

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

BEELDKWALITEITSPLAN

Oorspronkelijke naam document

Beeldkwaliteitsplannen Eilandje : Waterplan

Project

Eilandje Antwerpen

WP+
+dM

WATERPLAN+ EILANDJE EILANDJE

Maart 2011



Stadsplanning
Antwerpen

WP+
+dM

WATERPLAN+
EILANDJE
EILANDJE

Antwerpen, Maart 2011

Opgemaakt door het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen in
opdracht van de stad Antwerpen



ANTWERPEN EILANDJE

INLEIDING	
INLEIDING	16
SITUERING	18
HISTORIEK	20
PROJECTORGANISATIE	24
PLANNINGSKADER	26
REALISATIES	36
LOPENDE PROJECTEN	38
ANALYSE	
NAUTISCHE SITUATIE	44
WATERPLAN⁺	
VISIE	56
WATERPLAN ⁺	60
WATERPROJECTEN	
WOONBOTEN	78
MUSEUMHAVEN	84
DROOGDOKKEN	88
WATERTOERISME	92
BRUGGEN, KAAIMUREN EN STEIGERS	96
WATERKWALITEIT	104
WALVOORZIENINGEN	108
BADBOOT	116
WATERPROGRAMMA	120
TIMING	124
NAWOORD	129
COLOFON	130

voorwoord

broovioov



The Tall Ships Races 2006, Kattendijkdok

Na een masterplan voor het Eilandje dat concreet vorm begint te krijgen met het MAS, het FelixArchief en het project Westkaai is de tijd aangebroken om ook op het water stedelijke projecten te gaan uitwerken. Met de opmaak van zo'n concreet actieplan voor het water zal het Eilandje nog meer dan vandaag een bijzondere en aangename wijk worden om in te wonen, te werken en te recreëren. Nog meer dan vandaag zullen de haven, de dokken en de Schelde dichterbij de bewoners van de stad komen.

Het nieuwe waterplan is een vervollediging van het bestaande waterplan dat dateert van 2004, en opgemaakt werd als vervolg van het Masterplan Eilandje en de beeldkwaliteitplannen voor het Eilandje. Omdat ook het water een belangrijk onderdeel is van de nieuwe stadswijk, is er nood aan een duidelijk stedelijk beleid voor de watervlakken op het Eilandje.

Er werden reeds een aantal succesvolle projecten uitgevoerd op het water. De jachthaven in het historische Willemdok en de sociale jachthaven in het Kempisch Dok waren belangrijke speerpuntprojecten. Nu is het tijd voor nieuwe impulsprojecten zoals een Museumhaven, een drijvend zwembad en een woonbotenbeleid. Als Stad is het belangrijk een goede koppeling van deze projecten te maken met de ontwikkelingen op het vaste land. Zo wordt tussen nu en 2020 de volledige Cadixwijk ontwikkeld met een groot aandeel wonen. Aansluitend aan deze ontwikkeling wordt een woonbotencluster ten noorden van de Cadixwijk gepland. Er zal werk worden gemaakt van de milieueisen voor de scheepvaart om deze zo goed mogelijk te laten samengaan met het wonen. Vanaf 2014 wordt ook het Droogdokeneiland grotendeels getransformeerd tot grootstedelijk park. De imposante droogdokken zelf bieden oneindig veel mogelijkheden om te hergebruiken voor recreatieve of sociaal-economische doeleinden en het behoud van scheepsreparatie.

Voor de opmaak van dit Waterplan⁺ werd meermaals overleg gepleegd met de belanghebbenden en bewoners van het Eilandje. Samen met de projectleiders van het Eilandje gingen we enkele avonden het verhaal van het Eilandje uit de doeken doen en gingen we luisteren naar de bekommernissen van de mensen die er elke dag werken en leven. Ondersteunend aan de opmaak van het Waterplan⁺ is veel kennisuitwisseling gebeurd met de praktijk in andere steden, zoals het kennisluik water uit het Interreg IV A-project Revitalisering Oude Industriehavens of kortweg ROI.

Het water vormt een derde van de oppervlakte van het Eilandje en is dé sfeerdrager bij uitstek. Het Eilandje heeft haar stedelijke vorm te danken aan de inplanting van de dokken. De eerder hoge dichtheid die de stad voorstelt in de Cadixwijk en de Montevideowijk, hangt dan ook samen met de openheid van de watervlakken.

De Stad zet in op een levendig programma van activiteiten aan, op en in het water om deze specifieke stedelijkheid kracht bij te zetten en het Eilandje als verbinding tussen stad en haven optimaal te laten functioneren.

Ludo Van Campenhout
Schepen voor stadsontwikkeling, sport en diamant



inleiding

inleiding



Haven

Het Eilandje

Linkeroever

Stadscentrum

Schelde

Ring

Situering Eilandje

INLEIDING

Het Eilandje is een bijzondere variant van stedelijkheid voor Antwerpen. Het gebied maakt deel uit van de binnenstad, maar heeft zeer verschillende karakteristieken dan de andere buurten. De verhouding tussen bebouwde en onbebouwde ruimte is hier als het ware omgekeerd. Het overgrote deel van de buitenruimte bestaat uit dokken, ze zijn de pleinen in dit stadsweefsel. Dit grootschalig dokkenstelsel heeft de orthogonale structuur van het Eilandje gevormd, los van de schaal en de concentrische structuur van de kern van de binnenstad. Door deze dokken is dit stadsdeel sterk betrokken tot de Schelde, een stukje 'Stad aan de Stroom'. Het Eilandje twijfelt tussen land en water. Deze eigenschappen leveren bijzondere perspectieven op en een uitzonderlijke ervaring, bij dag en bij nacht, van licht, van lucht en van water. Door deze openheid is de ruimte als het ware vloeiend en ontplooit zich zonder hiërarchie van dok naar dok. De schaal en het materiaalgebruik: kasseien, staal, baksteen, hardsteen hebben de textuur van de ruimte een éénvoud en ruwheid gegeven. De voormalige havenactiviteiten hebben de buurt een eigen patina gegeven met een sterke sociale en culturele geladenheid. De monumenten: pakhuizen, sluizen, bruggen, kranen... zijn sporen van de geschiedenis. De exotische plaatsnamen maken van het Eilandje een blijvend venster op de wereld.

Het Eilandje is geselecteerd als een uit te voeren hefboomactie in de bindende bepalingen van het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen of s-RSA. Deze beleidsdoelstelling is overgenomen in het bestuursakkoord. Dit wil zeggen dat meer bepaald het Eilandje fase 1 of het zuidelijk deel bestaande uit de Oude Dokken, Montevideo- en Cadixwijk, moet uitgevoerd worden de komende jaren. Er is een programmaorganisatie Eilandje met tandemaansturing door het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen/AG Vespa aangesteld door het college.

Voor de Oude Dokken en de Montevideowijk komt de realisatie grotendeels neer op de kwalitatieve heraanleg van het publiek domein in afstemming met de daar lopende projecten (MAS, aanleg dokranden, torens Westkaai, Montevideopakhuys, Red Star Line...). Hiervoor werd in het voorjaar van 2007 een Plan van Aanpak Publieke Ruimte Eilandje fase 1 goedgekeurd door het college. Hieraan is een meerjarenprogramma en meerjarenbegroting gekoppeld. De Cadixwijk is een meer complexe ontwikkeling, waarbij vastgoed gekoppeld wordt aan de vernieuwing van het openbaar domein.

De Stad heeft zich in 2004 geëngageerd om het dokkenstelsel en het nautisch programma opnieuw vorm te geven. In 2004 leverde het consortium Urhahn Urban Design en Rob Vrolijks het Waterplan Eilandje op. Dit plan geeft een visie op het water weer tot 2010, met een doorkijk naar 2025. Tot op vandaag viel de visie op het water echter steeds tussen kant en wal. Een belangrijk contingent van het plan werd nog niet opgenomen in de politieke agenda's.

Met dit Waterplan+ engageert de Stad zich om het waterbeleid op het Eilandje in het daglicht te houden en een aantal projecten duidelijk te definiëren en op de agenda te plaatsen.



Luchtfoto Eilandje



Maquette Eilandje



SITUERING

Het Eilandje vormt het scharnierpunt tussen stad en haven. Hier vindt de fysieke overgang plaats van de grootste stad van Vlaanderen naar de tweede grootste haven van Europa.

Het Eilandje wordt ten noorden en ten westen begrensd door water: het Albertkanaal-Straatsburgdok-Amerikadok enerzijds en de Schelde anderzijds. Zuid- en oostzijde worden begrensd door verkeersontsluitingswegen: ten zuiden de Brouwersvliet en ten westen de Italiëlei-Noorderlaan.

De dokken van het Eilandje beslaan ca 49 ha van het 172 ha grote Eilandje. De dokken vormen de bakermat van de Antwerpse haven die nu circa 13.000 ha groot geworden is. Anderzijds spelen de dokken een onmiskenbare rol in de sociale en ruimtelijke structuur van het Eilandje. De specifieke morfologie van orthogonale straten, brede open dokranden en de veelheid aan industrieel patrimonium zijn het resultaat van decennialange bedrijvigheid en ontwikkeling. De sfeer van het ruwe havenleven wordt nog uitgeademd door de straten, winkels en cafés.

Het Waterplan⁺ spreekt zich uit over alle dokken die in de zone van het Masterplan Eilandje zijn opgenomen. Hiertoe behoren het Bonapartedok, het Willemdok, het Kattendijkdok, het Houtdok, het Kempisch Dok en het Asiadok. Ook het Verbindingsdok, de Saskom, het Suezdok en de Droogdokken zijn onderdeel van de dokkenstructuur. Alle infrastructuur die verbonden is aan deze dokken wordt in dit Waterplan⁺ ook ontleed: acht bruggen, negen kilometer kaaimuren, negen droogdokken, twee pomphuizen, een pershuis, verschillende bedieningshuizen,...

De ontwikkeling van de watervlakken wordt gefaseerd aangepakt. Het Bonaparte- en Willemdok, het Kempisch Dok en de zuidelijke delen van het Kattendijkdok en het Houtdok zitten in een eerste fase van ontwikkeling. Het Asiadok, de Droogdokken en de noordelijke delen van het Kattendijkdok en het Houtdok zitten vooralsnog in een tweede fase van ontwikkeling.

De droogdokken zijn nog in gebruik als scheepsherstellingswerf door het Havenbedrijf. Het Asiadok en de noordelijke delen van het Kattendijkdok en het Houtdok zijn nog nodig om bunkerschepen en binnenvaartschepen op wacht een plek te kunnen bieden in Antwerpen.



Amerikadok

Straatsburgdok

Suezdok

10
9
8

6

DROOGDOKKEN 5

4

3

2

FASE 2
FASE 1

Houtdok

525m

137m

Sasdok

Kattendijkdok

Kempisch Dok

Asiadok

160m

342m

102m

675m

Schelde

960m

140m

Verbindingsdok

Bonapartedok

Willemdok

146m

173m

378m

155m

N

HISTORIEK

Het Eilandje ziet voor het eerst het daglicht als haven-site in de 16de eeuw onder de vorm van de Nieuwstad, een urbanisatieproject van 25 ha onder leiding van Gilbert Van Schoonbeke. Hij liet drie oost-westgerichte vlieten graven die nog steeds de structuur van het meest zuidelijke deel van het Eilandje bepalen. Aan deze vlieten bevonden zich tientallen brouwerijen en ook het Hanzahuis, dat gebouwd werd in het midden van de 16de eeuw. De Nieuwstad valt op door het rationele ontwikkelingsprincipe, in tegenstelling tot de organisch gegroeide middeleeuwse stad. Deze rationele opbouw wordt van dan af een duidelijk kenmerk van het Eilandje.

In de 19de eeuw laat Napoleon twee bassins uitgraven (het huidige Bonaparte- en Willemdok) voor militaire doeleinden, “als pistool gericht op het hart van Engeland”. De dokken werden ontworpen en gebouwd door de hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen ir. J. N. Mengin. Het Hanzahuis bleef van de sloophamer gespaard en hij bouwde dokken rond dit paleisachtig gebouw. Mengins naam werd in ere hersteld door aan het bedieningshuis van de Nassaubrug een gedenkplaat met zijn plan aan te brengen. Om de schepen bij laag tij niet op het droge te laten liggen werd ook in het plan een sluis geïntegreerd: het kleinste dok moest gaan fungeren als saskom.

Na de verbanning van Napoleon ruimde het militaire karakter opnieuw plaats voor havenactiviteiten. Koning Willem I der Nederlanden maakte bij zijn eerste bezoek aan Antwerpen van het havengebied een handelshaven, en schonk de nog niet voltooide dokken aan de Stad. De twee eerste dokken werden uiteindelijk maar in 1828 voltooid. Langzaam werden er nieuwe

gebouwen rond de dokken opgetrokken. Het hanzahuis werd een douanegebouw, in 1830 startte de bouw van het ‘Koninklijk Stapelhuis’, dat zo groot zou worden dat het zelfs het Hanzahuis in de schaduw zou stellen. Het Hanzahuis eindigde zijn leven als graanopslagplaats in 1893 toen het te maken kreeg met een verwoestende brand. De Hanzestedenplaats krijgt anno 2010 weer een prominente betekenis in de stad door de bouw van het Museum aan de Stroom.

Ook na de onafhankelijkheid van België bleef de handelshaven een succes. Er werden spoorlijnen aangelegd door de vestingmuur tot aan de Schelde en er werden grote pakhuizen als het Sint-Felixpakhuis bijgebouwd. De druk werd zo groot dat men besliste buiten de vestingmuur een nieuw dok te graven. De eerste steen van het Kattendijkdok werd door Koning Leopold I in 1856 gelegd. Vier jaar later legde hij ook de laatste steen van het dok, dat 140m bij 500m mat. Later werd het in verschillende fases vergroot. Gezien het dok niet in verbinding stond met het Willem- en Bonapartedok kreeg het een eigen sluis naar de Schelde. De twee aparte dokcomplexen werden met elkaar verenigd na de bouw van een nieuwe omwalling naar de plannen van Brialmont en de afbraak van de Spaanse omwalling. Zo werd met de opening van het Verbindingsdok op 10 oktober 1869 het Eilandje geboren.

In de jaren zestig van de 19de eeuw kreeg het Eilandje zijn huidige vorm, een (pre-)modern, rationeel systeem voor internationaal scheepvaartverkeer, havenarbeiders en landverhuizers.

In de 20ste eeuw ondergaan zowel stad als haven een suburbanisatieproces. De nieuwe haven kwam geleidelijk aan volledig buiten de Stad te liggen. Na de golden sixties blijft het Eilandje achter als een verlaten



Willemdok



Kattendijksluis

barrière tussen stad en haven. Pas in de jaren 1970 groeit het besef van het potentieel van de verlaten dokken, kades en pakhuizen en krijgt het wonen in de stad terug aandacht. Al in 1974 voerde de dienst Planologie een urbanistisch onderzoek van de wijk uit. Dit resulteerde in een structuurschets waarin wordt opgemerkt dat het Eilandje een sterke vermenging kent van woon- en andere activiteiten, maar dat het juist die menging van activiteiten een negatieve invloed heeft op de kwaliteit van de woonomgeving. De enorme vrijgekomen ruimtes door het wegtrekken van de havenactiviteiten zouden aangepast moeten worden om het wonen en werken aangenamer te maken. De transformatie tot parkeerterreinen moest aan banden gelegd worden, de lijnen van het openbaar vervoer moesten tot in het gebied worden doorgetrokken en de brede straten moesten geherprofileerd worden. Het duurt uiteindelijk nog tot de jaren 1990 voordat het licht definitief op groen gaat om aan concrete heropwaarderingssplannen van het Eilandje te gaan werken.

Uit een globale structuurvisie van Stramien ontstond begin jaren '90 de organisatie 'Stad aan de Stroom'. Er werd een internationale stedenbouwkundige ontwerp-wedstrijd uitgeschreven, er werden tentoonstellingen en symposia ingericht.

De winnaar van de wedstrijd Manuel de Solà-Morales zette een eerste visie neer voor Het Eilandje. Dit plan miste echter voldoende politiek draagvlak. Na nog een mislukte poging tot masterplan in 1997 door het bureau Mens en Ruimte, krijgt in 2000 het Buro 5 Maastricht onder leiding van René Daniëls de opdracht om een nieuw Masterplan voor een vergroot Eilandje uit te werken. René Daniëls had zijn sporen al verdiend met de herontwikkeling van Kop van Zuid in Rotterdam. Buro 5 werd aangesteld door een samenwerking tussen het Havenbedrijf en de Stad en beschikte aanvankelijk slechts over beperkte budgetten en mogelijkheden. Het Masterplan voor het Eilandje werd uiteindelijk in 2002 door alle betrokken partijen geac-

cepteerd, om vervolgens door het college en gemeenteraad te worden goedgekeurd.

De globale visie uit het Masterplan werd thematisch verder uitgewerkt en verfijnd in vier beeldkwaliteitsplannen: voor de buitenruimte, de architectuur, het groen en het water. Deze plannen vormen de bouwstenen voor de hele ontwikkeling. Dit goedgekeurde plannenkader werd in 2005 juridisch verankerd in het Bijzonder Plan van Aanleg Eilandje. De herontwikkeling van het gebied kan eindelijk echt van start gaan!

In 2006 keurde de gemeenteraad van Antwerpen het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen goed. Het Eilandje wordt hierin aangeduid als een onderdeel van een strategische ruimte, zijnde de harde ruggengraat.

In 2009 keurde het college een protocol tussen Stad en Haven goed, waarin de krijtlijnen zijn vastgelegd om de eigendommen van het Havenbedrijf op het Eilandje over te dragen aan de Stad. In een addendum worden afspraken gemaakt inzake beheer, onderhoud en exploitatie van het water.



Masterplan Eilandje

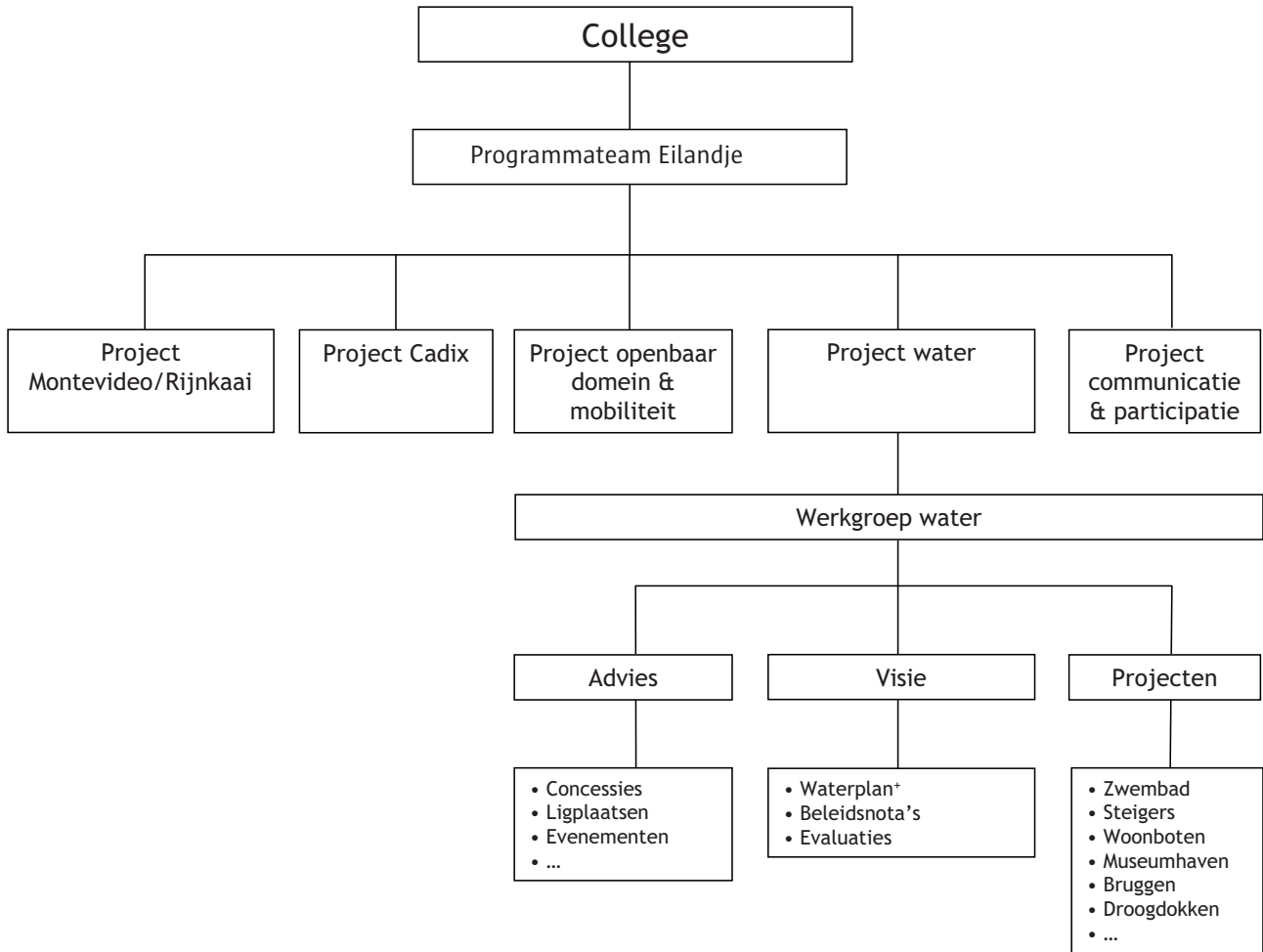
PROJECTORGANISATIE

Het Eilandje is geselecteerd als een uit te voeren hefboomactie in de bindende bepalingen van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Onder het programma Eilandje, dat aangestuurd wordt door een programmaleider van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen, ressorteren een aantal projecten die aangestuurd worden door verschillende projectleiders.

Het project water wordt vormgegeven door de projectleider water van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen en frequent overleg in een werkgroep water. In 2009 keurde het college de opstart van deze werkgroep water goed. De kern van deze werkgroep houdt een vertegenwoordiging in van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen, het Autonoom Gemeentebedrijf Vastgoed en stadsprojecten Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. In functie van de agenda kunnen op afroep verschillende andere stadsdiensten uitgenodigd worden zoals cultuur, sport & jeugd/musea, bewaarbibliotheken en erfgoed/ museum aan de stroom, werk en economie/toerisme, de woondienst, de politie en de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling.

De werkgroep water heeft verschillende taken:

- Ze verleent advies aan de Havenkapiteinsdienst over diverse ligplaatsaanvragen, evenementen op en aan het water op het Eilandje en over mogelijke concessieverleningen. De werkgroep levert voorbereidend werk voor de opmaak en uitgifte van deze concessies. Het beheer en de opvolging van ligplaatsen en concessies worden ook besproken op de werkgroep.
- De werkgroep vraagt advies aan de Commissie Museumhaven als het aanvragen met historische schepen of aanvragen in functie van de Museumhaven betreft.
- De werkgroep levert beleidsvoorbereidend werk voor de visieontwikkeling via het Waterplan⁺ en het waterprotocol en maakt specifieke beleidsnota's op.
- De werkgroep geeft vorm aan concrete projecten zoals de uitbouw van een woonbotenbeleid, de realisatie van een drijvend openluchtzwembad, de bouw van steigerinfrastructuur, de renovatie van bruggen en kaaimuren...
- De werkgroep draagt de verantwoordelijkheid voor het waterbeleid op het Eilandje en doet proactief aan communicatie met belanghebbenden.



