glazen daken om lichtinval te bevorderen.
- ✓ Overdekt glazen wandel terras vanaf noorderterras tot aan loodswezen.
- ✓ Waterpoort terug naar Vlasmarkt
- ✓ Precam-building afbreken en Sint-Pietersvliet heropenen
- ✓ Brug tussen Steen en Stad herstellen
- ✓ Gezonde mix tussen oud en hedendaags
- ✓ Nieuwe creatieve bestemmingen in historische gebouwen
- ✓ Zorg voor een permanente markt onder de hangars (cfr. markt aan de Ramblas in Barcelona).
- ✓ Hangars als paviljoen gebruiken
- ✓ Ergens kasseien behouden (bv. aan het Steen, rond een fontein)
- ✓ extra "mooie gebouwen" toevoegen, die later erfgoed kunnen worden
- ✓ Meer havenactiviteit, meer boten
- ✓ Vlieten behouden en herwaarderen: die geven de kaaien typische sfeer en ziel; behouden!!!
- ✓ Loodsen moeten behouden blijven maar dienen terug opgeknapt te worden.
- ✓ Kranen: moeten behouden blijven maar dienen gerestaureerd te worden
- ✓ Meerpalen moeten behouden blijven
- ✓ Tolhuis moet bewaard blijven
- ✓ Gebouwen op palen zetten à la Waagnatie: waardoor transparant zicht op de Scheldekaaien blijft.
- ✓ "hints" voorzien: op plaatsen waar archeologische vondsten zijn, maak je verwijzingen naar het "verhaal uit het Antwerpse verleden" met behulp van led-lichtjes, of inox-constructies, of zoals aan de restanten van de Berlijnse muur: met kasseien
- ✓ hangars: deels verplaatsen/ spreiden over kaaien; glazen wanden; deels transformeren tot bv. restaurants
- ✓ Historische ondergrond valoriseren – voor Antwerpenaar en toerist
- ✓ Zonnepanelen op de hangar.
- ✓ Marktplaats onder hangars.
- ✓ Sas aan Hof Van Beroep behouden.
- ✓ Aanleggen van historisch wandelpad.
- ✓ vergelijking loodsen met Dublin, waar originele constructie behouden bleef en door middel van vier glazen wanden een winkelcentrum met kleinschalige initiatieven werd opgezet (geen grote ketens).
- ✓ verhaal Lohengrin in beeld brengen (opera, beeld Jan Fabre,...) als USP van de stad Antwerpen
- ✓ 1. Kranen aan Rijnkaai (hoogte Amsterdamstraat oprissen en herstellen)
- ✓ 2. Open scheepvaartmuseum (oude boten) verhuizen naar Rijnkaai
- ✓ 3. Hangars (indien opgefrist) nieuwe bestemming geven bv wekelijkse /maandelijkse vismarkt, groentemarkt, antiekmarkt, bloemenmarkt enz.
kortom; alle activiteiten die in openlucht kunnen gebeuren maar men toch droog staat en met zicht op het water.
- ✓ Nieuwe identiteit niet uitsluiten
- ✓ Hekwerk is heel waardevol, maar zorgt ook voor een "muur", creatief hergebruiken op de kaaien
- ✓ Gebouw Antwerpen miniatuurstad afbreken
- ✓ Hangar huidig MAS: glazen wanden en dok en "levend" museum (combinatie met Steen) (zicht op terras)
- ✓ Mensen meer lokken naar historisch erfgoed door bijvoorbeeld evenementen te organiseren onder de hangars
- ✓ De wandelbrug is leuk en iets dergelijk mag behouden blijven of nieuw ingericht worden
- ✓ Mooie hekkens terug integreren.
- ✓ Het verlangen naar iets dierbaars, een thuisgevoel, een aangenaam levenspatroon, die "nostalgie" moet leesbaar worden in het nieuwe ontwerp. Het biedt geborgenheid, herkenbaarheid, een goed gevoel.
- ✓ Deze elementen laten herleven liggen er zo voor het grijpen, laat ons deze niet vernietigen, maar herbruiken en herwaarderen.
- ✓ Uniformiteit in materiaalgebruik is belangrijk, zelfde kasseien en blauwe stenen
- ✓ Historische thema's op bepaalde plaatsen ervan.
- ✓ Aanduiden van oude vlieten of zelf weer openmaken ervan

aanleg aanmeren activiteiten antwerpen archeologische auto autoverkeer band bbq beeld behoud
behouden belangrijk bestaande beter bewoners bijvoorbeeld binnenstad blauwe blijven boot boten bovengronds
brengen brug bussen centraal centrum combinatie culturele dicht dienen elementen enkele erfgoed evenementen eventueel fiets
fietsen fietsers fietspad functie gaan gebied gebouw gebouwen gebruik gebruiken gedeelte geïntegreerd gescheiden geven glazen goed
groen groene grond grote hangar hangars haven heel hekken heraanleg herstellen historisch historische hoge
hoogte horeca huidige iedereen integreren invulling jongeren Kaai Kaaien Kaaimuur kasseien kinderen kleine komen
kranen krijgen laat langs laten leggen lengte leven liggen link linkeroever loodsen loodswezen maak maken markt markten meerpalen mensen
mogelijk mogelijkheid mooie muur naast natuur nieuwe nodig noord ondergronds ondergrondse ontwerp open
openbaar openbare openlucht organiseren oude overdekte overzet overzetboten park parkeren parking parkings
permanente plaats plaatsen plek plekken ponton pontons rand rechteroever ruimte Schelde
Scheldekaaien schepen shuttle soort speelterreinen spoor sport staan stad steen stimuleren strand terrassen terug tijdelijke
toegankelijk toerisme toeristen toiletten tram tunnel veilige veiligheid verbinding verkeer verschillende vervoer vlieten
voetgangers voetgangersbrug voldoende voorzien wandel wandelen wandelpad water waterkering waterkeringsmuur
watertaxi watertram weinig wijk zeer zeker zicht zie zien zoals zodat zomer zone zones zuid zuiderdokken zuiderterras
zwaar zwembad