PLANNINGSKADER

Hieronder worden de belangrijkste plannen uit het plannenkader van het Eilandje die invloed hebben op de herwaardering van het water kort op een rijtje gezet.

STRATEGISCH RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ANTWERPEN

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) is het juridische kader voor het ruimtelijk beleid van de Stad Antwerpen. Het s-RSA is een ruimtelijk toekomstbeeld voor de hele stad en werd in 2006 goedgekeurd.

Het structuurplan is opgebouwd uit twee delen, namelijk het generieke beleid en het actieve beleid. Het generieke beleid geeft een stadsbrede visie weer op basis van 7 beelden die refereren naar het collectieve geheugen van de stad. Het actieve beleid geeft de projectmatige werking weer op basis van 5 strategische ruimtes. De 7 beelden van het generiek beleid zijn: waterstad, ecostad, havenstad, spoorstad, poreuze stad, dorpen en metropool en tenslotte megastad.

7 beelden

Zo wil de waterstad Antwerpen terug een link geven met het water. Het s-RSA beschouwt de dokken van het Eilandje als belangrijke dragers van de stedelijke waterstructuur, zij zijn de belangrijkste te accentueren water-elementen. De dokken moeten daarom gevrijwaard worden van vaste constructies op het wateroppervlak, dat als belangrijke publieke ruimte dienst doet. De toegankelijkheid van de jachthavens in de dokken van en naar de vaargebieden zijn belangrijk. Het s-RSA stelt bovendien dat publieke openlucht zwemmogelijkheden moeten onderzocht worden (bvb. door constructie van tijdelijke bassins aan de kade- of dokrand). Ook

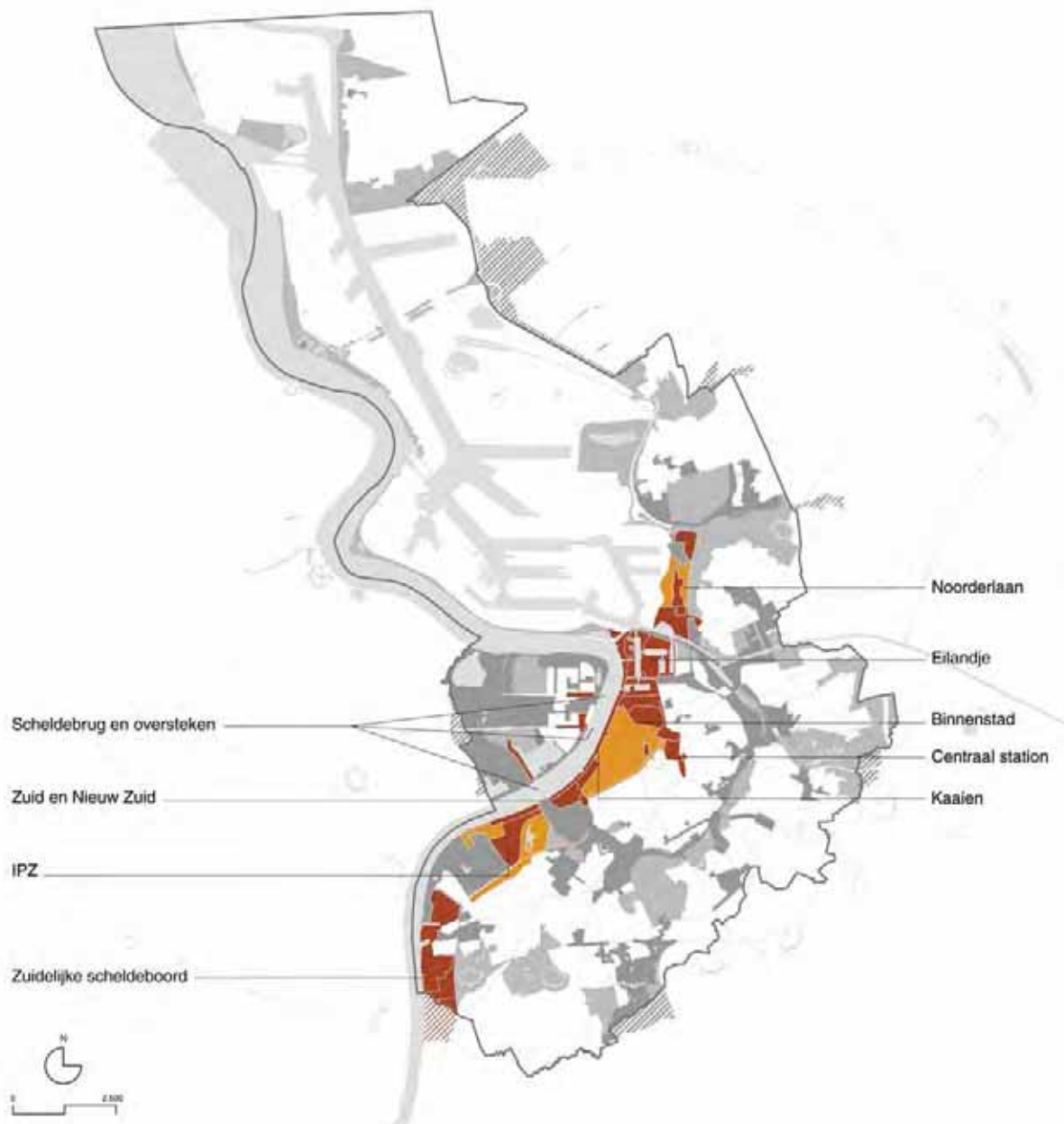
moet er onderzocht worden hoe de dokken (opnieuw) kunnen worden ingeschakeld in de ruimtelijke structuur van de stad. Er moet onderzocht worden welke Europese ondersteunende maatregelen en middelen hiervoor kunnen aangewend worden. Waterrecreatie langs of in de dokken kan een belangrijke rol spelen. Het Eilandje vormt samen met de Scheldekaaien de belangrijkste contactzone tussen stad en haven. De belangrijkste doelstelling is het vormgeven van een meer stedelijke omgeving in deze contactzones.

De Ecostad doelt zowel op de algemene toepassing van duurzaamheid binnen de Stad als op de specifieke doorvertaling naar de stedelijke ecologie.

Voor het verstedelijkte gebied van Antwerpen en haar ruime omgeving moet het begrip ecologie en open ruimte beschouwd worden als een belangrijk deel van onze hedendaagse welvaart. De open ruimte kan omschreven worden als een opeenvolging van ruimten, verbonden door en met het water. Water is overal aanwezig in de stad en is niet beperkt tot de grote rivieren en kanalen, maar vormt een diffuus en complex netwerk. De gebieden langs de verschillende rivieren, beken, dokken en kanalen zijn zeer belangrijke structuurbepalende elementen in het structuurplan. Water wordt de natuurlijke verbinding tussen de verschillende snippers in de stad en suggereert hierdoor de ruimte voor de groei en interpretatie van de open ruimte.

De Havenstad wil contact zoeken met de haven en zo de link tussen de stad en diens haven versterken.

De haven is en blijft in de eerste plaats een belangrijke wereldhaven. Aan de selectieve en multimodale bereikbaarheid en de logistieke organisatie moet groot belang gehecht worden.



s-RSA De harde ruggengraat

Maar ook de ruimtelijke interacties tussen stad en haven, de mogelijkheden om de stad en polders goed te laten aansluiten aan de haven, en omgekeerd: de afwerking van de haven in de richting van de stad, moeten uitgewerkt worden. Voor het Eilandje wordt een stedelijke omgeving nagestreefd, waarbij de relatie met de dokken en de Schelde bevestigd wordt en waarin ook havengerelateerde functies kunnen gevestigd worden.

De Megastad drukt de positie uit van Antwerpen binnen het Europese stedelijk netwerk. De stad moet opnieuw voordeel halen uit haar ligging, in één van de dichtste delen van Europa op vlak van infrastructuur, en als onderdeel van de Megastad of de Netwerkstad. Binnen het Noordwestelijk Hoofdstedelijk gebied, dat naast de hoofd- en regionale steden als Brussel, Amsterdam en Den Haag ook de havensteden Antwerpen en Rotterdam bevat, staan de kernsteden, zoals Antwerpen, voor een belangrijke uitdaging. Deze stad moet opnieuw gezien worden als een schaars goed, waar nergens anders de veelheid van cultuur, inspiratie en leefkwaliteit wordt aangeboden.

De Spoorstad wil vooral de stad ‘vertrammen’ en zo het openbaar vervoer op een zichtbare manier in de Stad verder uitbouwen.

De Poreuze Stad doelt op het in gebruik nemen van holtes in het stedelijk weefsel.

Dorpen en Metropool is een meerledig beeld bestaande uit de deelthema’s die het archeologische erfgoed, wonen, werken en recreëren een plaats willen geven in de stad en haar districten.

De duurzame transformatie van het oude havengebied Eilandje naar een levendige en leefbare stadsbuurt aan het water geeft vorm aan deze beelden.

5 strategische ruimtes

Het actief beleid is opgebouwd uit vijf strategische ruimtes: harde ruggengraat, zachte ruggengraat, groene singel, lager netwerk en stedelijke centra en levendig kanaal.

Het Eilandje maakt onderdeel uit van de harde ruggengraat. Dit is het metropolitaan gedeelte van de stad dat opnieuw de link zoekt met de Schelde of een stad aan de stroom wil creëren. Daarenboven moet het Eilandje specifiek het wonen in deze stedelijke zone aantrekkelijk maken door er een geïntegreerd gebiedsgericht project verder te doen ontplooiën.

Daar het structuurplan dateert van na de opmaak van het Masterplan Eilandje en de Beeldkwaliteitplannen, vormden deze mee de basis voor de ontwikkelingen die het structuurplan vooropstelt binnen het Eilandje.

Het Eilandje is geselecteerd als een uit te voeren hefboomactie in de bindende bepalingen van het s-RSA. Deze beleidsdoelstelling is overgenomen in het bestuursakkoord van de stad Antwerpen en doorvertaald in een meerjarenplanning en -begroting. Dit wil zeggen dat meer bepaald het Eilandje fase 1 moet uitgevoerd worden de komende jaren binnen de krijtlijnen van het plannenkader Eilandje.



Scheldekaaien



Hesse-Noord Natie

MASTERPLAN EILANDJE

In januari 2000 benoemde de Stad René Daniëls tot projectmanager van het Eilandje voor een periode van vijf jaar. Hij richtte met een aantal medewerkers van zijn Buro 5 uit Maastricht het 'projectbureau Eilandje' op. Datzelfde jaar kreeg zijn Buro 5 de opdracht om een Masterplan voor een vergroot Eilandje te maken. Dit gebeurde in nauw overleg met het Havenbedrijf en de Stad. Het college keurde dit plan in 2002 goed.

Het Masterplan Eilandje gaat uit van een aantal strategische interventies om een levendige en leefbare stadswijk te creëren. Vooreerst wordt bijzondere aandacht besteed aan de kwalitatieve uitbouw van het publieke domein met de vele dokken en watervlakken als een belangrijk onderdeel ervan.

Verder wil het Masterplan Eilandje de historische en maritieme identiteit van dit historische havengebied benadrukken. Vandaar dat ingezet is op de bescherming van monumenten en beeldbepalende gebouwen die geherprogrammeerd worden naar woon-, kantoor-, culturele en wijkondersteunende functies. Nieuwe invulprojecten rond de Oude Dokken moeten de geest ademen van de historische pakhuizen en depots. Het beschermde Sint-Felixpakhuis is zodoende gerenoveerd als Stadsarchief en rond de Oude Dokken zijn de voorbije jaren diverse loftprojecten gerealiseerd in de bestaande en nieuwe gebouwen.

Het Masterplan Eilandje definieert tevens een culturele noord-zuidas die centraal over het Eilandje loopt, het gebied linkt met de historische binnenstad en waarlangs culturele stapstenen worden uitgezet. De realisatie van het Museum aan de Stroom (MAS) op de Hanzestedenplaats kadert binnen deze visie.

De oost-westgerichte Londen-Amsterdamstraat vormt de belangrijkste wijkontsluitingsweg vanaf de Italiëlei. De heraanleg voorziet een verblijfsboulevard met centrale trambaan en veel ruimte voor voetgangers en

fietsers, waarlangs de vestiging van plaatselijke winkels en horeca kan worden gestimuleerd.

De aan de gang zijnde ontwikkelingen hebben een sterke invloed op de watergerelateerde activiteiten. Aan het MAS wordt een Museumhaven gekoppeld, de Museumhaven en het MAS kunnen elkaar wederzijds versterken. De bouw van de Westkaaitorens zal een betere uitstraling geven aan het Kattendijkdok als toeristische trekpleister. De heraanleg van de Londen-Amsterdamstraat en de daarmee gepaard gaande vervanging van de Londenbrug zal een positief effect hebben op de nautische bereikbaarheid van het Willem- en het Bonapartedok. De opening van de Kattendijksluis heeft een positief effect op de nautische bereikbaarheid van het Eilandje in het algemeen.

Waterstation Willemdok, Waterplan 2004



Havenkranen Rijnkaai



BEELDKWALITEITPLANNEN

Om deze globale visie verder thematisch verder uit te werken werden beeldkwaliteitplannen (BKP's) opge maakt. Het betreft het BKP voor de Buitenruimte (atelier JPLX), het BKP voor de Architectuur (Atelier JPLX), het Waterplan (Urhahn Urban Design en Rob Vrolijk) en het Groenplan (Michel Desvigne). Hierin worden meer in detail spelregels vastgelegd voor de aanleg van het publieke domein, groenvoorziening, bebouwing en functionele programmatie van de dokken.

Het BKP voor de Buitenruimte geeft aan hoe de publieke ruimte op het Eilandje in de toekomst zal evolueren. In het voorgestelde materiaalgebruik en de profielsneden wordt sterk verwezen naar de historische, maritieme identiteit van het gebied. Het beoogde wensbeeld is er één van een vloeiende ruimte van kas seien en platines waarop straatmeubilair, groen, verkeersinfrastructuur en relictten zijn geënt.

Het Beeldkwaliteitplan Architectuur geeft een visie op de ontwikkeling van de bestaande en de toekomstige bebouwing op Het Eilandje. Het plan biedt een stevig kader, zodat private en publieke bouwplannen eraan getoetst kunnen worden.

Het Groenplan vult aan met het ontwerp van een groenstructuur op het Eilandje. In het groenplan wordt gekozen voor aanleg door middel van boomgroepen die verspreid worden over de dokranden, omdat klassieke laanbeplantingen te transparant zijn om een antwoord te kunnen bieden op de schaalgrootte van de open ruimte op het Eilandje.

Het oorspronkelijke Waterplan zet een krijtlijnvisie neer voor een nieuwe en levendige invulling van de vele dokken op het Eilandje, met riviercruises, horecaschepen, woonboten, museumboten, jachthavens...

WATERPLAN EILANDJE

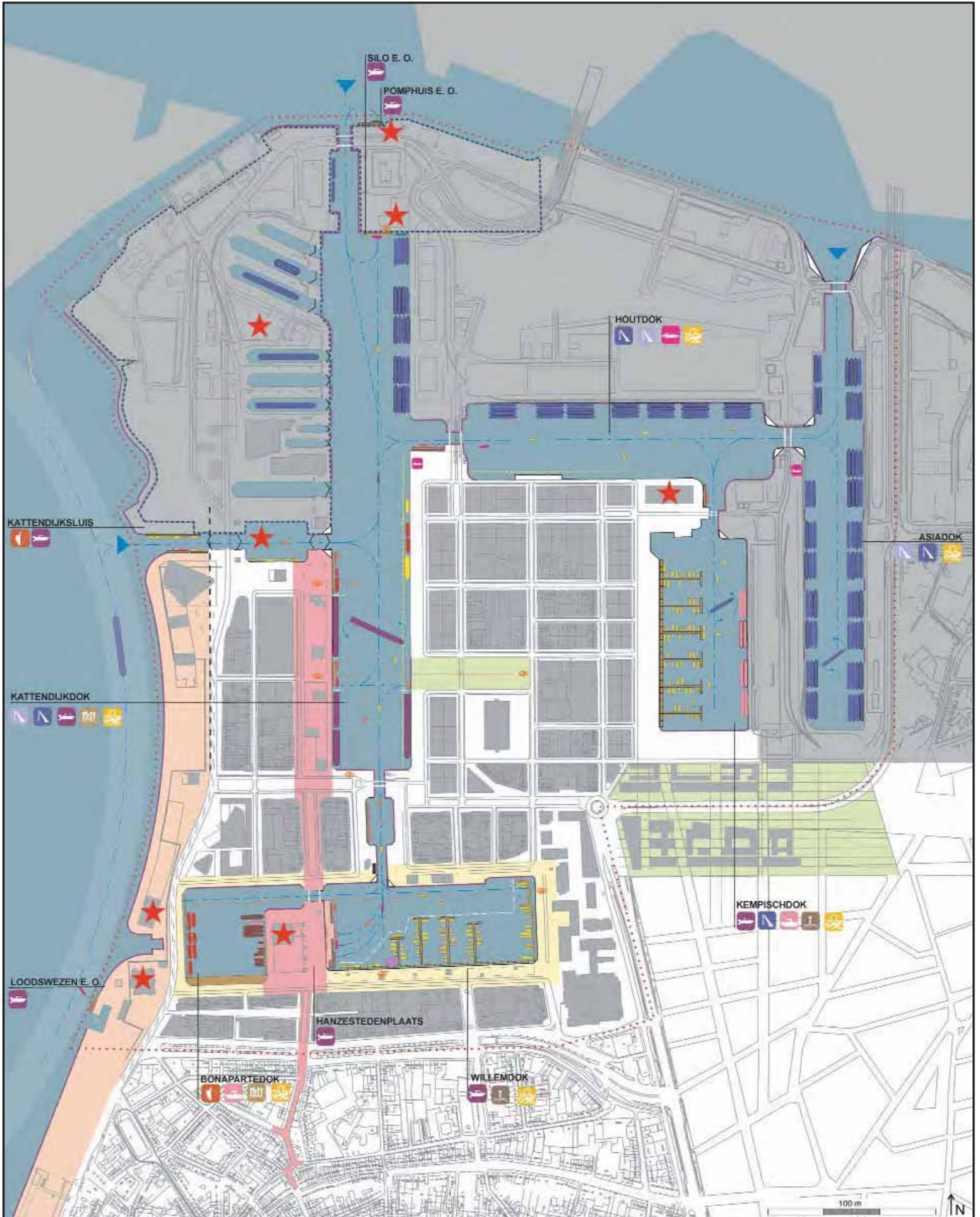
Het eerste Waterplan Eilandje werd opgemaakt door Urhahn Urban Design en Rob Vrolijk en werd goedgekeurd door het college in april 2004. De gewenste ruimtelijke structuur van het Waterplan Eilandje vormt het belangrijkste referentiekader voor het Waterplan⁺. Het is dan ook van belang even te blijven stilstaan bij de hoofdlijnen ervan.

Het Willemdok en het Bonapartedok vormen de oudste generatie dokken en liggen direct tegen de historische binnenstad. Het zijn grote publieke kamers met als hoofdfunctie Museumhaven en jachthaven. Aan de oostzijde van de Hanzestedenplaats wordt een waterstation voorzien met opstapplaatsen voor diverse soorten vervoer over water. Van daaruit zijn alle dokken bereikbaar.

De westzijde van het Kattendijkdok wordt ingericht als kade voor riviercruises. De oostzijde van het Kattendijkdok biedt ruimte aan vaste ligplaatsen voor rondvaartboten en tijdelijke horecaschepen. Ook komen er aan beide zijden opstapplaatsen voor waterbussen en watertaxi's. De rest van de kade dient als overloop voor riviercruises, binnenvaart op wacht en andere schepen.

De Droogdokken zijn een wettelijk beschermd monument. Ze drukken een belangrijke stempel op het nautische karakter van het Eilandje, hun kwaliteit en gebruik als scheepswerf wordt meegenomen in de toekomstige ontwikkeling.

De Saskom van de Kattendijksluis zal door een nieuwe jachtensluis ter hoogte van het huidige gestremde westelijke sluishoofd met de Schelde verbonden worden. Dit is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van het Eilandje door de pleziervaart. De Rijnkaai zal de oorspronkelijke rooilijn volgen en zal over een nieuwe beweegbare brug langs de sluiswachtershuisjes lopen.



Waterplan 2004 - 2010

Het Suezdok is één van de belangrijke schakels in het gebied en is drukbevaren. De omgeving wordt gekenmerkt door monumentale gebouwen als de brandweerkazerne en het Pomphuis aan het Straatsburgdok.

De entree vanuit het Kattendijkdok naar het Houtdok wordt gemarkeerd door de Mexicobruggen. Deze plek kan ruimte bieden aan functies die meer aansluiten bij de nieuw te realiseren woonwijk. De oever langs het noordelijke deel van het Houtdok kan gebruikt worden als wachtplaats voor binnenschippers, in afwachting van de herontwikkeling van het Mexico-eiland tot stadswijk.

In het Kempisch Dok is een jachthaven met vaste ligplaatsen voorzien aan de oostelijke kade, aan de westelijke kade zijn ligplaatsen voorbehouden voor woonboten.

Het Asiadok blijft tijdens de eerste fase hoofdzakelijk een bestemming voor schippers op wacht en vakantie.

PROTOCOL STAD HAVEN

Op 16 februari 2009 keurde de gemeenteraad het samenwerkingsprotocol tussen Stad en Haven goed. Dit protocol regelt de gefaseerde eigendomsoverdracht van gronden op het Eilandje van Haven naar Stad.

Met betrekking tot dokken, bruggen, kaaimuren en oevers binnen het 'gebied Eilandje' wordt een overeenkomst gemaakt waarin concrete afspraken met betrekking tot waterbeleid, exploitatie, politionele bevoegdheid, beheer en onderhoud worden opgenomen.

Specifiek voor de kaaimuren in het gebied is overeengekomen dat de Stad zal instaan voor de 'esthetische' opwaarderingen (die door de Stad of door monumentenzorg worden gevraagd) en het Havenbedrijf voor de 'structurele' herstellingen. Het Havenbedrijf zal deze structurele herstellingen gespreid over enkele jaren

uitvoeren, volgens een eigen planning die rekening houdt met de timing en de overdracht van de respectievelijke deelgebieden en kaaimuren. De structurele herstellingswerken worden geraamd op 13 miljoen euro.

Het Havenbedrijf blijft als een goede huisvader instaan voor de goede staat, de goede werking en het dagelijks onderhoud van de infrastructuur. De Havenkapiteinsdienst blijft bevoegd voor de ligplaatstoewijzing. AG Vespa volgt het concessiebeleid op.



Droogdok 1

REALISATIES

JACHTHAVEN WILLEMDOK

In april 2000 werd de jachthaven in het Willemdok officieel in gebruik genomen. De bouw van de steigerinfrastructuur en het centrale ontvangstgebouw werden medegefinancierd door Stad en Havenbedrijf, voor de uitbating werd een concessie toegekend aan Jachthaven Antwerpen cv.

De Jachthaven Willemdok telt momenteel 300 ligplaatsen. Begin 2010 werd een uitbreiding van de jachthaven goedgekeurd door het college. De uitbreiding bestaat uit de aanleg van twee private steigers, twee dubbele publieke steigers en een aansluiting op de bestaande steigerstructuur aan de Oostendekaai, ter hoogte van het MAS. Deze uitbreiding van de jachthaven is nodig om de steeds groter wordende jachten te kunnen ontvangen.

Met de aanleg van de publieke steiger kunnen nu ook kleinere rondvaart- en horecaschepen aanmeren aan de voordeur van het MAS. Vanaf de publieke steiger kan een nieuw toeristisch marktsegment opgestart worden met kleine rondvaarten die onder de bruggen op het Eilandje kunnen doorvaren. Om te kunnen aanmeren moet een vast vaarschema worden afgesproken met de werkgroep water.

JACHTHAVEN KEMPISCH DOK

In 2002 werd beslist de jachthaven van het Lobroekdok te verhuizen naar het Kempisch Dok, omdat de verandering van het Lobroekdok en de ligging naast de snelwegbrug een bijzonder onaangenaam kader vormden voor waterrecreatie. Het was steeds de bedoeling om een jachthaven voor vaste ligplaatshouders te creëren, in tegenstelling tot de passantenjachthaven in het Willemdok.

In de herfst van 2006 werd de nieuwe jachthaven in gebruik genomen door de drie jachtclubs uit het Lobroekdok: SODIPA Watersport (SWS), Antwerpse Yachtclub (AYC) en Vrije Yachtclub Antwerpen (VYCA). Er zijn een 240-tal ligplaatsen in het Kempisch Dok.

De ontwikkeling van een jachthaven tegen laag tarief in het Kempisch Dok is een mooi alternatief voor de vaartuigen die vroeger aangemeerd lagen in het Lobroekdok. De Jachthaven Kempisch Dok is in die zin complementair aan de Jachthaven Willemdok, daar bij de Jachthaven Willemdok de nadruk ligt op het bieden van ligplaatsen voor passanten.



Jachthaven Willemdok, 2000



Jachthaven Kempisch Dok, 2006

LOPENDE PROJECTEN

RENOVATIE KAAIMUREN

In het protocol tussen Stad en Haven werd overeengekomen dat het Havenbedrijf zal instaan voor de structurele herstelling van de kaaimuren, deze werken werden geraamd op 13 miljoen. De Stad staat in voor eventuele esthetische opwaarderingen. Het Havenbedrijf zal deze structurele herstellingen gespreid over enkele jaren uitvoeren, volgens een eigen planning die rekening houdt met de timing en de overdracht van de respectievelijke deelgebieden en kaaimuren.

MUSEUMHAVEN BONAPARTEDOK

Reeds in 1993 werd er door het schepencollege beslist om het Bonapartedok in te vullen als museumdok. Sindsdien is er een Commissie Museumhaven (waarin zowel Stad als Haven vertegenwoordigd zijn) die beslist over het wel of niet toelaten van verscheidene historische schepen. Deze commissie adviseert ook de werkgroep water omtrent de historische schepen. Hoewel er al een aantal historische schepen liggen kan dit project nog verder worden uitgebouwd.

BELEIDSNOTA WOONBOTEN

Op 16 oktober 2009 werd binnen het kader van het Waterplan Eilandje de Beleidsnota Woonboten goedgekeurd door het college. De nota doet meer specifieke uitspraken over de verschillende locaties, de ruimtelijke invulling en randvoorwaarden voor de schepen. Verderop in het Waterplan⁺ wordt dieper ingegaan op de inhoud.

RIVIERCRUISES EN RONDVAARTEN KATTENDIJKDOK

Cruises vormen in Europa een almaar belangrijker segment van het toerisme. Ondanks de economische crisis en de tijdelijk verminderde aanmeercapaciteit

van het Kattendijkdok (door de bouw van de Westkaaitorens) blijft het aantal riviercruises dat kiest voor Antwerpen stijgen. In 2008 deden 445 schepen de Stad aan (49.100 passagiers), voor 2010 bevestigden al 455 schepen (samen 55.000 passagiers). 3 op 4 schepen kiest voor een plek in het Kattendijkdok of het Willemdok. Slechts 1 op 4 schepen kiest voor de Scheldekaaien omwille van het getij. Vanuit de rondvaartsector is naast de klassieke 3 uur durende havenrondvaarten interesse in kleinere rondvaartschepen die kortere rondvaarten verzorgen.

NIEUW HAVENHUIS

Voor het nieuwe Havenhuis aan kaai 63 kwam het ontwerp van Zaha Hadid Architects als winnaar uit de bus. Zoals reeds in het verleden het geval was blijft ook in de toekomst het zenuwcentrum van Europa's tweede grootste Haven op het Eilandje gevestigd. Het gebouw wordt een belangrijk icoon tussen de stad en de industriële haven. In de skyline van de stad zal het gebouw een strategische plek prononceren, net als het MAS op het scharnierpunt tussen de historische binnenstad en de oude haven staat.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf wil met de centralisatie van de administratieve en technische diensten de bedrijfswerking optimaliseren. Deze diensten zitten nu verspreid over het Havenhuis en kaai 63. De nieuwe bedrijfszetel komt tegelijkertijd tegemoet aan het nijpend tekort aan werkruimte in het Havenhuis aan de Entrepotkaai. Het gebouw, dat in 2015 zal betrokken worden, zal zowat vijfhonderd werknemers huisvesten.



Museumhaven Bonapartedok



Toekomstbeeld Havenhuis, Zaha Hadid Architects 2010

analyse

ԳՆԱԳՆԵ



Pomphuis aan Droogdok 1

NAUTISCHE SITUATIE

DOKKEN

Het Bonaparte- en Willemdok liggen aan de basis van de maritieme historische identiteit van Antwerpen. Van een militaire over een handelsbestemming vervullen deze oudste dokken vandaag een recreatieve rol, het Bonapartedok fungeert voornamelijk als Museumhaven en het Willemdok is voornamelijk jachthaven. In het Bonapartedok ligt het horecaschip de Diamond Princess, een oud Noors postschip dat volledig werd verbouwd tot hotel en discotheek. De noordelijke kade van het Willemdok fungeert ook als overloopzone voor riviercruises en opstapplaats voor rondvaartschepen. De voornaamste watergerelateerde evenementen worden ook in deze omgeving georganiseerd.

Ten zuiden van de Mexicobridgen wordt het Kattendijkdok voornamelijk gebruikt voor toeristische activiteiten. In het hoogseizoen meren talrijke riviercruises en rondvaartrederijen aan, in het laagseizoen is er meer plaats voor de commerciële vaart (binnenschepen op wacht of op rust). Aan de zuidelijke kades heeft rederij Flandria een concessie aan de westkant en liggen de tjalken van vzw De Trotter aan de oostzijde. Aan de oostkaai meert wekelijks nog één zeecontainerschip aan, er liggen momenteel ook een aantal binnenschippers op rust. Ten noorden van de Mexicobridgen wordt het Kattendijkdok vooral voor commerciële doeleinden gebruikt. De westkade wordt ingenomen door de Droogdokken, aan de oostelijke kade ligt er een enkele woonboot en een aantal bunker- en binnenschepen.

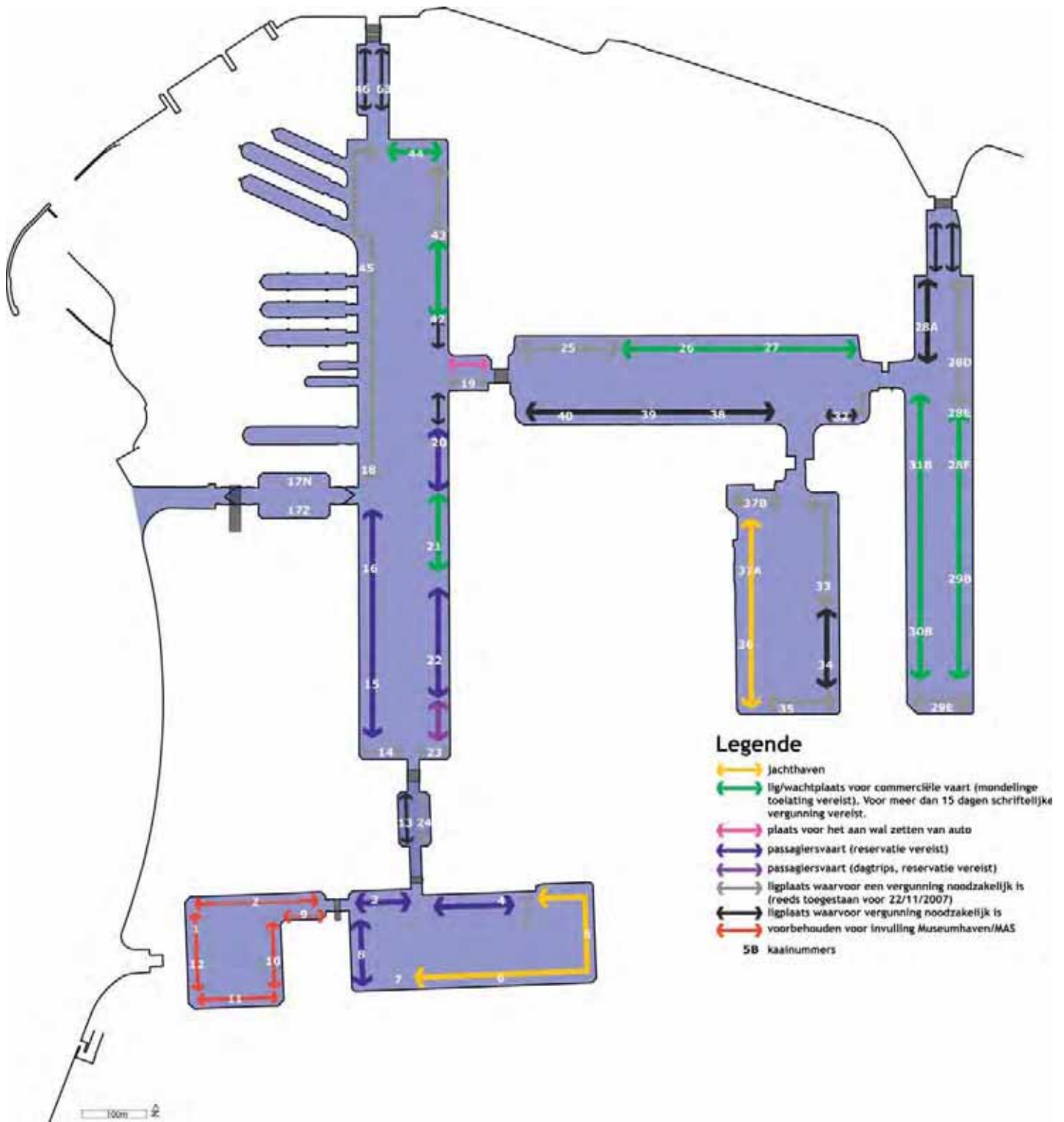
De Droogdokken en het Suezdok worden gebruikt voor scheepsbouw. Het eerste Droogdok werd gebouwd bij de aanleg van het Kattendijkdok rond 1860. De droogdokken 4, 5 en 6 werden gebouwd met de verlenging

van het Kattendijkdok naar het noorden. Deze werken startten in 1878, maar werden door technische problemen slechts voltooid in 1881. In 1927 wordt opnieuw besloten om nieuwe droogdokken te graven. Aangezien de ligging van het terrein aan het einde van het Kattendijkdok worden zij schuin ontworpen. Op deze manier kunnen de schepen de dokken binnenvaren zonder te veel manoeuvreren en zonder de voorbijvarende schepen te hinderen. Vandaag worden de droogdokken nog steeds voor scheepsherstelling en scheepsbouw gebruikt door AWN, een dienst van het Havenbedrijf. Van de 9 Droogdokken wordt Droogdok 1 niet meer droog gezet en enkel voor afwerking en kalibrering van schepen gebruikt. De kleinste Droogdokken 2 en 3 zijn volledig buiten gebruik.

Van het Houtdok is enkel de noordzijde vandaag in gebruik door de commerciële vaart. Er zijn geen havengerelateerde bedrijven op het Mexico-eiland, het gaat om bunkerschepen of binnenschepen op wacht of op rust. De zuidelijke zijde is niet meer in gebruik.

In het Kempisch Dok is sinds 2006 een sociale jachthaven gevestigd aan de westkade. Aan de noordelijke kade liggen een aantal schepen die wachten op reparatie door het sociaal tewerkstellingsproject Werkvorm vzw en vindt met ook een oude houten mijnenveger terug, de Knokke. Aan de oostelijke kade liggen enkele woonschepen, een aantal binnenschippers op rust en bunkerbedrijven. Aan de zuidelijke kade ligt het legendarische zendschip de Veronica.

Het Asiadok is het enige dok waar nog enige watergerelateerde industriële activiteit plaatsvindt. Aan de zuidkade is een scheepsherstelbedrijf gevestigd, de



Nautische situatie Eilandje

rest van de kades wordt bezet door bunkerschepen, schippers op wacht en schippers op rust.

De Zeeschelde beneden Antwerpen en de havendokken van Antwerpen zijn gecatalogeerd als binnenwateren van zone 3.

INFRASTRUCTUUR

Londenbrug

De vervanging van deze brug die slechts dateert van 1979 is noodzakelijk in functie van de heraanleg van de Londen-Amsterdamstraat met een doorlopende vrije trambaan. Via het Vlaamse investeringsprogramma Brabo II wordt een geïntegreerd vervangingstraject opgestart, parallel aan de aanleg van tramsporen op de wijkontsluitingsassen Londen-Amsterdamstraat, Kattendijkdok-Oostkaai en Rijnkaai. De vervanging van de Londenbrug wordt geraamd op 7,6 miljoen euro.

Kattendijksluis

Deze geslempte sluis wordt terug opengesteld, de vaste brug wordt vervangen door een rolbrug. Het project wordt gecoördineerd en gefinancierd door BAM in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Waterwegen en Zeekanaal nv is bouwheer van de werkzaamheden. Het project kost 17,6 miljoen euro.

Mexicobruggen

Deze dubbele rolbasculebrug is een beschermd monument. De bruggen worden slechts zelden geopend voor de scheepvaart. Voor de tramverlengingen op het Eilandje binnen het project Brabo II, waarbij de tram tot aan het nieuwe Havenhuis op kaai 44 zal worden doorgetrokken, bestaat de uitdaging erin de tram over één van de bruggen te laten rijden. De technische mogelijkheden worden onderzocht door tv SAM. De kostprijs van de aanpassingswerken wordt geraamd op 3,8 miljoen euro.

Nassaubrug

In 2002 werd er door het Havenbedrijf een replica gemaakt van deze draaibrug, die de verbinding vormt van het MAS naar de Nassastraat en een belangrijke link is op de culturele as van het Eilandje. De oorspronkelijke brug werd gebouwd in 1864. Dit type van bruggen heeft een draaipunt op 1/3 van de lengte.

Willembrug

De Willembrug werd gebouwd in 1869 en is momenteel de langs bewaarde havenbrug. Deze draaibrug was in gebruik tot 1988, maar is momenteel zo erg aangetast door corrosie dat vervanging noodzakelijk is. De brug is een beschermd monument. Het maken van een replica wordt geraamd op 3,7 miljoen euro.

Kempische brug

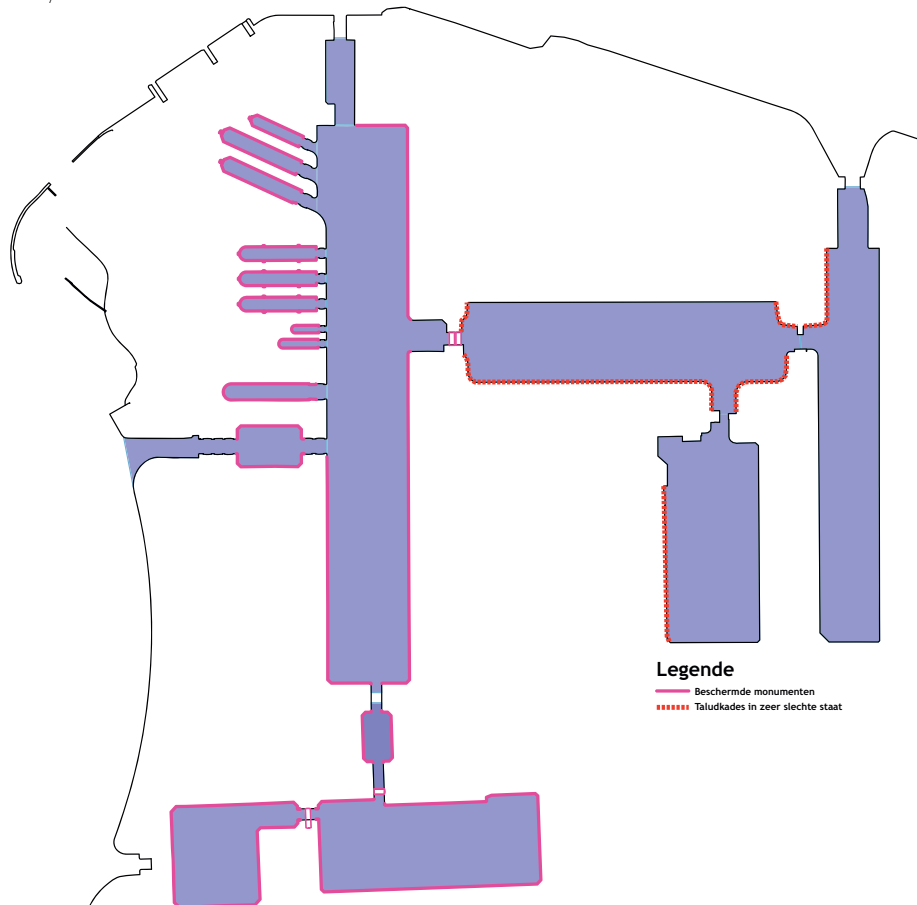
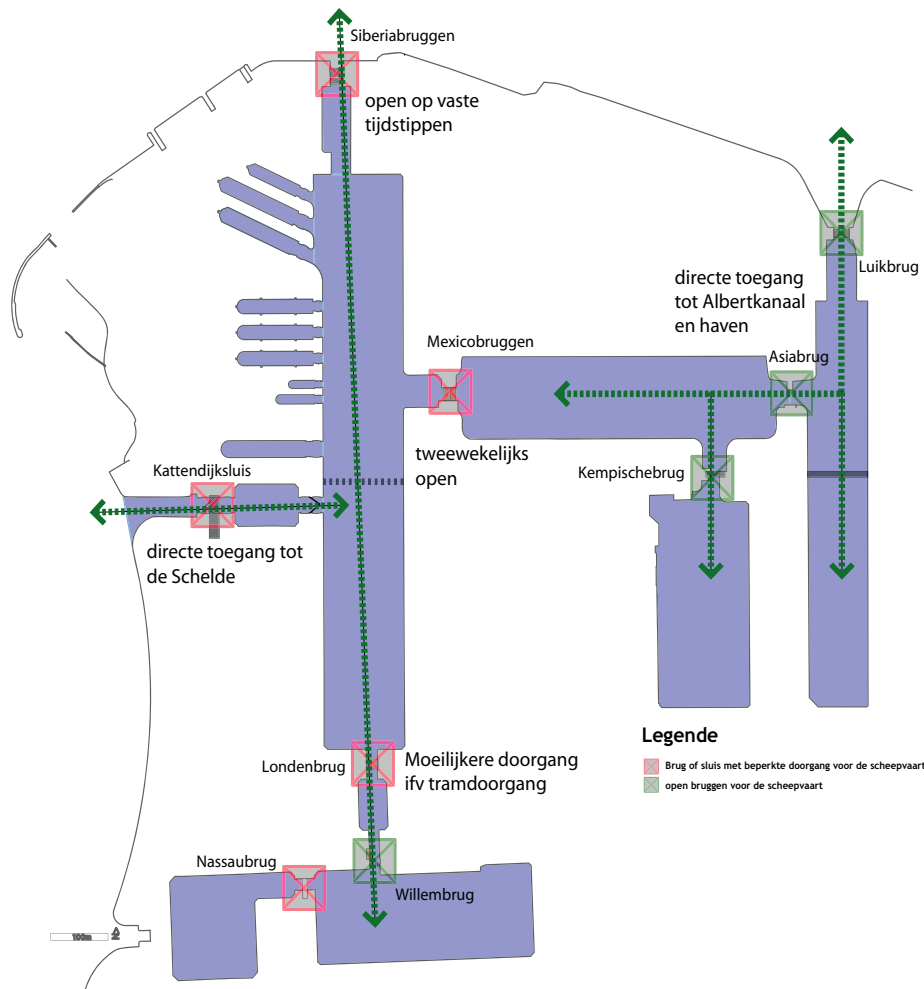
Deze draaibrug die de Cadixwijk verbindt met het Kempeneiland werd gebouwd in 1873 en is momenteel buiten gebruik. De brug heeft iets andere afmetingen maar is bijna één op één inwisselbaar met de Willembrug. Ze is in aanmerkelijk betere staat dan de Willembrug. In tegenstelling tot de Nassau- en Willembrug is deze brug geen beschermd monument. Door de Kempische Brug te beschermen wordt een vergelijkbaar kostenplaatje als de Willembrug meegenomen.

Asiabrug

Deze identieke aan de twee bovenstaande draaibruggen uit 1873 werd buiten gebruik gesteld door het Havenbedrijf en vormde de verbinding tussen het Kempeneiland en Mexico-eiland. Evenals de Kempische brug is ze niet beschermd, maar komt ze hiervoor wel in aanmerking. Evenals de Kempische- en Willembrug moet rekening gehouden worden met een hoog kostenplaatje om een identieke brug te realiseren.

Luikbrug

Deze brug over de noordelijke bruggeul van het Asiadok werd weggenomen door nv De Scheepvaart.



Bruggen, sluisen en kaaimuren Eilandje

100m

Kaaimuren

Door het vaste dokpeil op het Eilandje zijn de kaaimuren niet onderhevig aan grote drukverschillen achter en voor de kaaimuur. Hierdoor zijn er nagenoeg geen stabiliteitsproblemen met de kaaimuren, in tegenstelling tot de kaaimuur van de Schelde die veel stabiliteitsproblemen ondervindt door de voortdurend wijzigende druk voor en achter de muur. Er bevinden zich wel enkele taludkaaien op het Eilandje die sterke stabiliteitsproblemen ondervinden. Taludkaaien zijn kaaimuren onder een hoek van ca 45 graden, bedekt met natuurstenen dekstenen. Door het voortdurend schuren van de schepen en het uitlogen van de ondergrond zijn deze voor het grootste gedeelte afgeschoven in de dokken. Hier is structureel herstel nodig. De totale herstellingswerken aan de kaaimuren worden geraamd op 13 miljoen euro. De kaaimuren van Willemdok, Bonapartedok, Kattendijkdok en de Droogdokken zijn beschermde monumenten.

LIGPLAATSEN

Tot voor enkele decennia was het Eilandje toneel van een druk aan- en af gevaar van schepen met allerlei goederen aan boord. Deze bedrijvigheid zette zich ook voort aan de wal. Men laveerde tussen de goederen door naar de woning. Deze intensieve menging is verleden tijd. Het wegebben van het industriële gebruik van de dokken heeft in sommige gevallen ook geleid tot een eerder oneigenlijk of at random gebruik van de dokken. Er kwam plaats vrij die niet direct werd ingenomen. Momenteel wordt de waterruimte meer en meer ingenomen door toeristische en recreatieve activiteiten als woonboten, riviercruises en jachten.

MARITIEM GERELATEERDE LANDACTIVITEITEN

Havenhuis

De zetel van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bevindt zich sinds jaar en dag op het Eilandje. Waar deze vroeger in een pakhuis in de Cadixwijk was, werd de zetel sinds 1992 ondergebracht aan de Entrepotkaai

aan het Willemdok. Momenteel wordt er een nieuw Havenhuis voorbereid aan kaai 63, naar een ontwerp van Zaha Hadid Architects. Ook in de toekomst zal het zenuwcentrum van Europa's tweede grootste haven zich op het Eilandje bevinden.

PSA

Aan de Entrepotkaai bevindt zich het hoofdkwartier van PSA(HNN), een fusie van PSA International en het Antwerpse Hesse-Noord Natie. PSA(HNN) is het grootste containerbehandelingsbedrijf in de Antwerpse Haven.

Scheepsherstelling Droogdokken

De Droogdokkensite is sinds eind jaren 1950 actief in gebruik door de Havendienst Algemeen Werkhuis Noord. AWN staat als servicebedrijf van de Haven in voor het periodiek en preventief groot onderhoud van drijvend materieel, de renovaties en herstellingen aan sleepboten, baggertuigen, vlotkranen,...

Loodswezen

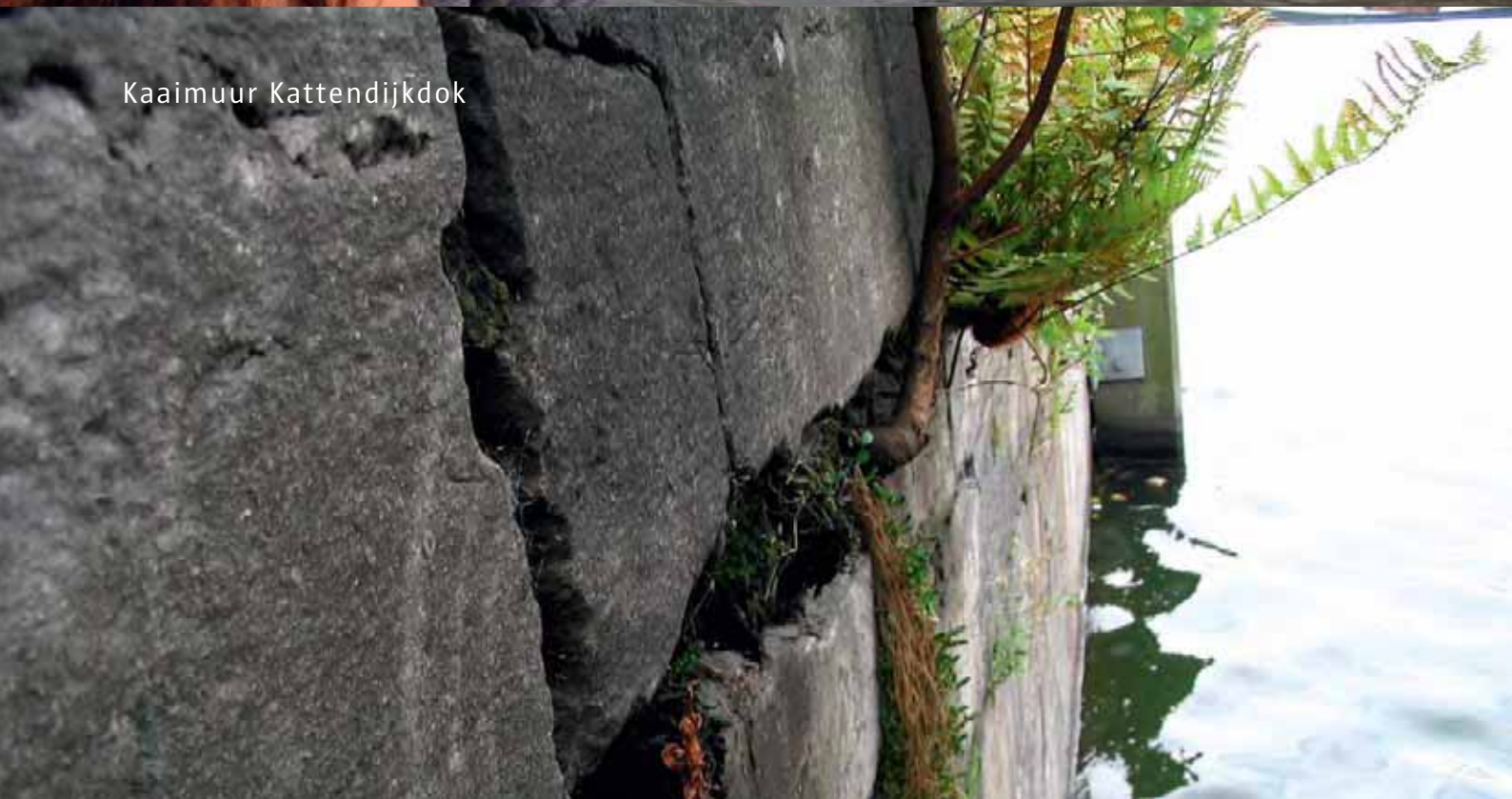
Het Loodswezen is een beschermd monument aan de Tavernierkaai en vormt een belangrijk baken aan de zijde van de Schelde. Het gebouw werd in 1895 opgericht voor verschillende openbare diensten en is nog steeds in goede staat. Het loodswezen had de belangrijke taak schepen op de Schelde en naar de havens te begeleiden en vertegenwoordigt meer dan een eeuw havenactiviteiten. In het Masterplan Scheldekaaien wordt er door de bijzondere band met de rivier door de ontwerpers gedacht aan een intieme getijdentuin rond het Loodswezen. De gedempte Bonapartesluis zou een uitgelezen opstapplaats kunnen zijn voor watertransport.

Brabo cvba

Brabo is een onderneming die reeds sinds 1931 in Antwerpen actief is voor het beloodsen van schepen, zodat deze veilig de haven in en uit kunnen varen.



Loodswezen



Kaaimuur Kattendijkdok

In de aanvangsjaren was Brabo voornamelijk actief op de Schelde voor Antwerpen en aan de Scheldekaaien. Met de groei van de haven verlegde de klemtoon zich stilaan naar de nieuwe dokken. Na een jarenlange locatie aan het Bonapartedok heeft het bedrijf zijn hoofdzetel verplaatst naar het Asiadok.

Het Gouden Anker

Het Gouden Anker is een woon- en zorgcomplex voor bejaarden. Het was de eerste grote nieuwbouw in de Cadixwijk en is geopend sinds 2006. Het rusthuis telt 90 bedden, waarvan een groot deel voor bejaarde binenschippers. Op de bovenverdieping zijn ook 23 serviceflats.

Werkvormm

Werkvormm vzw is een sociaal tewerkstellingsproject gevestigd in een loods op kaai 38. Jongeren worden er via drie disciplines opgeleid om terug op de arbeidsmarkt ingeschakeld te kunnen worden: metaalbewerking, onderhoud van openbaar domein en keukenhulp. De vzw is erg lokaal verankerd. Onder leiding van specialisten ter zake worden bijvoorbeeld oude Antwerpse Havenkranen door Werkvormm gerenoveerd. Ook het onderhoud van stukken van het Havengebied gebeurt door hen, waaronder de Cadixwijk en de Montevideowijk.

't Kot

't Kot is een begrip in de Antwerpse haven. Dit aanwervingslokaal voor havenarbeiders is gevestigd op Kempisch Dok-Westkaai in de Cadixwijk. De dagelijkse toeloop van dokwerkers - al of niet in oranje werkkleed - is er even normaal als eb en vloed. 's Morgens en 's middags komen de foremannen of ploegbazen er in functie van het aangeboden werk erkende dokwerkers als dagloner recruter.

MARITIEME MONUMENTEN

Verschillende gebouwen of infrastructuurwerken zijn als monument beschermd en dragen sterk bij tot het nau-

tische karakter van het gebied. Op de kop van de Montevideowijk zijn er verschillende:

- De Red Star Line-gebouwen, waar duizenden landverhuizers met de rederij Red Star Line naar Amerika vertrokken en als museum wordt ingericht;
- Het oude aanwervingslokaal De Shop en het Montevideopakhuys;
- La Riva aan de Londenstraat, een voormalige gaarkeuken voor dokwerkers;
- Het Noorderpershuis, waar net als in het Zuiderpershuis water onder druk werd gezet om verschillende bruggen en kranen in de haven te bedienen;
- De verschillende pompuizen, aan Droogdok 1, aan droogdok 8 en aan het voormalige Droogdok 7;
- Het toekomstige havenhuis aan kaai 63 dat geïnspireerd was op het Hanzahuis;
- De verschillende sluiswachtersgebouwen en bedieningsgebouwen aan de Kattendijksluis, aan de voormalige Bonapartesluis, aan de Londenbrug, aan Droogdok 1...

WATERKWALITEIT

Bij het Havenbedrijf zijn geen structurele metingen naar de waterkwaliteit van de dokken gebeurd. Er zijn enkel cijfers van het Straatsburgdok beschikbaar, deze zijn echter niet representatief voor de dokken zelf.

COMMUNICATIE

Op stadsniveau wordt in overleg met de betrokken partners verdergewerkt aan de uitvoering van het Waterplan*. De specialisten ter zake zijn de mensen die elke dag met het water leven of er elke dag mee worden geconfronteerd. Bij het opstarten van nieuwe projecten wordt de stem van deze ervaringsdeskundigen gehoord door ze mee uit te nodigen in de werkgroep water of actief in debat te treden op info-avonden. Het feit dat er reeds sinds 2004 een Waterplan voor het Eilandje bestaat is eerder uitzonderlijk. Antwerpen kan dit en het feit dat er concrete projecten opgestart worden die specifiek gericht zijn op de beleving en herbeleving van het water uitdragen via conferenties, congressen en rondleidingen.



Werkvormm vzw



Rusthuis Het Gouden Anker

waterplan⁺

waterplan⁺



VISIE

Het water is dé sfeerdrager bij uitstek van het Eilandje. Het water en de dokkenstructuur geven het gebied haar bijzondere karakter. De opgave is dan ook om deze bijzondere ambiance van het Eilandje te organiseren, te stimuleren en te behouden. Het Waterplan* Eilandje gaat uit van de volgende 10 krachtlijnen:

1. ÉÉN GEBIED MET MEERDERE SFEREN CREËREN

Elk dok krijgt zijn eigen functie en sfeer mee, nautisch en gebaseerd op de mogelijkheden van vandaag. De belangrijkste sferen zijn de stadskade rond de Oude Dokken, de culturele as als ruimtelijke en programmatorische verbinding tussen stad en haven, de Droogdoksite, het Hout- en Kempisch Dok, het Asiadok en de verschillende schakelpunten tussen deze gebieden (de plekken rond de bruggen).

2. NAUTISCHE SFEER VERSTERKEN

Versterken van het nautische karakter van het gebied door implementatie van nieuwe of uitwerking van bestaande activiteiten. Nieuwe programma's moeten een bijdrage leveren aan de nautische sfeer van het Eilandje: schepen moeten varend zijn, met motor, schroef en bemanning.

3. STATISCH ÉN DYNAMISCH PROGRAMMA TOEWIJZEN

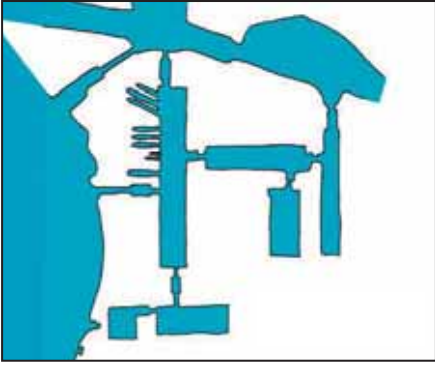
Elk dok krijgt een combinatie van een statisch en dynamisch programma of ligplaatsgebruik toegewezen. Zowel op de kade als in het dok moet ruimte zijn voor flexibiliteit en tijdelijke activiteiten. De dokken kunnen steeds van karakter veranderen; het druktebeeld verandert door het jaar.

4. OPENHEID WAARBORGEN

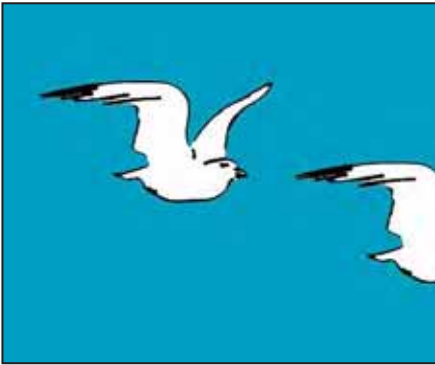
Het water moet zichtbaar gehouden worden vanop de kade om de openheid van het gebied te benadrukken en te behouden. Er moet gezocht worden naar plekken waar het contact met het water gewaarborgd is of versterkt kan worden.

5. MARITIEM ERFGOED BEWAREN

De verschillende havenkranen, kunstwerken, kaaien, droogdokken en bijzondere historische schepen blijven een beeldbepalende rol spelen in de toekomst, niet alleen in de museumhaven maar ook over heel het Eilandje. Kranen, kunstwerken, kaaien en droogdokken worden gerestaureerd. Er wordt een va-et-vient van historische schepen in de dokken nagestreefd.



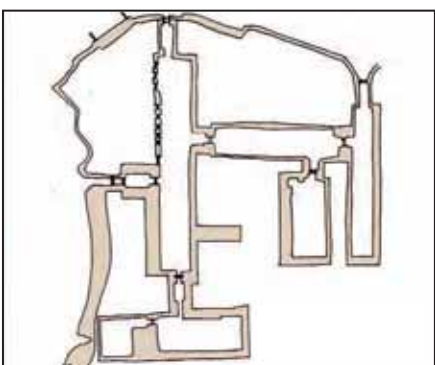
één gebied met meerdere sferen creëren



nautische sfeer versterken



statisch en dynamisch programma toewijzen



openheid waarborgen



maritiem erfgoed bewaren

6. HAVENKARAKTER EN SOFT VALUES BEHOUDEN

Om de diversiteit en de sfeer van het Eilandje in stand te houden moeten een aantal bestaande maritieme activiteiten behouden blijven. Deze zogenaamde “soft values” zijn onderdeel van de havencultuur en hebben een bijzondere betekenis en uitstraling. Het behoud van socio-economische projecten zoals Werkvormm en het inpassen van havengerelateerde bedrijvigheid zijn hier de uitdagingen.

7. WATERINFRASTRUCTUUR UPDATEN

Voor een verbetering van de nautische situatie en een betere afstemming met stedelijke behoeftes moeten een aantal waterinfrastructuren gerenoveerd, vervangen of toegevoegd worden. Een aantal bruggen is aan renovatie toe, andere dienen vervangen of aangepast te worden aan tramverkeer en in oost-westrichting moeten verbindingen over het water tussen de verschillende ‘eilanden’ voorzien worden.

8. WATER EFFICIENT BESTUREN EN BEHEREN

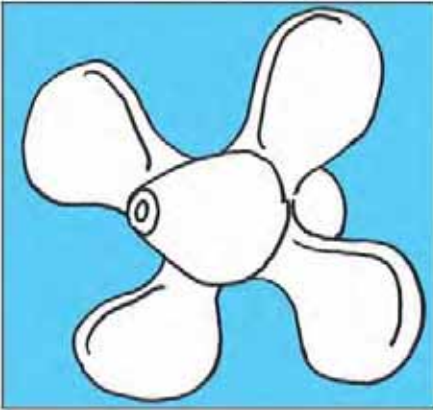
Een goede samenwerking tussen Stad en Haven is onontbeerlijk om stedelijkheid een kans te geven in een nautisch beheerde omgeving. Het delen van knowhow en human capital is cruciaal om het Waterplan te realiseren; hiervoor is een duidelijk afsprakenkader nodig dat kan vorm gegeven worden in een aparte overeenkomst over het water.

9. WATERKWALITEIT VERBETEREN

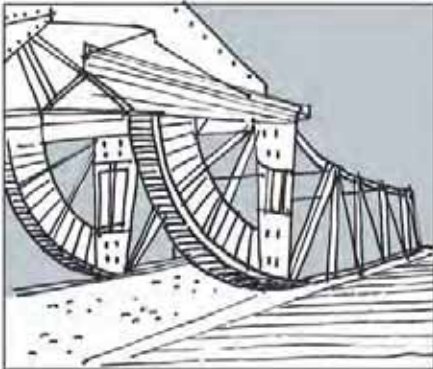
Waterkwaliteit bewaken in een leefomgeving is een must om paal en perk te kunnen stellen aan de vervuiling van oppervlaktewater. Alle scheepvaart op het Eilandje zal verplicht worden hier rekening mee te houden, zodat lozing in de dokken te vermeden wordt. Toekomstige nieuwe invullingen zullen onderworpen worden aan strenge milieueisen.

10. WATERACTIVITEITEN UITBOUWEN

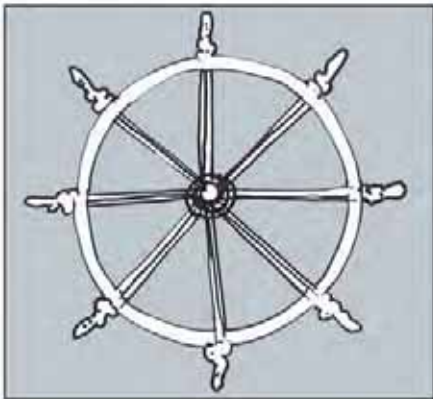
Het organiseren van wateractiviteiten zet de specifieke sfeer van het Eilandje meer in de verf. Naast tijdelijke evenementen op en aan het water moet ruimte gecreëerd worden om dagdagelijks in de dokken te vissen, te zwemmen, aan boten te klussen...



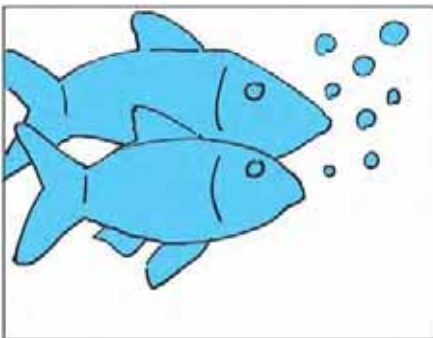
havenkarakter en soft values behouden



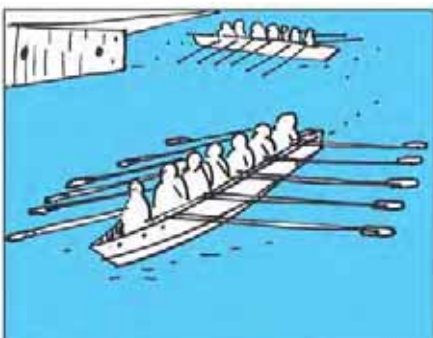
waterinfrastructuur updaten



water efficiënt besturen en beheren



waterkwaliteit verbeteren



wateractiviteiten uitbouwen

WATERPLAN⁺

Op basis van overleg met het Havenbedrijf en verschillende stadsdiensten is een verfijning van het Waterplan van 2004 in een Waterplan⁺ tot stand gekomen. Het idee is enerzijds een verfijning van het bestaande Waterplan door te voeren op plaatsen waar dit nodig is en anderzijds meer flexibiliteit toe te laten en een aantal toevoegingen te doen.

Het creëren van een doordacht, duurzaam en levendig waterprogramma is het resultaat van een intensieve kennisuitwisseling en -verwerving bij andere organisaties en steden die ervaring hebben in waterbeleid.

Zo is de werkgroep water op bezoek geweest in Amsterdam, Rotterdam en Helsinki. Er werden praktijkvoorbeelden uit Berlijn, Stockholm en Wenen onderzocht en is er een doelgerichte kennisuitwisseling rond water in stadshavens opgezet in het kader van het Interreg IV A project 'Revitalisering Oude Industriehavens' (ROI) met als participerende steden Gent, Oostende, Leuven, Hasselt, Vlissingen, Roermond en Tilburg.

Door professor Eric Van Hooydonck is binnen dit project een waterstudie opgemaakt die naast specifieke en globale aanbevelingen rond waterbeleid ook (water-)spiegelsteden onderzoekt. Zo wordt voor Antwerpen Liverpool als spiegelstad naar voor geschoven. Er zijn ook andere voorbeelden onderzocht zoals Genua, Barcelona, Hamburg en Marseille.

Ook in de toekomst wil de werkgroep water verder kennis opbouwen, uitdragen en het Eilandje en Antwerpen als waterstad verder profileren en onder de aandacht brengen. Samenwerkingsverbanden met het Havenbedrijf kunnen hierin zeer nuttig zijn.

Daarnaast is er een intensieve dialoog opgezet met wateractoren en gebruikers, zowel via bilateraal overleg als via workshops. Tijdens geanimeerde vergaderingen werd vorm gegeven aan de beleidsdoelstellingen van dit waterplan⁺.

AMBITIE

De ambitie van het Waterplan⁺ bestaat erin het water te herwaarderen als een wezenlijk onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling van het Eilandje. Het Eilandje werd gevormd in functie van havengebonden economische activiteiten. Er rust een grote uitdaging in het behouden en versterken van de typische nautische sfeer die door de havenactiviteiten ontstaan is.

De specifieke havensfeer wordt vorm gegeven door de scheepvaart, door infrastructuur, maar ook door mensen en havenactiviteiten. Het wegtrekken van de havenactiviteiten en daarmee het gros van de binnenvaart en zeevaart wil niet zeggen dat het water haar betekenis verliest.

Vandaag wijzigt de functie van de dokken meer naar toeristische vaart en recreatie. Hierdoor blijft er een divers nat programma het Eilandje frequenteren: riviercruises, rondvaartschepen en jachten in alle kleuren en vormen. Het is erg van belang dat er op de dokken beweging blijft, dat de schepen kunnen varen.

De haveninfrastructuur die veelal bestaat uit significant industrieel erfgoed als geklonken bruggen, gemetste kaaimuren, 19de eeuwse bedienings- en persgebouwen dienen we met zorg te behandelen. Ze



Schooltjalken Kattendijkdok

belichamen het industriële verleden en verdienen waardevolle herbestemming of hergebruik.

Vandaag gaan er meer en meer stemmen op om een verknoping van haven- en stadsfuncties te realiseren. Het behoud van zachte havenwaarden of soft values vormt hierin een centraal aandachtspunt.

Kenmerkende havenactiviteiten kunnen mits de nodige aanpassingen geïntegreerd worden in stadsontwikkelingsprojecten. Beperkte scheepsreparatie aan historische schepen in het Bonapartedok om een actieve Museumhaven te realiseren bijvoorbeeld, of scheepsbouw op het Droogdokkeneiland, of havenmateriaal als objecten op het openbaar domein, of het bestedigen van overslag van goederen voor stedelijke distributie...

Het water is een enorme hap van het omvangrijke openbaar domein op het Eilandje. Het water moet ook als dusdanig kunnen functioneren: een plek waar je kan kuieren, naar de boten kijken, rondhangen of hengel.

Het Waterplan⁺ wordt opgedeeld in twee soorten ligplaatsen: flexibele ligplaatsen voor rondvaartschepen, cruises, historische schepen, binnenvaartschepen en evenementenschepen en vaste ligplaatsen voor woonboten, horecaboten, museumstukken en voor de jachthavens. Bij de flexibel invulbare kades wordt in het Waterplan⁺ steeds een voorkeur voor een bepaalde functie weergegeven (bijvoorbeeld voor rondvaart of voor commerciële vaart). De vaste ligplaatsen hebben specifiek hun functie op een bepaalde plek.

Het Waterplan⁺ doet naast de ligplaatsenregeling ook uitspraken over walvoorzieningen, bruggen, kaaimuren en steigers en giet alle ambities in een aantal afgebakende projecten.

FLEXIBELE LIGPLAATSEN

Flexibele kades kunnen ingevuld worden door veel verschillende functies en zijn constant in verandering. De invulling is afhankelijk van de vraag en de voorkeur die aangegeven wordt in het Waterplan⁺.

Zo meren er in het Kattendijkdok jaarlijks tussen april en september circa 400 riviercruiseschepen aan. Deze schepen meren slechts voor enkele dagen of slechts voor één dag aan. Buiten het cruisesizoen kunnen de ligplaatsen ingenomen worden door binnenschepen, evenementenschepen of overwinterende historische schepen.

Aan de Napoleonkaai in het Willemdok meren regelmatig kleinere passagiersschepen, evenementenschepen en rondvaartrederijen aan met een wisselende bezetting.

De zuidzijde van het Kattendijkdok wordt gereserveerd voor rondvaartrederijen. Naast een specifieke op- en afstapplek kunnen de rondvaartrederijen hun vloot er ook laten overnachten.

In het Asiadok meren altijd binnenschepen op wacht en bunkerschepen aan, waarvan de bezetting dagelijks wijzigt.

In het Bonapartedok is een va-et-vient van schepen met een historisch karakter toegelaten, met een voorkeur voor de bruine vloot aan de westkaai en de noordkaai.

De flexibele ligplaatsen zijn beperkt in de tijd en beschikbaar met een ligvergunning die toegekend wordt door de Havenkapiteindienst tegen de ligplaats-tarieven van de dienst Havenrechten. Een flexibele ligplaats kan enerzijds voor enkele dagen of anderzijds voor een middellange termijn van enkele maanden worden toegekend. De ligplaatsaanvragen worden besproken op de werkgroep water. Schepen moeten



Projecten

- ① WOONBOTEN
- ② MUSEUMHAVEN
- ③ DROOGDOKKEN
- ④ BADBOOT
- ⑤ WATERTOERISME
- ⑥ BRUGGEN, KAAIMUREN EN STEIGERS
- ⑦ WATERKWALITEIT
- ⑧ WALVOORZIENINGEN
- ⑨ WATERPROGRAMMA

Flexibele ligplaatsen

- enkel schepen met historisch karakter
- voorkeur voor bruine vloot
- voorkeur voor rondvaart
- voorkeur voor commerciële vaart
- voorkeur voor riviercruises
- voorkeur voor evenementenschepen
- voorkeur voor scheepsrestelling
- voorkeur voor socio culturele verenigingen

Vaste ligplaatsen

- woonboten
- museumschepen
- horecaschepen
- zoekzone badboot
- jachthavens
- historische vlotkraan

Walvoorzieningen

- zoekzone voor parkeermogelijkheden ifv nautisch programma
- parkeermogelijkheid (aantal)
- kiss & ride voor bussen
- toeristisch informatiepunt
- auto-afzetpunt
- nutsvoorzieningen voor woonboten
- walstroombank / walstroombank voor cruises
- opslagruimte voor socioculturele verenigingen
- lozingspunt afvalwater

Bruggen, kaaien en steigers

- te vervangen Londenbrug ifv tramovergang
- Kattendijkbrug- en sluis
- aan te passen Mexicobridgen ifv tramovergang
- te realiseren Willembrug
- te realiseren nieuwe fiets- en voetgangersbruggen
- zoekzone nieuwe fiets- en voetgangersbrug
- te renoveren kaairanden
- te bevorderen waterkwaliteit
- tijdelijke kaailandschappen
- historische haveninfrastructuur
- publiek toegankelijke steiger

WaterPlan+ Eilandje
WaterPlan+ Eilandje

steeds kunnen varen en moeten technisch gekeurd zijn volgens hun capaciteit. Maatschappelijk relevante projecten of projecten met een specifieke historische waarde komen bij voorkeur in aanmerking om ligplaatsen met een middellange looptijd in te nemen.

Eén van de flexibele ligplaatsen zal voorbehouden worden voor de Badboot. De Badboot is een drijvend en verplaatsbaar openluchtwembad dat op verschillende locaties afgemeerd zal kunnen worden. Het project zal zo kunnen functioneren als een wervend programma voor onbekende plekken van het Eilandje. De ambitie is om een duurzaam zwembad te laten bouwen om de zomer zwemcapaciteit van Antwerpen te verhogen en het water op het Eilandje dichterbij de mensen te brengen.

VASTE LIGPLAATSEN

Voor woonboten, horecaschepen, museumschepen en de jachthavens wordt er afgeweken van de flexibel invulbare kades.

Woonboten hebben een vast adres en vaste aansluitingen. Hiervoor is het aangewezen vaste, langdurige ligplaatsen door middel van concessie-overeenkomsten te voorzien. Er worden woonboten toegelaten in het Houtdok, het Kempisch Dok en in beperkte mate in het Bonapartedok als het om historische schepen gaat.

In het Houtdok worden de ligplaatsen gekoppeld aan de renovatie van de Houtdok Zuidkaai. Bij de geplande omvorming van taludkade naar rechte kade worden aanlegsteigers en nutsvoorzieningen geïntegreerd. In het Bonapartedok kan in fases gewerkt worden. Zowel voor als na de aanleg van steigers kunnen bewoonde museumschepen er een plek vinden.

Op een aantal strategische locaties is er plaats voorzien waar horecaschepen kunnen liggen: in het Kattendijkdok in de omgeving van de Mexicobrug, in het Kempisch Dok aan de zuidelijke kaai, in het Willemdok en in het Bonapartedok als één van de historische

schepen. Een horecaschip is een restaurant, bar, of klein hotel waarmee een concessieovereenkomst onder voorwaarden zal worden afgesloten. Discotheken zijn niet toegelaten.

De twee jachthavens hebben uiteraard ook een vaste plek. De jachthaven Willemdok is een passantenhaven, de jachthaven Kempisch Dok is een sociale jachthaven met vaste ligplaatsen. Op de jachten mag niet gewoond worden.

De museumschepen die gekoppeld worden aan het MAS hebben vaste ligplaatsen nodig in het Bonapartedok. Deze zullen vooral aan de Sint Aldegondiskaai liggen. Aan de Nieuwpoortkaai is het de ambitie om een publiek drijvend ponton te bouwen zoals aan het Steen en aan het toekomstige wijkplein Cadix.

De vaste ligplaatsen zullen door AG Vespa worden beheerd door het afsluiten van concessie overeenkomsten. Op basis van een marktbevraging door AG Vespa zullen de meest geschikte kandidaten voor de ligplaatsen weerhouden worden. De marktbevragingen zullen inhoudelijk mee worden voorbereid door de werkgroep water op basis van de visie van het Waterplan*. De selectie zal gebeuren op basis van technische, kwaliteits- en financiële criteria. De concessie-overeenkomst is voor een bepaalde periode gekoppeld aan zowel de eigenaar als het schip.

WALVOORZIENINGEN

De Stad wil voortrekker zijn en investeren in het verminderen van de ecologische impact van de scheepvaart. Op Europees vlak worden hiervoor maatregelen genomen. Binnen de Benelux is een doorvertaling gemaakt van deze regelgeving bij monde van het afvalstoffenverdrag op de binnenvaart.

Om een naadloze afstemming te maken tussen de scheepvaart en de toekomstige bewoners van het



The Tall Ships Races 2010, Kattendijkdok

Eilandje zet de Stad alle zeilen bij:

- Om geluidsoverlast en luchtvervuiling door draaiende motoren te vermijden wordt er ingezet op walstroom voor alle scheepvaart op het Eilandje: ‘stopcontacten’ aan de kade voor zowel de woonboten als de binnenvaart, de rondvaart en de riviercruises.
- Om lozingen in het oppervlaktewater tegen te gaan moeten zoveel mogelijk alternatieven worden aangeboden aan de schepen: aansluitingspunten op de riolering voor vaste ligplaatsen, subsidies voor het plaatsen van afvalwaterzuiveringsinstallaties of een centraal lozingspunt voor afvalwater voor flexibele ligplaatsen.

Voor specifieke functies op het water moeten er aan de wal geïntegreerde oplossingen worden gezocht:

- In functie van het cruisetoeerisme in het Kattendijkdok moeten kiss&ride-zones voor toeristenbussen geïntegreerd worden in het openbaar domein en moet het mogelijk zijn te laden en te lossen tot vlak bij de schepen om ze te bevoorraden of huishoudelijk afval op te halen.
- Om een efficiënte werking voor de rondvaartrederijen te kunnen waarborgen moet er nagedacht worden over de integratie van ticketbalies, de verhoogde parkeerdruk op het openbaar domein en een gangway naar de rondvaartschepen.
- Om de veiligheid in het algemeen te garanderen moeten bolders op het openbaar domein bewaard en onderhouden worden. Ook het reddingsmateriaal aan de wal is van levensbelang.
- Voor de socio-culturele verenigingen die vandaag gebruik maken van loodsen in de Cadixwijk moet er ruimte behouden blijven. Zo wordt kaai 19 aan de Mexicobrug vandaag samen met de loods aan kaai 19 gebruikt. Dit laat de verenigingen toe kleine werken aan hun schepen uit te voeren aan hun ligplaats.

BRUGGEN, KAAIMUREN EN STEIGERS

Een omschakeling van een industrieel gebied naar een woongebied vereist aanpassingen van de specifiek aanwezige infrastructuur. Deze was tot nu toe gericht op een nautisch gebruik van het gebied maar zal voor een groot stuk aangepast moeten worden aan een stedelijk gebruik.

Verschillende brugverbindingen zoals de Willebrug, de Kempische Brug, de Asiabrug en de Luikbrug waren in de 19de eeuw belangrijke verbindingen aan de wal. Vandaag zijn ze in onbruik geraakt of zelfs weggenomen. De toekomstige dense stedelijke wijk zal deze verbindingen terug nodig hebben.

- Van de oudste brug van het Eilandje en tevens beschermd monument de Willebrug moet een replica worden gemaakt, net als met de Nassaubrug gebeurd is. De Asiabrug en Kempische Brug zijn net als de Willem- en Nassaubrug draaibruggen. Ze zijn buiten gebruik gesteld, het zijn echter geen beschermde monumenten. Bij de ontwikkeling van de Cadixwijk en het Mexico-eiland zullen deze bruggen belangrijke interwijk verbindingen gaan vormen.
- De Luikbrug werd weggenomen, maar zal op stedelijk niveau een ontbrekende zachte vervoersschakel zijn tussen de uitlopers van de Groene Singel en het Noordkasteel.
- Zowel de Londenbrug als de beschermde Mexico-bruggen moeten een hele transformatie ondergaan om zich aan te passen aan de tramovergang. Deze opportuniteit wordt aangegrepen zodat er in de toekomst met kleine schepen onderdoor kan gevaren worden: de doorvaarthoogte van de nieuwe brug zal verhoogd worden tot 2 meter.
- De beschermde Mexico-bruggen zullen chirurgische ingrepen ondergaan om de tramovergang mogelijk te maken: subtiel aanbrengen van bovenleidingen en versterkende draagprofielen onder het brugdek voor de tramsporen. De kans wordt ook gegrepen om de volledige brug te restaureren en in haar waarde te herstellen.



Projectbezoek Amsterdam 2009



Willemdok

Naast het herstellen en aanpassen van de bestaande bruggen zal de nieuwe stedelijke omgeving ook vragen naar nieuwe, snellere voetgangersverbindingen. Zo wordt in het Waterplan⁺ voorgesteld een onderzoek te doen naar een nieuwe verbinding over het Kattendijkdok en een nieuwe verbinding over het Asiadok. Zo wordt een logische oost-westbeweging gecreëerd die Den Dam over het Eilandje een directe verbinding geeft met de Scheldekaaien.

De ambitie om het water dichterbij de mensen te brengen wordt vertaald door te investeren in een aantal publieke steigers.

- In het Willemdok werd door een samenwerking met de jachthaven in 2010 een publieke aanlegsteiger gecreëerd naar aanleiding van een capaciteitsuitbreiding.
- Aan het MAS en aan het toekomstige wijkplein Cadix worden publieke steigers voorzien. De steigers kunnen vertrekplaatsen zijn voor kleine rondvaarten, kano's of waterfietsen, maar zijn eveneens een aanvulling op het openbaar domein.
- In een tweede fase worden bijkomend op strategische plekken publieke steigers voorzien; aan het Kempenplein in de Cadixwijk, aan het Havenhuis op kaai 63 en aan de aansluiting van de nieuwe Asia-brug met de Noorderlaan - IJzerlaan.

Vooraleer het Eilandje stadsgebied wordt, krijgen de kaaimuren een opknapbeurt. De rechte kaaimuren zijn nog stabiel en het volstaat om ze opnieuw op te voegen en enkele kapotte dekstenen te vervangen.

Voor de taludkaaien is een veel grondigere renovatie noodzakelijk. Door verzakkingen moeten ze volledig vervangen worden. De taludkade aan Houtdok Zuidkaai zal omwille van stabiliteitsproblemen als rechte kade uitgevoerd worden en wordt aan haar toekomstige gebruikers aangepast; de aanlegsteigers voor woonboten worden mee geïntegreerd bij de renovatie.

Omdat taludkades met dekstenen in natuursteen enkel op het Eilandje voorkomen, is het van belang dit

patrimonium te behouden en zichtbaar te maken. De taludkade van het Kempisch Dok wordt volledig in ere hersteld.

Onder renovatie van kaaimuren kan ook de renovatie van het droogdokkenareaal begrepen worden. De negen droogdokken in de Scheldebocht zijn beschermd als monument en zullen in de toekomst hersteld moeten worden. Het droogdokkenareaal vormt een uitzonderlijk rijk industrieel patrimonium, waarvan er maar weinig Europese steden Antwerpen naar de kroon kunnen steken.

- De eerste drie droogdokken zijn gedurende enkele decennia niet meer drooggezet en hebben dringend nood aan een renovatieprogramma.
- De noordelijke droogdokken zijn nog in gebruik voor scheepsreparatie en scheepsbouw.

Bij het verdwijnen van de huidige industriële activiteiten zijn de droogdokken de ideale locatie om een aantal zachte havenwaarden te huisvesten. Voor historische schepen en jachten zijn bijkomende scheepsreparatiefaciliteiten een zegen. Ook voor verenigingen of socio-economische tewerkstellingsprojecten bieden de droogdokken belangrijke overlevingskansen. Als industrieel patrimonium kan ook gedacht worden aan een uitbreiding van de Museumhaven en de culturele as van het Eilandje om enkele droogdokken een museale functie mee te geven in het kader van de Antwerpse haven.

De Duiker, zijn hand en de kleine Reuzin, Amsterdamstraat 2010



WATERPROGRAMMA

Naast een plan met fysieke ingrepen is het Waterplan* ook een plan om het leven op en rond het water te behouden en te versterken door te faciliteren, te creëren en creatief mee te denken. De reeks evenementen die gelinkt zijn aan het water zetten het Eilandje op een andere manier in de kijker. The Tall Ships Races en Waterkant zijn hiervan de meest bekende voorbeelden.

Een aantal socioculturele activiteiten die al plaatsvinden op het Eilandje kunnen versterkt worden. Sociale tewerkstelling, verenigingen die zich maatschappelijk inzetten, verenigingen die watererfgoed kracht bijzetten of die een waterfeest organiseren, kunnen de identiteit van het Eilandje als expliciet watergebonden wijk in de verf zetten. De Stad wil hierin ondersteuning bieden.

Kaailandschappen die te maken zullen krijgen met langdurige leegstand of onbruik kunnen tijdelijk opgeladen worden met activiteiten. De noordrand van de Cadixwijk werd reeds beplant met bomen in de tussentijd. De Binnenvaartstraat krijgt voorlopige tuinvakken tijdens de zomer van 2011. Het droogdokengebied kan een pleisterplaats vormen voor creatieve maatschappelijke invullingen.

FASE 2

Naar de ontwikkeling van de noord- en oostzijde van het Eilandje wordt pas in een tweede fase gekeken. Zo ook op het water. De noordzijden van het Kattendijk- en Houtdok en het volledige Asiadok zijn momenteel nog in gebruik voor de binnenvaart, maar de vraag naar ligplaatsen voor deze schepen zal op termijn verminderen.

Mogelijke ontwikkelingen op het water in een volgende fase zijn vooral van belang voor het Asiadok. Er kunnen scenario's naar voor worden geschoven waarbij het dok wordt gebruikt voor bijvoorbeeld waterrecreatie als kanowedstrijden of waterski. Er zou echter ook een bijkomende woonbotencluster of jachthaven kunnen uitgebouwd worden. Andere mogelijk pistes zijn natuurontwikkeling, overslag voor stedelijke distributie of watergerelateerde economische activiteiten.

De noordzijde van het Kattendijkdok kan in een latere fase aansluiten bij het toeristisch waterbeleid.



ROI Projectbezoek Vlissingen 2010



Droogdok 8

waterprojecten

Waterprojecken

Bras de la Madeleine, Nantes (Frankrijk)



Het Waterplan⁺ heeft als doel een aantal strategische projecten te definiëren die tussen nu en 2020 uitvoerbaar zijn. Voor elk project worden de belangrijkste randvoorwaarden opgesomd, er wordt eveneens een eerste stap gezet in de richting van procesplanning, procedure en financiering.

1. **WOONBOTEN**, woonboten toelaten in het Kempisch Dok, het Houtdok en het Bonapartedok
2. **MUSEUMHAVEN**, realisatie van een Museumhaven voor het maritiem erfgoed in het Bonapartedok
3. **DROOGDOKKEN**, een nieuwe aangepaste toekomst voor de historisch unieke Droogdokkensite
4. **BADBOOT**, bouw van een verplaatsbaar drijvend openluchtwembad
5. **WARTOERISME**, voeren van een toeristisch waterbeleid
6. **BRUGGEN, KAAIMUREN EN STEIGERS**, bescherming, aanpassing en renovatie van de nautische infrastructuur aan een stedelijke omgeving
7. **WATERKWALITEIT**, verbetering van de kwaliteit van het water in de dokken
8. **WALVOORZIENINGEN**, organisatie van diverse voorzieningen aan wal voor het nautisch programma
9. **WATERPROGRAMMA**, dynamiekverhogende socio-culturele activiteiten op en rond water



The Tall Ships Races 2010, Willemdok



Toekomstig Droogdokkenpark

WOONBOTEN

In oktober 2009 keurde het college de beleidsnota woonboten goed. Deze beleidsnota legt vast dat er in het Kempisch Dok, het Houtdok en in beperkte mate in het Bonapartedok woonboten zullen worden toegelaten. De nota doet uitspraken over ruimtelijke kwaliteitsvereisten, juridische afspraken en procedurele stappen. Het uitbouwen van woonbotenclusters biedt een alternatieve woonvorm aan, wat de diversiteit van het Eilandje ten goede komt. Het is ook een antwoord op een prangende maatschappelijke vraag en wil geenszins concurreren met de woonfunctie aan land. De verschillende binnenschippers op rust op het Eilandje vallen buiten de regeling van het woonbotenbeleid.

In het Kempisch Dok kunnen 10 à 12 woonschepen twee aan twee langs zij aanmeren aan de oostelijke kade. In het Houtdok kunnen 30 à 40 schepen een plaats krijgen. Deze zullen kops aan de kade worden aangemeerd. Om deze ligplaatsen op de markt te kunnen brengen zullen eerst steigers worden gebouwd, zal de kademuur worden gerenoveerd en zullen er nutsvoorzieningen worden aangelegd. Ook in het Kempisch Dok moet er eerst in voorzieningen aan wal worden geïnvesteerd. Aan de voet van de toekomstige kantoortoren op kaai 38 kunnen een aantal bijzondere woonschepen worden toegelaten.

In het Bonapartedok worden enkel een beperkt aantal museale woonschepen toegelaten die integraal deel uitmaken van de Museumhaven. De Commissie Museumhaven (een vertegenwoordiging van Stad en Haven) geeft advies aan de werkgroep water over de ligplaatsen in het Bonapartedok.

TYPES WOONSCHEPEN

Er zijn twee types woonschepen toegelaten: de woonboten en de woonschuiten. Woonarken worden niet toegelaten.

Met 'woonboot' worden de vroegere bedrijfs-, passagiers- of pleziervaartuigen aangeduid, die nu als 'woonschip' worden gebruikt of tot 'woonschip' zijn omgebouwd. In geval het schip verbouwd werd is het uiterlijk weinig of niet veranderd en heeft de eventuele verbouwing slechts een geringe invloed op het uitzicht aan de buitenkant. Zowel de onderbouw (de romp) als de bovenbouw van het schip zijn t.o.v. het oorspronkelijke uitzicht niet ingrijpend gewijzigd. De originele "lijn" van het schip moet m.a.w. zoveel mogelijk behouden blijven. Deze schepen zijn dus steeds toegelaten.

Met 'woonschuit' wordt bedoeld een schip, dat tot woonschip is omgebouwd en waarbij men alleen het casco of de onderbouw ongewijzigd heeft gelaten. De bovenbouw van het schip is t.o.v. het vroegere uitzicht ingrijpend gewijzigd en alleen de (gestroomlijnde) onderbouw of romp is nog oorspronkelijk. Woonschuiten zijn toegelaten binnen een gedoogbeleid. De voorkeur gaat in de eerste plaats uit naar woonboten.

Met 'woonark' bedoelt men een schip waarbij zowel onderbouw als bovenbouw t.o.v. het oorspronkelijke uitzicht ingrijpend zijn gewijzigd, alsook een vaartuig of object te water dat specifiek als woonentiteit is geconcipieerd, maar geen 'gestroomlijnde' romp en/of roer heeft. Woonarken zijn dus niet toegestaan in het gebied.



Woonschuit



Woonark



Woonboot



Pleziervaartuig



Woonboot

WELSTAND

Verbouwingswerken dienen steeds met zorg te gebeuren, met respect voor het leefmilieu en de rust van de omwonenden. Indien er ingrijpende verbouwingswerken nodig zijn, met bijvoorbeeld intense lawaaihinder, dan dient het schip zich te verplaatsen naar een zone voor scheepsherstelling (bv. Droogdokkenzone). Metaalwerken (slijpen) en het gebruik van stroomgeneratoren zijn te vermijden in woongebied.

In algemene zin geldt als stelregel dat de “originele lijn” van een woonschip, ook na verbouwing, zoveel mogelijk moet behouden blijven. Het is niet toegelaten een grote bovenbouw op de schepen te voorzien om het zicht vanop de kade naar de dokken niet te verhinderen. Bij de kopsliggende schepen in het Houtdok worden aan kaai 38 wel een aantal bijzondere woonboten toegelaten, dit kunnen schepen met een bijzondere scheepsvorm of architectuur zijn. De woonschepen moeten net als alle andere schepen op het Eilandje te allen tijde vaarwaardig blijven, dit wil zeggen met bemanning, motor en schroef.

Zoals aangegeven op het plan dient er in het Houtdok een verscheidenheid van kleinere en grotere schepen te zijn. Hierdoor zullen vrachtschepen veilig kunnen blijven zwaaien in het midden van het dok en wordt de toegang tot de belendende dokken niet belemmerd.

In het Bonapartedok zijn enkel historische schepen toegelaten. Hiervoor wordt advies ingewonnen bij de Commissie Museumhaven. Om van de Museumhaven een levende haven te maken kunnen ook enkele museumschepen bewoond zijn.

CONCESSIEVERLENING

In plaats van met tijdelijke ligplaatsvergunningen te werken zal de Stad voor langdurige ligplaatsen werken met concessies. Dit is een overeenkomst tussen een overheid en de concessionaris, de verkrijger van de concessie. Deze laatste krijgt het gebruik over een

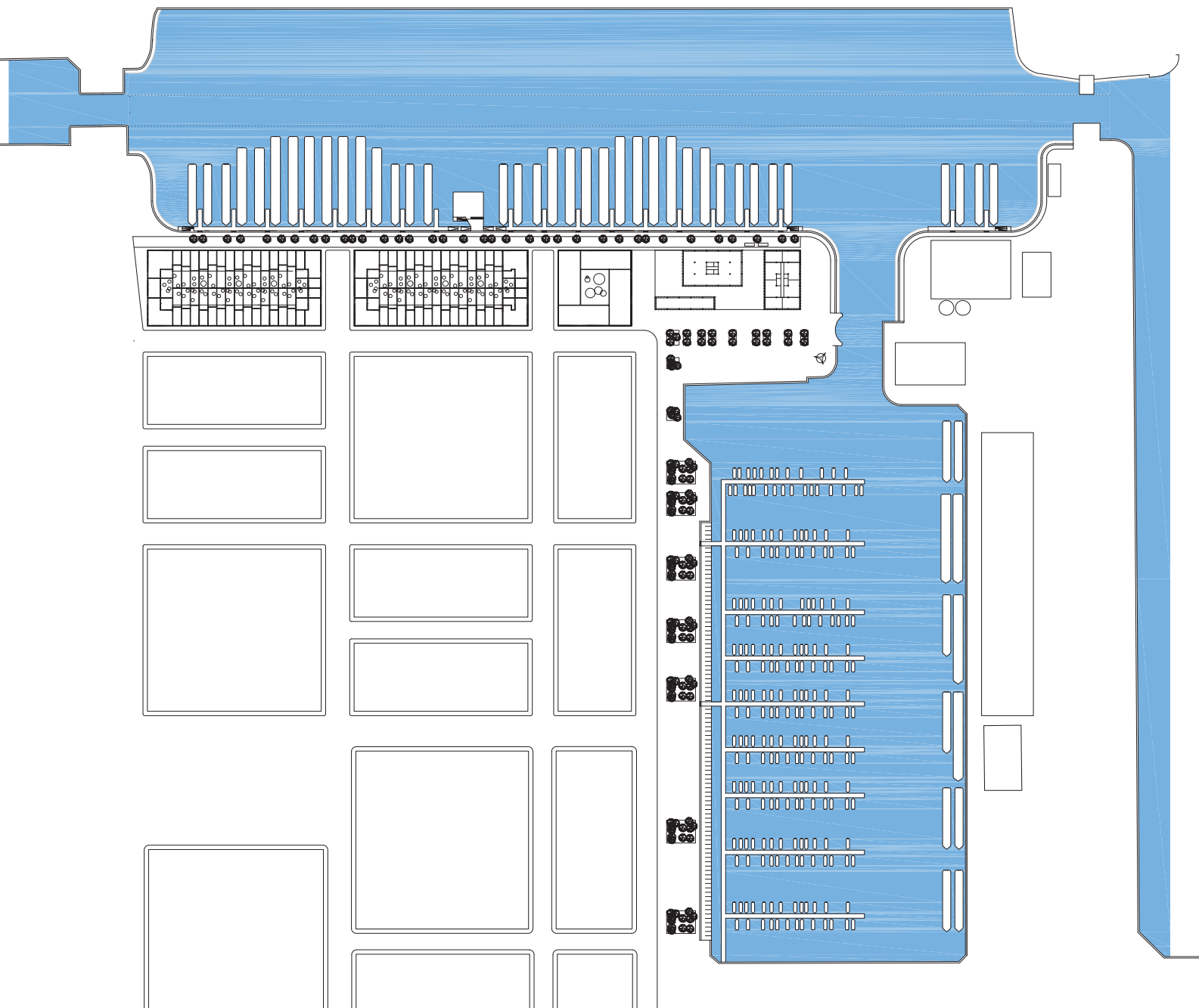
bepaald stuk grondgebied. Deze vorm van overeenkomst heeft zowel voordelen voor de concessionaris als voor de overheid. De rechtszekerheid wordt verhoogd door een langere duurtijd en de wederzijdse rechten en plichten die duidelijk omschreven worden (duurtijd, prijs, waarborg, verzekering,...). De concessie voor een woonvaartuig wordt gelinkt aan de persoon die de concessie afsluit (concessionaris), aan de ligplaats én aan het concrete vaartuig. Een jaarlijkse vergoeding is verschuldigd gedurende de volledige looptijd van de overeenkomst. Deze vergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd en wordt berekend volgens de formule $E \times M^2 \times L \times G$. Hierbij is E de eenheidsprijs die jaarlijks indexeerbaar is. M^2 is de ruimte-inname op het water en wordt berekend volgens de lengte x breedte van de woonboot (in het vierkant). L is de locatiefactor die in Antwerpen vastgelegd werd op 3. G is het gebruikerstarief en is standaard gelijk aan 1. Door het gebruikerstarief aan te passen voor bepaalde ligplaatsen, kan de Stad een sociaal tarief invoeren om een sociale mix te creëren.

De verschillende ligplaatsen zullen stuk per stuk op de markt worden aangeboden door AG Vespa. De investeringen in walvoorzieningen en steigers worden op termijn terugverdiend met de inkomsten van de concessies.

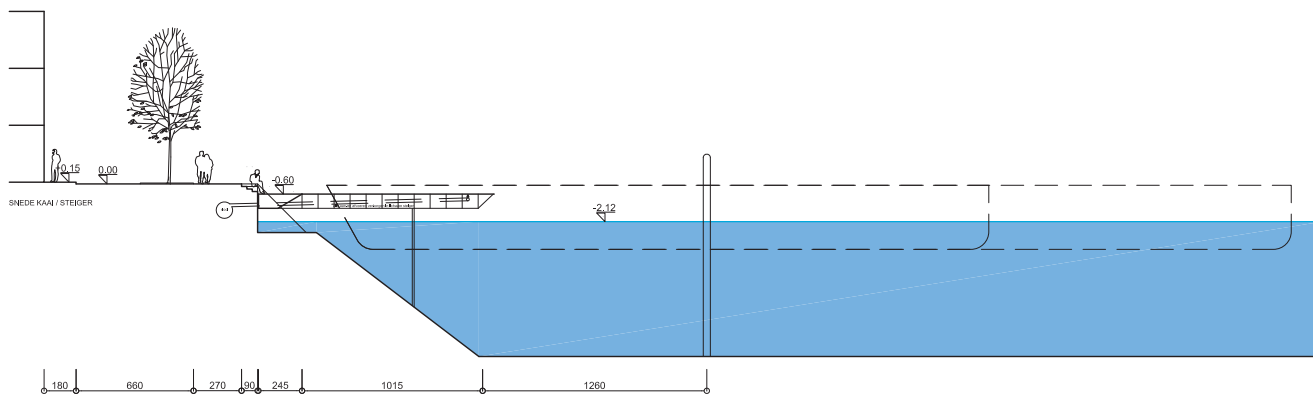
De regelgeving is gebaseerd op het woonbotenbeleid van de Vlaamse overheid. Indien op termijn bij de herwaardering van de zone Lobroekdok woonschepen worden toegelaten in dit stedelijke dok wordt de voorkeur gegeven dezelfde regelgeving consequent door te trekken.

LIGPLAATSTOEWIJZING

De woonschepen die in aanmerking willen komen voor een ligplaats moeten voldoen aan de door de Havenkapiteinsdienst vereiste technische voorwaarden als varend schip. De schepen moeten vaarwaardig zijn, beschikken over de nodige geldige documenten als een



Inplanting woonbotenclusters



Snede steigerinfrastructuur Houtdok

meetbrief, een klassecertificaat en de nodige verzekeringen. Daarnaast dienen ze te voldoen aan genoemde welstandsvoorwaarden.

De verschillende kandidaten voor een ligplaats zullen door een jury worden beoordeeld. De selectie gebeurt op basis van technische en kwaliteitscriteria. De prijs per m² wordt op voorhand vastgelegd en geldt niet als selectie criterium.

Voor de technische vereisten wordt een deskundige van het Havenbedrijf opgenomen in de jury, voor de welstandsvoorwaarden wordt de Stad ingeschakeld. De concessievoorwaarden worden opgevolgd door AG Vespa.

PROJECTEN		
Houtdok	herstel kaaimuur en aanleg steigers	2014
	voorzien vaste walaansluitingen	2014
Kempisch Dok	renovatie kaaimuur	2011
	voorzien vaste walaansluitingen	2013
Bonapartedok	aanleg steigers voor Museumhaven	2014
	voorzien vaste walaansluitingen	2014



Woonboten Houtdok - maquette Eilandje



Woonboot Albertkanaal

MUSEUMHAVEN

Het Bonapartedok is de uitgelezen plek om historische schepen te laten meren. Het is het oudste dok van Antwerpen en dateert van 1811. Het werd samen met het Willemdok in opdracht van Napoleon Bonaparte gegraven voor militaire doeleinden. Het is een wettelijk beschermd monument en meet 146m bij 173m.

In 1993 besliste het college om van dit dok een Museumhaven te maken en een Commissie Museumhaven op te starten waarin Stad en Haven vertegenwoordigd zijn. Deze commissie geeft advies over ligplaatsen in het Bonapartedok. De commissie wordt nu via de werkgroep water gecontacteerd voor vraagstukken omtrent varend erfgoed. Ook het MAS is vertegenwoordigd in de commissie.

Het doel is om de historie van de Antwerpse haven tastbaar te maken voor het grote publiek en een maritieme erfgoedcluster uit te bouwen die het verhaal van 1811 tot 2011 kan vertellen. Hiervoor is het uitbouwen van specifieke infrastructuur (steigers, onderhoud,...) en een betere coördinatie van het gebeuren (logistiek, praktische organisatie) noodzakelijk. Het is dan ook van belang dat de werking van de Museumhaven opgenomen wordt binnen de werking van het MAS om een professionele en geïntegreerde publiekswerking te voorzien. 200 jaar Antwerpse havengeschiedenis ligt op deze plek als het ware voor het rapen. Via het MAS kan ze efficiënt ontsloten worden.

Schepen met een zekere cultuurhistorische waarde kunnen toegang krijgen tot het Bonapartedok. Deze cultuurhistorische waarde moet gemotiveerd en aangetoond worden door de eigenaars. De schepen moeten gebouwd zijn in ons land of er regelmatig

gevaren hebben of voor de regio een cultuurhistorische waarde hebben. Voor beschermde schepen kunnen subsidies aangevraagd worden bij het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE).

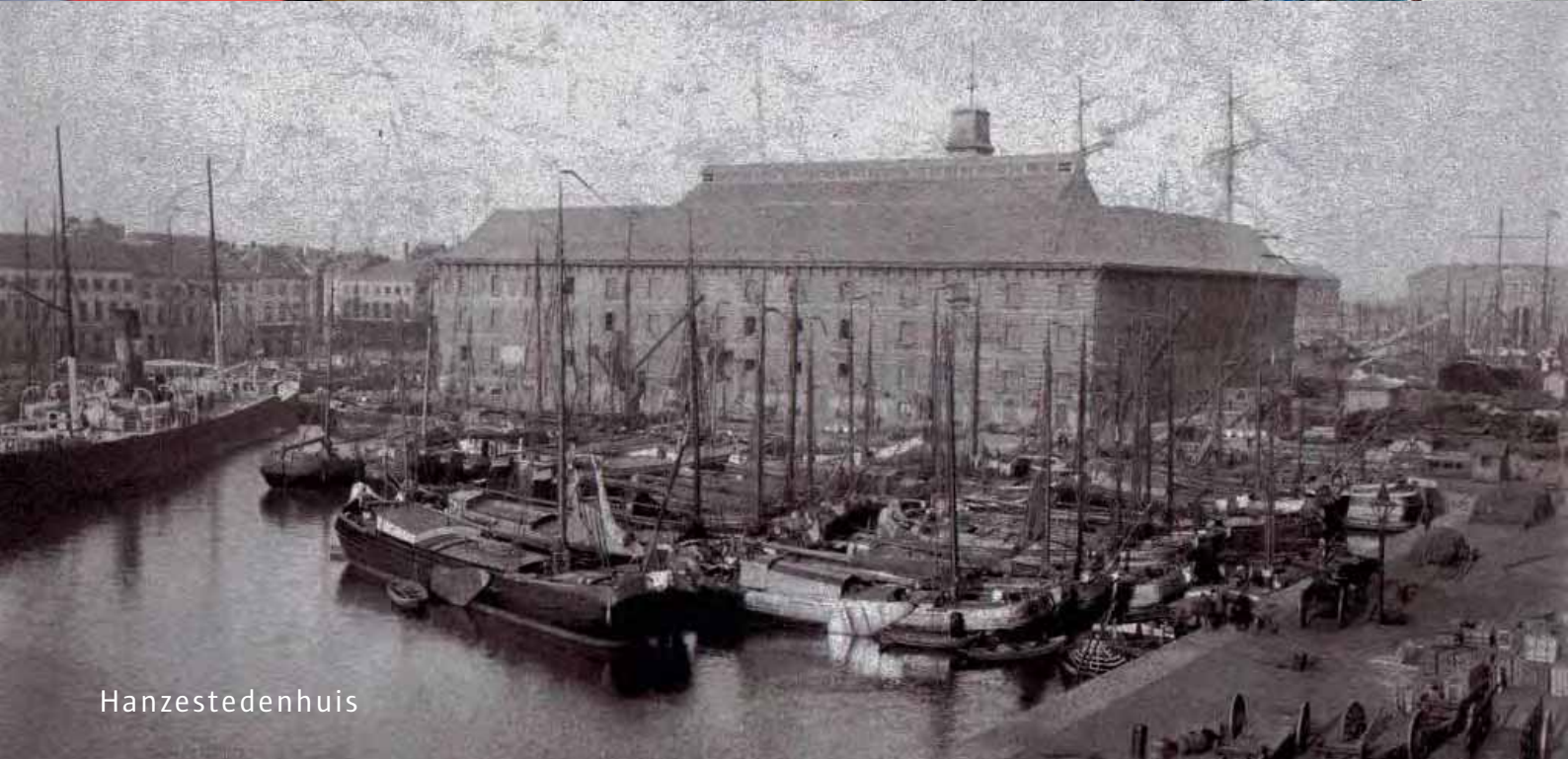
Voor een optimale bezonning zal een publieke steiger worden aangelegd aan de Nieuwpoortkaai. De historische schepen zullen voornamelijk aan de Sint-Aldegondiskaai komen te liggen. Eventuele publieke steigers om de historische schepen beter toegankelijk te maken, moeten dan ook aansluiten op de publieke steiger.

De overige kaaien (Rijnkaai en Sint-Laureiskaai) zijn flexibel invulbaar met historische schepen, kranen of ander oud havenmaterieel. De flexibiliteit biedt ook de mogelijkheid om bezoekende historische schepen als de bruine vloot (traditionele zeilcharterschepen) of overwinterende historische driemasters in Antwerpen te ontvangen. Het heropenen van het aan de Sint-Laureiskaai gelegen lichtschip Westhinder zou de bekendheid van de Museumhaven ten goede komen. Het verwijderen van het hotelschip Diamond Princess zou ook de geloofwaardigheid van een kwalitatieve Museumhaven ten goede komen. Het schip is oorspronkelijk een Noors postschip, waar in de loop der jaren meerdere dekken werden bijgebouwd. Indien het schip in originele staat hersteld zou kunnen worden kan het evenwel in aanmerking komen als museumstuk.

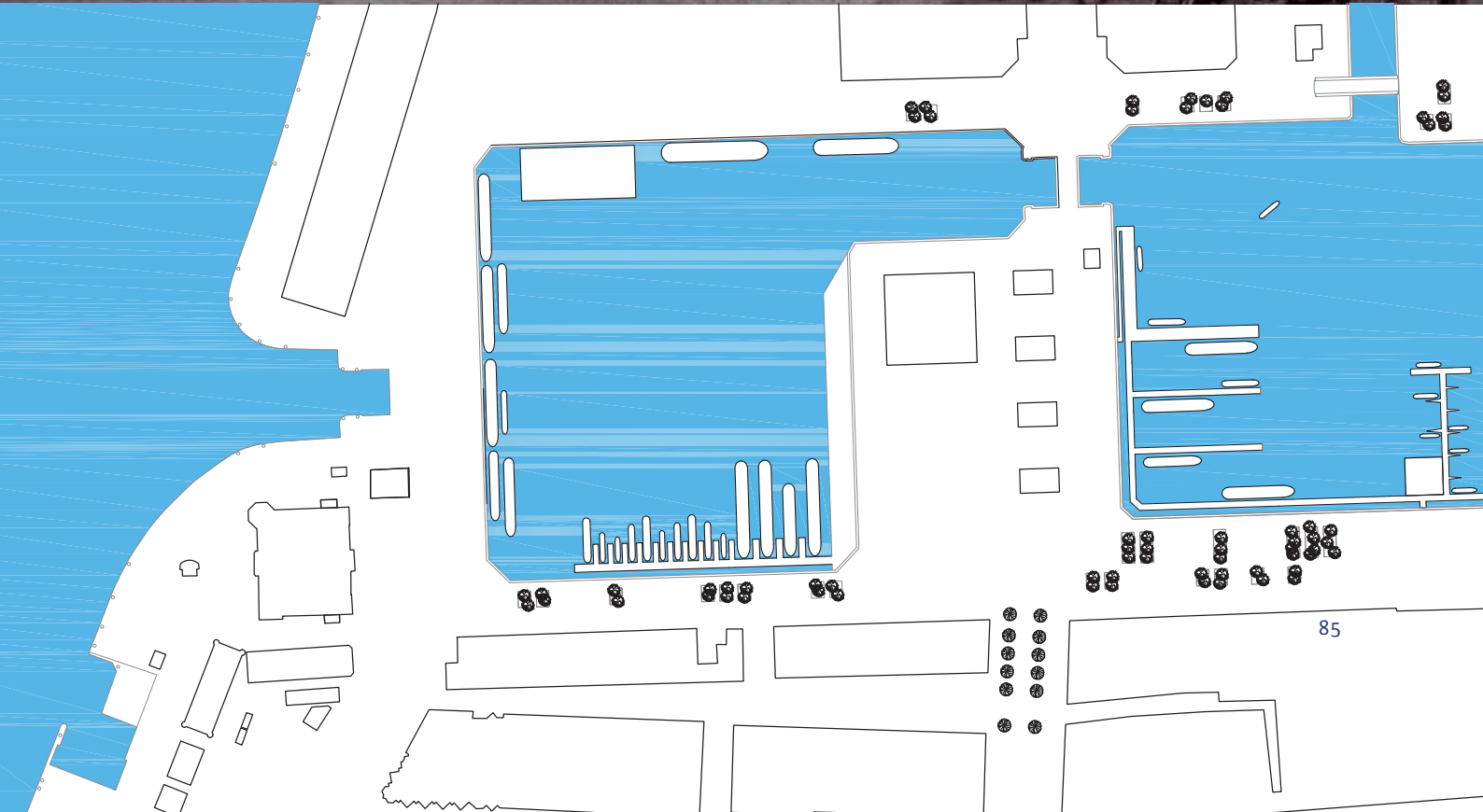
Net zoals bij woonschepen kan voor goede afspraken met private partijen gewerkt worden met concessies voor de langdurige ligplaatsen. Aan deze concessies kunnen voorwaarden gekoppeld worden, zoals het



Havenmuseum Rotterdam



Hanzestedenhuis



openstellen van het schip voor het publiek. Om de historische haven aantrekkelijker, diverser en levendiger te maken zullen ook een aantal bewoonde museum-schepen worden toegelaten. Horeca op een historisch schip behoort ook tot één van de mogelijkheden om de Museumhaven te verlevendigen. De inkomsten van concessies voor horeca of historische woonboten kunnen de kosten voor de uitbouw van infrastructuur drukken. Voor de bouw en de uitbating van de Museumhaven zou een partnership gesloten kunnen worden met een private partner en kan er beroep gedaan worden op subsidiekanalen. Vooraleer nieuwe infrastructuur wordt aangelegd kunnen verschillende schepen reeds aanmeren in het Bonapartedok. Schepen die in aanmerking komen voor een vaste ligplaats met een concessie kunnen voorlopig opgenomen worden binnen het flexibele ligplaatsenbeleid. De schepen kunnen met loopplanken bereikbaar worden gemaakt en kunnen voorzien worden van eenduidige informatieborden.

Rotterdam heeft met haar Havenmuseum in de Leuvehaven zo'n museum met varend erfgoed. De collectie van het Havenmuseum geeft een goed beeld van de haven van Rotterdam tussen 1850 en 1970. Aan de hand van volledig opgeknapte historische bedrijfsvaartuigen, stoommachines en scheepsmotoren herleven vroegere tijden in dit 'werkend' museum. Langs de kade van de Leuehaven wordt je verrast door de historische schepen en de kranen die gebruikt werden om goederen te laden en te lossen. Het Havenmuseum centraliseert kennis en opleidingen rond historische scheepsbouw en heeft ook eigen werkplaatsen. Vanuit het museum vertrekken rondvaarten met een ouderwets stoomschip, er worden initiatiecurussen met

oude ambachten georganiseerd en er zijn expositieruimtes. Het brede programma maakt van het museum een bruisend geheel waar jong en oud hun gading vinden. Het Havenmuseum trekt handwerkluï aan en creëert jobs voor zeer specifiek geschoolde jongeren. Scheepseigenaars weten dat gespecialiseerde schrijnwerkers of koperwerkers in Rotterdam te vinden zijn. Het Havenmuseum kan naast subsidies van de gemeente en bedrijven ook rekenen op heel wat vrijwilligers en jongeren die gebeten zijn door de scheepvaart.

In Vlaanderen en Antwerpen is er voldoende potentieel om een gelijkaardige werking rond watererfgoed op te zetten. Met de overkoepelende vzw Watererfgoed Vlaanderen die het licht zag in 2009 krijgt de Vlaamse watererfgoedkwestie al duidelijker vorm. De vondst van de Doelse Kogge in 2000 was een aanjager voor de herwaardering van ons watererfgoed. In Baasrode groeien de voormalige scheepswerven geleidelijk aan uit tot maritieme erfgoed-site. In Antwerpen zullen de opening van het Red Star Line museum en het MAS belangrijke incentives zijn.

Het verhaal van een Museumhaven in het oudste dok van Antwerpen is een sterk verhaal dat in aanmerking kan komen voor verschillende subsidieprogramma's en waar verschillende samenwerkingsverbanden kunnen ontstaan. De culturele as verbindt het Bonapartedok met de Droogdoksite, waar een erfgoedcluster zou kunnen genieten van een degelijke infrastructuur voor historische scheepsreparatie.

PROJECTEN	
Aanleg steigers Museumhaven	2014



Museum Aan de Stroom (MAS)



Antwerpen Le Petit Bassin. - The Little Dock.

Bonapartesluis en -dok

DROOGDOKKEN

Het Droogdokeneiland kan in twee stukken opgedeeld worden: de groene rivieroever aan de westzijde en een hardere minerale zone aan de oostzijde. Aan de westkant aan de kant van de Schelde plant de Stad de aanleg van een grootstedelijk park vanaf 2014; de minerale zone met de eigenlijke droogdokken zal in de toekomst aansluiting zoeken bij het parkgedeelte en zo één grootstedelijke ruimte worden.

De minerale zone is het gebied tussen de Droogdokkenweg en het Kattendijkdok, waar de beschermde droogdokken (genummerd van 1 tot 6 en van 8 tot 10) gelegen zijn. Deze droogdokken werden in verschillende fasen tussen 1863 en 1931 gebouwd en zijn nog steeds in gebruik voor de bouw en reparatie van kleinere boten. Samen met het publiek domein van kasseien en blauwe hardsteen vormen de droogdokken een indrukwekkend pré-industrieel landschap, een getuige van het rijke havenverleden van de plek. Het droogdokkenareaal is één van de grootste van Europa. Rond de droogdokken bevinden zich ook nog een aantal waardevolle gebouwen zoals het pomphuis van 1895 (beschermd), het pomphuis van 1930, de voormalige pomp- en droogdokmeesterswoning en sommige gebouwdelen en loodsen van de havendienst AWN (Algemeen Werkhuis Noord).

Droogdok 7 bevond zich aan het Straatsburgdok aan het pomphuis maar werd afgebroken om een verbreding van het Straatsburgdok - Albertkanaal mogelijk te maken. De enorme funderingsplaat van Droogdok 7 is wel nog aanwezig onder water.

De drie eerste droogdokken worden niet meer actief gebruikt voor droogdokactiviteiten. Het eerste droogdok wordt nog sporadisch voor afwerking gebruikt; ook

het Suezdok (de doorgang naar de Siberiabruggen die in dezelfde periode werd gegraven als het Suezkanaal) wordt hiervoor gebruikt. De kleine Droogdokken 2 en 3 zijn helemaal buiten gebruik. Verschillende gebouwen hebben geen functie meer en staan er vervallen bij.

Daar de droogdokken verouderd zijn en ze beschermd zijn als monument, wordt het minder en minder interessant voor commerciële bedrijvigheid om in dit gebied te investeren. Indien de droogdokken uit dienst worden genomen door het Havenbedrijf, moet de Stad klaarstaan om het gebied een nieuwe toekomst te kunnen geven.

De Stad ambieert in dit gebied een mix te creëren tussen een socio-cultureel programma en maritieme bedrijvigheid. De droogdokken lenen zich uitstekend om een cluster van gespecialiseerde bedrijvigheid rond scheepsbouw en scheepsreparatie uit te bouwen zoals dat ook in het Havenmuseum in Rotterdam het geval is. Zowel de droogdokken zelf maar ook de beeldbepalende loodsen kunnen zulke bedrijvigheid huisvesten. Het gebied vormt een potentieel centrum voor sociaal economische tewerkstelling in haven- of scheepvaartgerelateerde domeinen. Hiervoor bestaat ook een reële vraag op de markt. Zowel het sociale tewerkstellingscentrum Werkvorm vzw dat momenteel gevestigd is op kaai 38 in de Cadixwijk als de ateliers aan het Steen zijn op zoek naar een nieuwe locatie waar scheepsreparatie mogelijk is. Er bestaat ook een nood aan plekken om jachten op het droge te zetten, om kleine reparaties of onderhoudswerken uit te voeren. Voor de historische schepen die momenteel op de Scheldekaaien onder de afdaken aan het Steen liggen en voor een heel arsenaal havenwerktuigen van het



De Mercator in een Antwerps droogdok



Pomphuis 1895



Algemene Werkhuisen Noord



MAS die momenteel in loodsen in de Cadixwijk staan dienen nieuwe locaties te worden gezocht. Het minerale droogdokkengebied kan hierin een interessante rol vervullen omdat het niet zal ingenomen worden door bewoning en het voornamelijk bestaat uit afgeschreven gebouwen. Hier kan een vervlechting bekomen worden tussen parkfuncties, scheepsreparatie en erfgoed.

Het Antwerpse droogdokkenareaal is één van de grootste van Europa, waar verschillende droogdoktechnieken naast elkaar staan opgesteld. Net als het arsenaal havenkranen op de Rijnkaai is dit een unieke en sterke opstelling van industrieel vernuft. Het is belangrijk dat de leesbaarheid van de infrastructuur behouden blijft. Door de droogdokken ook effectief in werking te houden of te herstellen blijft deze historische infrastructuur in zijn oorspronkelijke functie en context bewaard. Dit komt het beheer en het onderhoud van de infrastructuur ten goede.

De zones tussen de droogdokken vormen als het ware schiereilanden die het Kattendijkdok verbinden met het grootstedelijke park aan de Schelde. Het grootste schiereiland bevindt zich tussen de Droogdokken 6 en 8. De bestaande bebouwing op de minerale zone bestaat uit loodsen, twee pomphuizen, enkele kantoren en twee vervallen dienstwoningen. Er wordt onderzocht of deze gebouwen een nieuwe bestemming kunnen krijgen en op die manier kunnen bijdragen aan het maritiem karakter van de plek.

Bij een herinvulling zou een zonering tot stand gebracht kunnen worden waarbij de meest

noordelijke droogdokken in gebruik blijven voor scheepsherstelling terwijl de meest zuidelijke herbestemd worden voor recreatieve doeleinden. Het middengedeelte zou een combinatie kunnen zijn van de twee, met ruimte voor sociale tewerkstellingsprojecten of scheepsreparatie voor historische schepen.

In Helsinki wordt op die manier een droogdok van 1750 in stand gehouden door het nog steeds te gebruiken voor de bouw en reparatie van houten zeilschepen.

In het Oost-Vlaamse Baasrode werden de oude scheepswerven van de sloophamer gered. Vandaag is er een scheepvaartmuseum gevestigd waar diverse cursussen worden georganiseerd en zelfs historische schepen worden gebouwd. In Frankrijk vindt men verschillende sites met oude droogdokken, een 'cale sèche' of ook wel 'forme de radoub' genoemd. De oudste vindt men terug in Rochefort, waar ze echter buiten gebruik gesteld werden. In Rochester (UK) loopt een procedure om de Chatham Docks te beschermen als werelderfgoed. De Chatham Dockyard werd omgevormd tot museum.

In de tussentijd leent de mix tussen het huidige industrieel gebruik en het gedeeltelijke verval zich perfect om een al dan niet tijdelijk recreatief en cultureel programma als een bar, een bioscoop, zwembad of een theater in op te bouwen en een vervlechting te bekomen van havenactiviteiten en stadsontwikkeling met zeebenen.

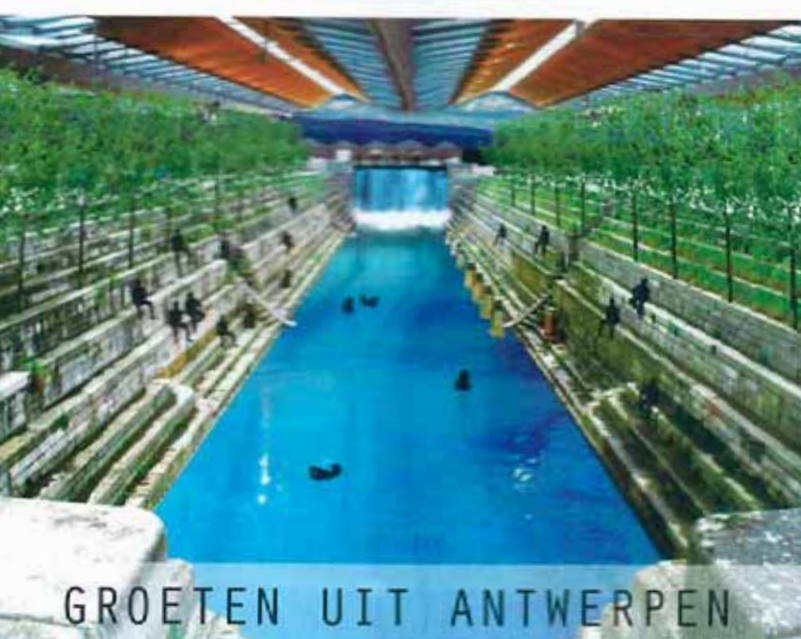
PROJECTEN	
Start aanleg Droogdokkenpark	2014
Renovatie en restauratie droogdokkeninfrastructuur	2019-2035



Suomenlinna Sveaborg, Helsinki



Studentenproject TU Eindhoven



GROETEN UIT ANTWERPEN



Masterplan Scheldekaaien

WATERTOERISME

Heel wat van de scheepvaart op het Eilandje kan onder de toeristische vaart gecategoriseerd worden.

JACHTHAVENS

Misschien wel de belangrijkste sector is de pleziervaart. Dit zijn de jachten die de jachthaven in het Willemdok bevolken en bezoeken en de jachten die in het Kempisch Dok liggen.

De Jachthaven Willemdok kwam er al in 2000, vóór alle andere ontwikkelingen op het Eilandje. De jachthaven in het Willemdok was in feite een rasechte pionier, en bepaalt nog steeds grotendeels de nautische sfeer van het oudste gedeelte van het Eilandje. De jachthaven in het Willemdok heeft zo'n 250 ligplaatsen. In 2010 werd een uitbreiding voltooid om grotere jachten (zelfs 30 meter of meer!) te kunnen ontvangen.

Het Kempisch Dok werd in 2006 de thuishaven voor de drie jachtclubs uit het Lobroekdok. De jachthaven Kempisch Dok is geen passantenhaven zoals die van het Willemdok maar een jachthaven met vaste ligplaatsen. In totaal zijn er 320 ligplaatsen. Elke jachtclub heeft z'n eigen clublokaal op een groter schip; jaarlijks worden er verschillende activiteiten georganiseerd. De jachtclubs zijn aldus een belangrijke wijkpartner om te betrekken bij de ontwikkeling van de Cadixwijk.

RONDVAARTEN

Een andere onmiskenbaar belangrijke speler op het water zijn de rondvaartrederijen zoals Flandria en Jan Plezier. De rederijen opereren op het Eilandje vooral vanuit het Kattendijkdok en het Willemdok. De rondvaarten hebben als doel de bezoeker van Antwerpen tot bij de echte industriële haven te brengen en de

verwondering van de enorme schepen, kranen en andere haveninfrastructuur op te roepen. Een rondvaart duurt al gauw zo'n drie uur; de haven is dan ook enorm groot.

RIVIERCRUISES

De grootste toeristische schepen op het Eilandje zijn de riviercruises. Deze schepen zijn tussen 80 en 135m lang, de grootste hebben 150 à 200 gasten aan boord. Het zijn echte drijvende hotels. Ze zijn uitgerust met alle luxe van een groot hotel: zwembad, zonneterras, één of meerdere restaurants, sauna, jacuzzi, fitnessruimte...

Antwerpen wordt momenteel jaarlijks door 400 à 500 riviercruises bezocht. De riviercruisemarkt is in opmars en is vooral gegeerd bij mensen van middelbare leeftijd en senioren. Het topseizoen is het voorjaar, van maart tot en met juni. De schepen meren vooral aan in het Kattendijkdok. Er zijn ook enkele riviercruises die op de Schelde aanmeren, maar omwille van het getij en de golfslag op de Schelde prefereert men een veilig plekje achter de sluizen en toch dicht bij de stad.

EVENEMENTEN- EN HORECASCHEPEN

Een andere categorie die ook reeds het anker hebben laten vallen op het Eilandje zijn de evenementenschepen. Deze schepen meren meestal slechts voor enkele dagen aan in Antwerpen. Op de schepen worden feesten of recepties georganiseerd, soms gepaard gaande met een rondvaart. Een aantal rondvaartrederijen organiseren ook evenementen op hun schepen, al dan niet met een rondvaart. Deze schepen zijn een soort van tussenvorm tussen evenementen en rondvaarten. Om een verschil te kunnen maken tussen deze twee



Hotelschip Marjorie II



De culturele as



Riviercruises in het Kattendijkdok

activiteiten wordt uitgegaan van het principe hoofd- en nevenactiviteit. Indien een rondvaartrederij in feite enkel evenementen organiseert, zal het schip als evenementenschip beschouwd worden.

Op een aantal plaatsen wil de Stad ook vaste ligplaatsen voor horecaschepen voorzien. Deze schepen kunnen onder voorwaarden met een concessie een beperkt hotel, restaurant of café uitbaten op het water. Hiervoor moeten marktbevragingen georganiseerd worden.

TOERISTISCH WATERBELEID

De Stad wil deze toeristische activiteiten op het water op één of andere manier accommoderen of faciliteren. Door betere ontvangstmogelijkheden of aanmeerplaatsen te voorzien, kan Antwerpen zich nog beter profileren als toeristische havenstad. Gezien het Eilandje naar stadskernegebied evolueert, moet in overweging genomen worden of de dokken van het Eilandje niet beter onder een zone 4 van de binnenwateren zouden vallen. Dit maakt ook stadsrondvaarten mogelijk.

Bij de heraanleg van het openbaar domein wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de noden van de cruisevaart. Het blijft ook na de heraanleg mogelijk om te laden en te lossen tot vlak bij de schepen om ze te bevoorraden of om huisvuil op te halen. De rijweg wordt aangepast om touringcars te laten halteren, dit worden als het ware 'kiss&ride' zones voor bussen.

In het Willemdok zette de Stad alle zeilen bij om in samenwerking met de Jachthaven Willemdok het eerste waterstation te realiseren. Er werd overeengekomen met de uitbater van de jachthaven om bij de westelijke uitbreiding de helft van de nieuw aan te leggen steigers als publiek toegankelijke steigers uit te voeren. De steigers zijn geschikt om het kleinste segment van rondvaartschepen te laten aanmeren, een markt die nog aangeboord moet worden in Antwerpen. De steigers brengen tegelijkertijd het water dicht bij de mensen. Eindelijk is het mogelijk om pootje te baden in de dokken!

De grotere rondvaartschepen worden gecentraliseerd aan het tweede waterstation rond de Londenbrug. De Londenbrug is een eyecatcher en een ideale ontmoetings- of afspraakplek. Op de Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai worden op wandelafstand van de Londenbrug tramhaltes ingepland. De Londenbrug wordt enerzijds dé drop-off-zone voor rondvaarten, anderzijds wordt het een parkeerplaats voor de rondvaartschepen. Er zullen permanent een zestal schepen kunnen liggen. Op die manier blijft de zone steeds een herkenningspunt voor rondvaarten. Aan de Londenbrug liggen ook kansen om een ticketbalie te voorzien voor de verschillende rondvaartrederijen. Het oude bedieningshuis van de brug zou hiervoor dienst kunnen doen nadat ze vernieuwd is. De grote technische kelder van het bedieningshuis zou dienst kunnen doen als opslagruimte voor de rederijen.

Bijkomende waterstations zullen gecreëerd worden in het Bonapartedok, het Kattendijkdok, het Houtdok en het Asiadok.

De jachtclubs van het Kempisch Dok hebben nood aan een plek om hun jachten te kunnen repareren en op het droge te kunnen zetten. Het clubleven in het Lobroekdok zou omwille van die vrijheid omvangrijker geweest zijn. De Droogdokkensite zou hiervoor een oplossing kunnen bieden, ofwel zou een integratie bij de ontwikkeling van het Kempeneiland of de omgeving van de Noorderlaan overwogen kunnen worden.

In een tweede fase van ontwikkeling biedt het Asiadok nog heel wat mogelijkheden. Dit dok zou voor woonboten, jachten of voor recreatie bestemd kunnen worden. Er zal wel een afstemming moeten gebeuren met de nieuwe toekomst van het Lobroekdok. Als het Lobroekdok niet bereikbaar blijft voor varende schepen is het heel geschikt voor recreatieve projecten als roeien of waterskiën.



Rondvaartrederij Flandria



Evenementenschip Oceandiva

BRUGGEN, KAAIMUREN EN STEIGERS

De aanwezige infrastructuur op het Eilandje is gemaakt op de optimale werking van industriële nautische activiteiten. Zo zijn de kademuuren, bolders en kaderanden stevig genoeg om grote schepen aan te meren, maar rondfietsen of joggen in de haven is een avontuurlijke onderneming. De komst van een tram op de Londen-Amsterdamstraat heeft dan weer als gevolg dat het openen van de Londenbrug zal afgestemd moeten worden op de tramtijden en niet op de vraag voor doorvaart. Bij de renovatie van de kaaimuur aan het Houtdok kan gedacht worden aan een compleet ander concept in functie van de woonboten die daar zullen aanmeren.

Hieronder volgt een opsomming van de verschillende aanpassingen of toevoegingen die nodig zijn aan nautische infrastructuur om het Eilandje aan te passen aan een dense stedelijke omgeving, zonder afbreuk te doen aan de eigenheid van deze infrastructuur.

WILLEMBRUG

De Willembrug is de oudst bewaarde havenbrug, ze dateert van 1869. Ze was tot 1988 in dienst en is samen met de Kempische Brug uit 1878 de laatste van de 14 oorspronkelijke draaibruggen. Een draaibrug heeft ongelijke armen. Het kortste stuk draait over een verzonken brughoofd waar een spil met een taats is opgesteld (de voorloper van een kogellager). De draaibruggen werden met klinkwerk en onlasbaar staal samengesteld. De brug is beschermd als monument. De Willembrug is zodanig aangetast door corrosie dat een volledige vervanging noodzakelijk is. Net als bij de renovatie van de Nassaubrug zal een replica gemaakt moeten worden. De afwezigheid van een landconnectie op deze plek is voor de scheepvaart een zegen, voor de toerist of kuierende Antwerpenaar is het jammer dat er geen rondgang rond de Oude Dokken

mogelijk is. Het herstellen van de connectie zal de stedelijke dynamiek tussen de Sint-Laureiskaai en de Napoleonkaai versterken. Voor de scheepvaart zal een aangepast uurschema moeten uitgewerkt worden dat afgestemd is op de tramfrequenties over de Londenbrug. Een oplossing kan erin bestaan de Willembrug enkel bij grotere publieke activiteiten of in de 'piekuren' te sluiten voor de scheepvaart. Een aandachtspunt voor de Willembrug is de doorvaarthoogte. Door deze te verhogen van circa 1,20m tot 2,00m zou dit toelaten de kleinere rondvaartschepen of 'Amsterdammers' door te laten zonder de brug te draaien. Dit zou neerkomen op een ontwerp als dit van de Nassaubrug. De nieuwe Londenbrug zal om dezelfde reden een doorvaarthoogte kennen van 2,00m.

LONDENBRUG

Voor de aanleg van een tramverbinding op het Eilandje is het noodzakelijk deze eerder recente brug (bouwjaar 1978) te vervangen. Het brugdek is niet gebouwd voor het dragen van een tram, voor een zwaardere brugdek zijn zwaardere armen en contragewichten nodig. De wijziging van het wegprofiel op de Londen-Amsterdamstraat naar een boulevardprofiel met een vrije trambedding en brede fietspaden, kan bij de vervanging van de brug worden doorgetrokken over de brug, waardoor ze breder wordt dan ze lang is. De nieuwe brug zal veel gelijkenissen vertonen met de huidige. Evenals de oude brug zal een basculebrug gebouwd worden, de hameistijlen van de nieuwe brug zullen wel aan de westelijke zijde komen te staan. Om de brug een luchtiger aanzicht te geven en de winddruk in open toestand te verlagen, wordt een open brugdek gebouwd. De verschillende verkeersstromen worden gesegmenteerd. Het synchroon opengaan van de bovenleidingen voor de tram -een interessante technische uitdaging- wordt zoveel mogelijk in de hameistijlen geïntegreerd,



Nassaubrug



Mexicobruggen

evenals de slagbomen, de brugverlichting en de bediening. Door de doorvaarhoogte van de brug te verhogen tot 2,00m wordt de opportuniteit aangegrepen om de doorvaart van watertaxi's of kleine rondvaartschepen mogelijk te maken. Als voorbeeld werden de bruggen van de Parksluizen in Rotterdam bezocht, dit zijn basculebruggen met een tramovergang. De basculebeweging is wel ondergronds in een basculekelder opgenomen. De bewegende bovenleidingen zijn opgelost door middel van een scharnierend portiek op de brug, dat met balken verbonden is met een vast portiek aan land.

De aanleg van traminfrastructuur op het Eilandje wordt bekostigd door het Vlaams Gewest via het investeringsprogramma Brabo II, dit is de tweede fase van de verlenging van de tramlijnen in Antwerpen. Ook de vernieuwing van de Londenbrug is opgenomen in dit programma.

MEXICOBRUGGEN

De Kattendijkdok-Oostkaai zal worden ingericht met een excentrische vrije trambaan aan de oostzijde. Om dit profiel consequent door te trekken, moet de tram in beide richtingen over de oostelijke Mexicobrug gaan. Hiervoor is een aanpassing van het brugdek nodig en moet er een oplossing gevonden worden voor het bovenleidingensysteem. Deze aanpassingen en toevoegingen zullen eerder complex zijn gezien de Mexicobruggen rolbasculebruggen -ook wel Scherzerbruggen genoemd- zijn en beschermd zijn als monument. Het autoverkeer zal over de westelijke Mexicobrug gestuurd worden.

KEMPISCHE BRUG

De aan kaai 38 gelegen Kempische Brug is een identieke constructie als de Willemsbrug maar is in aanmerkelijk betere staat. Ze werd gebouwd in 1873. Deze brug is weliswaar geen beschermd monument. Ze werd ook uit dienst genomen en is steeds open voor de scheepvaart. Hierdoor zijn het Kempisch Dok en het

Houtdok voor de scheepvaart obstakelvrij bereikbaar vanuit het Albertkanaal en vanuit de haven.

Voor de ontwikkeling van de Cadixwijk is het echter van belang dat er een link tussen de Cadixwijk, het Kempen-eiland en de Noorderlaan wordt gecreëerd. Als deadline geldt de bouw van een torengebouw van 30.000m² op kaai 38. Deze kantoortoren moet beter bereikbaar worden gemaakt. De Cadixwijk wordt op die manier voor de zachte weggebruiker beter ontsloten en aangesloten op de tramlijn op de Noorderlaan. Om deze unieke draaibrug te behouden, is het aangewezen ze als monument te laten beschermen.

ASIABRUG

De bestaande Asiabrug op het Kempeneiland dateert evenals de Kempische Brug van 1873. Ze is eveneens buiten gebruik. Deze brug vormde de connectie tussen het Kempeneiland en het Mexico-eiland. De connectie is zolang het Mexico-eiland nog in industrieel gebruik blijft niet relevant voor de ontwikkeling van het Eilandje tot stadsgebied. De vervanging van deze brug zal pas rond 2030 in zicht komen als ook het Mexico-eiland ontwikkeld zal worden.

NIEUWE ASIABRUG

Om de voornoemde connectie van de Cadixwijk met de Noorderlaan te maken, is een nieuwe brug over het Asiadok onvermijdelijk. Logisch gezien wordt deze in het verlengde van de Kempische Brug geconstrueerd. Reeds bij de opmaak van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen dachten Bernardo Secchi en Paola Viganò over een nieuwe oost-westconnectie die de dokken op het Eilandje doorkruist. Een goed voorbeeld van eenvoudige ophaalbruggen voor de zachte weggebruiker zijn de nieuwe voetgangersbruggen over de Oude Dokken in Gent ontworpen door Feichtinger Architectes uit Parijs. Met telkens een ander ingenieus systeem kunnen de bruggen open gezet worden voor de binnenscheepvaart terwijl voetgangers en fietsers er ononderbroken gebruik van kunnen blijven maken.



Parksluizen Rotterdam



Asiabrug

DROOGDOKKENBRUG

Een laatste missing link in een nieuwe oost-westverbinding over het Eilandje is een brug over het Kattendijkdok. Het grootste en meest imposante dok van het Eilandje is spijtig genoeg tegelijkertijd een barrière voor de fietsers en voetgangers. Hoewel een brug over dit dok een inbreuk betekent op het weidse uitzicht van 1 kilometer, weegt de functionaliteit van een verbinding tussen nieuwe dense stedelijke wijken harder door. Niet alleen worden twee grootstedelijke parken met elkaar verbonden; er wordt ook een directe verbinding gecreëerd tussen de wijk den Dam en de Schelde. Bij het concipiëren van een nieuwe verbinding over het Kattendijkdok is de bereikbaarheid voor de scheepvaart essentieel. Voor alle soorten binnenvaart moet er doorgang mogelijk zijn. Een minimale breedte van 20m van het centrale deel van de brug zal bewegend uitgevoerd moeten worden, waarbij een oneindige hoogte in open toestand wordt gecreëerd wordt. De Passerelle Simone de Beauvoir in Parijs is een prachtig voorbeeld van een elegante voetgangersbrug. Ze is wel veel langer (304m, het Kattendijkdok is slechts 140m breed) en niet beweegbaar.

LUIKBRUG

De Luikbrug is de verbinding over de uiterst noordelijke bruggeul van het Asiadok naar het Straatsburgdok. Ze werd weggenomen door haar beheerder NV De Scheepvaart, maar vormt potentieel wel een missing link in een belangrijke zachte vervoersverbinding tussen de Groene Singel en de groene Scheldeboorden in de haven.

SIBERIABRUGGEN

De beweegbare verbinding over het Suezdok wordt gevormd door een duo van bruggen: een nieuwe basculebrug die identiek is aan de Londenbrug en een oude geklonken stalen basculebrug. Deze laatste is een "oud beestje" en is niet meer in beste staat. Het is een monumentale brug, die sterk bijdraagt tot de nautische en industriële sfeer van het Eilandje. De brug is niet beschermd als monument, maar is het zeker waard behouden te blijven. Evenals de Luikbrug kan ze een kwalitatieve schakel vormen in nieuwe oost-westconnectie voor langzaam verkeer die het Eilandje met

Schijnpoort kan verbinden, waardoor het Albertkanaal, het Straatsburgdok en het Lobroekdok één langgerekt kadefront met mogelijkheden voor kwalitatieve publieke ruimte kunnen vormen. Naast flaneerruimte ontstaat een bovenlokale fietsconnectie tussen de Groene Singel en de nieuwe fietstunnel aan de Oosterweeltunnel.

KAAIMUREN

In het protocol tussen Stad en Haven van februari 2009 werd overeengekomen dat het Havenbedrijf voor de overdracht van de haveninfrastructuur gefaseerd 13 miljoen euro investeert in de renovatie van de kaaimuren van het Eilandje. Op het programma staan het Verbindingsdok, het Kattendijkdok, het Houtdok, het Kempisch Dok (westkaai) en de taludkaaien in het Asiadok. De rechte dokranden zijn meestal stabiliteitstechnisch gezien nog in goede staat en krijgen enkel een stevige poetsbeurt. Het volstaat de muren te hervoe-gen, hier en daar moet het parament vervangen worden. De dekstenen ('den blauwe steen') worden afhankelijk van hun staat vervangen of gekuist. De uitgesleten dekstenen geven het Eilandje het geleefde karakter van een oud havengebied. De dekstenen allemaal vervangen door nieuwe zou dit karakter teniet doen. Bij de renovatie van taludkaaien worden twee varianten gehanteerd. Bij de taludkaai aan de oostkaai van het Kempisch Dok wordt geopteerd het talud in originele staat te herstellen. De taludkaaien op het Eilandje zijn namelijk de enige in hun soort in de hele haven. Ze zijn uitgevoerd met grote dekstenen in blauwe hardsteen. Er is echter een stabiliteitsprobleem met deze taludkaaien: er treedt gemakkelijk een afschuiving van de stenen op. Het herstel van de taludkaai is dan ook een dure en complexe ingreep.

De taludkaai aan de zuidkaai van het Houtdok wordt recht uitgevoerd. Dit is constructief eenvoudiger, stabiel en ook goedkoper om uit te voeren. Omdat aan Houtdok Zuidkaai woonschepen zullen komen te liggen worden kopse steigers mee geïntegreerd bij de renovatie van de kaaimuur. Aan de bruggeulen waar geen woonschepen kunnen liggen, blijft het talud plaatselijk behouden, zodat de originele staat afleesbaar blijft.



Oude Dokken Gent



Passerelle Simone de Beauvoir Paris



Open Demer Diest



Kattendijkdok Antwerpen



Oostelijke Handelskade Amsterdam

KADES

De meeste kades op het Eilandje zijn reeds begroot of werden reeds aangelegd. De kade aan de Kempenstraat werd nog niet begroot maar vormt een strategische verbinding tussen de wijk Den Dam, Park Spoor Noord en het Eilandje.

STEIGERS

Dé uitdaging van water in een stad is dit water dichterbij de bewoners brengen. Deze ambitie kan op een heel letterlijke manier waargemaakt worden door op verschillende plaatsen publieke steigers of pontons op het waterniveau te maken. Een eerste steiger op het Eilandje werd in samenwerking met de jachthaven Willemdok gerealiseerd. Deze steiger heeft als doel een afmeerplaats te creëren voor kleine rondvaartscheepjes of watertaxi's, hij is echter ook steeds publiek toegankelijk voor een gezellige picknick of een portie pootjebaden.

Ter versterking van de Museumhaven in het Bonapartedok is de ambitie om aan de westelijke kade tegen het MAS een ruim publiek ponton te voorzien. Door de steigers voor de museumschepen aan te sluiten op het ponton en deze ook steeds publiek toegankelijk te houden, ontstaat in het Bonapartedok een plaats waar je op waterniveau kan kuieren en rustig van onze scheepvaartgeschiedenis kan genieten. De Nassaubrug heeft een hoge doorvaarhoogte en vormt voor watertaxi's of kleine rondvaarten geen obstakel, het ponton

kan dus ook dienst doen als afmeerplaats voor deze sector. Dit komt de levendigheid van het oudste dok van Antwerpen sterk ten goede.

Het nieuwe wijkplein in de Cadixwijk wordt verlengd tot in het water. Over de volledige breedte van het plein kan een ponton aangelegd worden in het Kattendijkdok. Deze voorziening maakt het water tastbaarder voor de nieuwe dense Cadixwijk. Ook hier kan het ponton dienst doen als aanmeerplek. Evenals aan het wijkplein Cadix wordt het Kempenplein ter hoogte van kaai 38 verlengd tot in het water.

Verder worden op verschillende strategische locaties publieke steigers ingezet als motor voor de ontwikkeling.

Aan het plein voor het nieuwe Havenhuis op kaai 63 betekent een publieke steiger net als in de Cadixwijk dat het publiek domein tot in het water reikt. Bovendien heeft een watertaxi tussen het MAS en het Havenhuis hier heel wat potentieel.

Aan de aansluiting van de nieuwe Asiabrug met de Noorderlaan en IJzerlaan kan zich een nieuw waterplein ontwikkelen. De mogelijkheid om hier een nieuwe waterverbinding te maken met het Lobroekdok maakt van deze plek een strategische locatie. Een directe waterverbinding tussen het Eilandje, Schijnpoort en het Sportpaleis wordt zo een realistisch scenario.

PROJECTEN	
Willebrug	2011
Londenbrug	2014
Mexicobruggen	2015
Kempische brug	2016
Asiabrug	2024
Nieuwe Asiabrug	2016
Droogdokkenbrug	2017
Luikbrug	2030
Kaaimuren	2010 - 2024
Kade Kempenstraat	2017
Steigers	2011 - 2017



Renovatie Kattendijksluis



Renovatie kaaimuren Kattendijkdok

WATERKWALITEIT

Het water op het Eilandje is één en ondeelbaar met het waterstelsel van de gehele haven en het Albertkanaal. De oudste dokken van Antwerpen vormen min of meer een uithoek van het hele havengebied en er is quasi geen stroming tussen de verschillende watervlakken. Acties op macroschaal zullen op microschaal ook voelbaar zijn, maar vice versa ligt dit veel moeilijker. Om de globale waterkwaliteit te verbeteren is het nodig dat overleg tussen Stad en Haven wordt opgestart. De Stad werkt aan een leidraad om het decreet integraal waterbeleid in concrete acties op stadsbreed niveau om te zetten. De leidraad zal een aantal kapstukken aanleveren voor de omgang met oppervlaktewater bij de heraanleg van straten en de ontwikkeling van nieuwe wijken.

Het Havenbedrijf doet metingen van de waterkwaliteit aan de hand van de visstand in het oppervlaktewater. Het project past in de Europese Kaderrichtlijn Water die bepaalt aan welke voorwaarden het oppervlaktewater moet voldoen tegen 2015. Daarbij worden verschillende fysicochemische en ecologische doelstellingen vooropgesteld. Sinds 2008 wordt de fysicochemische kwaliteit van het dokwater maandelijks gemeten. De waterkwaliteit in de dokken van het Eilandje werd nooit structureel gemeten, maar de algemene waterkwaliteit is vergelijkbaar met deze in het havengebied.

Met plaatselijke ingrepen kunnen we de algemene waterkwaliteit toch trachten te verbeteren. Er wordt nog heel wat geloosd in de dokken; door de scheepvaart maar ook door gebouwen, daar de rioleringen van de huizen soms nog aangesloten is op de dokken. Alle rioleringen op het Eilandje worden bij de

heraanleg vervangen door een gescheiden stelsel, waarbij enkel het regenwater wordt geloosd in de dokken en het zwart en het vuil water wordt doorgepompt naar het zuiveringsstation. Om lozingen door de scheepvaart tegen te gaan zal er een verbod moeten uitgevaardigd worden. De scheepvaart vervuult het oppervlaktewater met stikstoffen, fosfaten en polycyclische aromatische koolstoffen (PAK's). Sanitair afvalwater wordt vaak rechtstreeks in het water geloosd en levert vooral in de zomermaanden een aanzienlijke vervuiling op. Het is niet alleen onhygiënisch maar het leidt ook tot een teveel aan meststoffen in het water. Zo'n teveel veroorzaakt overmatige algengroei en verstoort de biodiversiteit.

De Jachthaven Willemdok verplicht haar klanten reeds een vuilwatertank aan boord te hebben, en investeerde zelf in een vuilwaterpompsysteem om de tanks leeg te pompen. Vanuit de Stad zullen parallel aan het verbod op lozing alternatieven aangeboden worden. Voor de vaste ligplaatsen voor woonboten zullen vaste aansluitingen op het rioleringsstelsel voorzien worden. Voor de flexibele plaatsen zal de Stad investeren in afzuiginstallaties aan de wal. De locaties voor zo'n afzuiginstallaties stemmen best overeen met de frequent gebruikte ligplaatsen als de opstaptelek voor rondvaarten aan de Londenbrug of bij de cruisevaartligplaatsen. Zo kan afvalwater afgegeven worden tijdens een laad- en losactiviteit en dient er niet afzonderlijk afgemeerd te worden.

Een afgifteplek voor bilgewater is minder cruciaal. Bilgewater of oliehoudend afvalwater wordt veel minder geproduceerd dan huishoudelijk afvalwater. Het Havenbedrijf heeft een dienst die bilgewater per



Zachte oevers aan de Schelde



Kattendijkdok

schip komt afhalen. Indien nodig zou één centraal afgiftepunt op een aparte locatie volstaan. Een alternatief op vuilwatertanks zijn IBA's of Individuele Behandelingsinstallatie voor Afvalwater aan boord. Een gemiddelde zuiveringsinstallatie neemt zo'n 3m in beslag. Schepen die uitgerust zijn met zulke installatie moeten niet aangesloten worden op het rioleringsnet van de stad. Het afvalwater moet minstens gezuiverd worden met een IBA met CE-label. Via de Vlaamse Milieumaatschappij is nadere informatie over IBA-systemen voorhanden.

Bij het Badbootproject wordt geëxperimenteerd een ecologische zuivering te voorzien door middel van een planten-zuiveringsinstallatie. Door dit systeem van rietvelden op een grotere schaal toe te passen kan de natuurlijke waarde van het water in de dokken verhoogd worden. In een tweede fase van ontwikkeling zou het Asiadok in aanmerking kunnen komen voor natuurontwikkeling in combinatie met waterzuivering.

Een andere manier om het water meer leven in te blazen is door het te beluchten. Meer zuurstof in het water heeft meer afbraak van organisch materiaal en een diverser visbestand als gevolg. De eenvoudigste manier om het water te beluchten is een fontein plaatsen, waardoor er een groot contactoppervlak tussen water en lucht ontstaat. Het beluchten kan echter ook onder water gebeuren door middel van beltenbeluchting met buizen of slangen.



Ecologische zwembijver Boekenberg



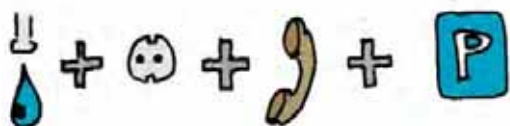
Drijvende tuinen Bonapartedok

WALVOORZIENINGEN

Het project walvoorzieningen is een synthese van ingrepen die een betere afstemming tussen de scheepvaart en het stedelijke programma beogen. Dit kan gaan van het voorzien van ticketbalies tot reddingsmateriaal, van stroomvoorziening tot afvalwaterproblematiek.

NUTSVOORZIENINGEN

Zowel voor het comfort van de schepen als tegen mogelijke milieu- en geluidsoverlast is het aangewezen zoveel mogelijk scheepvaart aan te sluiten op nutsaansluitingen aan de wal.



Woonboten

Voor de woonbootligplaatsen in het Houtdok, het Kempisch dok en het Bonapartedok worden vaste nutsaansluitingen voorzien. Zowel voor elektriciteit (40A), voor water, voor telecom en voor riolering kan met huisaansluitingen gewerkt worden. De Stad voorziet aansluitingen inclusief meterkasten tot aan de kaaimuur. De verantwoordelijkheid vanaf de meterkast tot aan het schip ligt bij de scheepseigenaar. Aan het Houtdok worden de meters zoveel mogelijk ingewerkt in de kaaimuur, de individuele aansluitingen worden met een goot ingewerkt in de nieuwe steigerinfrastructuur. Brievenbussen worden wel vast op de steigers geplaatst. In het Kempisch Dok wordt één walkast per vier schepen geplaatst. In de walkast worden vier water- en elektriciteitsmeters geplaatst. Ook de brievenbussen zijn geïntegreerd in de walkast. De

rioleringsaansluiting wordt in de kaaimuur ingewerkt. In het Bonapartedok zullen de vaste voorzieningen voor de museumschepen geïntegreerd worden in de nieuwe steigerinfrastructuur.

Flexibele ligplaatsen

Om 'flexibele' scheepvaart aan te sluiten op walaansluitingen zijn er 'flexibele' aansluitingen nodig aan de wal.

- **Water**

Voor water bestaan er reeds twee systemen: enerzijds met standpijpen van de Antwerpse Waterwerken (AWW) en anderzijds met de waterboot van het Havenbedrijf. Standpijpen kunnen op elke wateraansluiting in het openbaar domein geplaatst worden. Een speciaal hiervoor uitgeruste dienst van AWW zorgt voor een efficiënte en snelle behandeling van aanvragen voor waterbediening. De twee systemen vullen elkaar goed aan en bedienen zowel de toeristische als de commerciële vaart.

- **Elektriciteit**

Voor elektriciteit is er vandaag een zeer beperkt systeem met betaalkaarten voorhanden, dat sterk voor verbetering vatbaar is. Een modernisering van dit systeem gebeurt idealiter gespreid over het hele havengebied, zowel voor de noordelijke dokken als de voor dokken van het Eilandje. In Nederland is reeds in verschillende gemeentes een systeem van flexibele walstroom voorhanden. Via de mobiele telefoon of via internet kan de elektriciteitstoevoer aan een walstroomkast geactiveerd worden. De dienstverlening maakt gebruik van zogenoemde intelligente elektriciteitsmeters (smart metering). Via een draadloze



Bevoorrading riviercruise met standpijp AWW



Aangemeerde riviercruise in het Kattendijkdok

verbinding worden de walstroomaansluitingen op afstand aan- en uitgeschakeld en wordt het verbruik geregistreerd. Het doel van de Stad is om voor alle flexibele ligplaatsen op het Eilandje deze flexibele walstroom te voorzien. Hiervoor zullen gefaseerd langs alle dokranden op het Eilandje walstroomkasten voorzien worden met aansluitingen van maximaal 63A. Onder de titel 'Kansen voor West' hebben in 2007 de provincies Noord-en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland, en de steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht de handen in elkaar geslagen om subsidies van het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) in de periode 2007-2013 te betrekken. Onder de titel 'Walstroom in Zuid-Holland' worden sinds 2008 meerdere deelprojecten uitgevoerd.

Nieuw verkeersbord
walstroom ontwikkeld
voor De Drechtsteden



- **Afvalwater**

Voor afvalwater bestaan er een aantal vaste afgiftepunten in de haven, voor de commerciële vaart is een schip voor ophaling van het bilgewater voorhanden. Om op een meer efficiënte manier lozingen tegen te gaan, kunnen echter voor de afgifte van afvalwater op verschillende locaties pompinstallaties gebouwd worden. Deze pompinstallaties kunnen door gebruikers zelf bediend worden. De installaties kunnen opslagtanks voor sanitair afvalwater in een tiental minuten overpompen in het rioleringsysteem. De precieze locaties van deze pompen dienen in overleg met de eigenlijke gebruikers overeen gekomen te worden. Het is echter interessant in de nabijheid van de rondvaart en in de nabijheid van de riviercruises zulke installaties te bouwen. Door de pompinstallaties gratis aan te bieden wordt geen drempel gecreëerd die mensen ertoe aanzet toch te lozen in de dokken. Naast preventie kan ook een beleid uitgewerkt worden waarin toezicht en sanctionering deel uitmaken van het waterbeleid.

Riviercruises

Het voorzien van walstroom voor riviercruises vereist specifieke infrastructuur. Om de omvangrijke cruises te kunnen aansluiten op walstroom, moet een aparte hoogspannings-klantencabine voorzien worden, zodat ze via een 'hoogvermogen' walstroomkast kunnen aansluiten op het elektriciteitsnetwerk. Zo'n hoogspanningscabine in combinatie met een schakelkast voor laagspanning wordt bij voorkeur ondergronds geïntegreerd in een gebouw. Om spanningsverliezen te beperken tussen de hoogspanningscabine en de walstroomkasten wordt de hoogspanningscabine best zo dicht mogelijk bij de walstroomkasten geplaatst. Voor de volledige hoogspanningsinstallatie is een aangepaste ruimte van circa 60m nodig. Om de riviercruises van stroom te voorzien tijdens het stilliggen, zullen aan het Kattendijkdok circa om de 100m walstroomkasten geplaatst moeten worden. Concreet gaat het om drie walstroomkasten op de westelijke kaden en drie walstroomkasten op de oostelijke kade. Elke walstroomkast heeft twee hoogspanningsaansluitingen (telkens een 400A powerlock-aansluiting en 3x125A-aansluitingen) en een aantal aansluitingen van maximaal 63A voor de overige scheepvaart.

STEIGERS

In functie van de toekomstige kopsliggende woonschepen in het Houtdok dienen er steigers geplaatst te worden aan de zuidkaai. De schepen worden ontsloten via één langse steiger en per 2 schepen een kopse steiger van 10m. Zowel de kopse als de langse steigers zijn te allen tijde publiek toegankelijk. De steigers hangen op 1,40m boven het wateroppervlak om de schepen gemakkelijker toegankelijk te maken. Er is dus een hoogteverschil van slechts 60 cm ten opzichte van het maaiveld van Houtdok Zuidkaai. Via treden en op bepaalde plaatsen ook hellingen worden de steigers goed bereikbaar gemaakt.

In het Bonapartedok, het Willemdok, het Kattendijkdok en het Houtdok worden publieke steigers voorzien die als waterstation en kuierzone kunnen gebruikt



worden. In het Bonapartedok wordt een publiek ponton voorzien over de volledige lengte van de Nieuwpoortkaai, met een aansluiting op aparte aanlegsteigers voor de museumschepen aan de Sint-Aldegondiskaai. De Museumhaven wordt op die manier een nieuwe beleving, waar je kan kuieren tussen historische schepen.

In het Willemdok is een gedeelte van de uitbreiding van de jachthaven in 2010 uitgevoerd als waterstation, waar kleine rondvaarten kunnen starten.

In het Kattendijkdok wordt in het verlengde van het wijkplein Cadix een publiek ponton voorzien. Het ponton moet ook dienst kunnen doen als waterstation voor kleine rondvaarten.

Tussen de woonschepen in het Houtdok wordt een bestaand betonnen ponton behouden en gerenoveerd. Dit zorgt voor een uitbreiding het publiek domein aan de smalle Houtdok Zuidkaai. Het platform kan ook gebruikt worden als aanmeerplaats voor rondvaarten.

PARKEREN

De Stad kiest op het Eilandje voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarbij de modal split vooral verdeeld is naar publiek transport en zachte vervoerswijzen als wandelen en fietsen.

- Op de Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai wordt geïnvesteerd in een nieuwe tramverbinding. Deze zal het Eilandje op een duurzame manier ontsluiten met het noorden en het centrum van de stad. Op deze hoofdassen worden eveneens kwalitatieve brede fiets- en voetpaden aangelegd.
- Op de Godefriduskaai aan het Willemdok investeerde de Stad in een publieke bezoekersparking met een capaciteit van 450 parkeerplaatsen.

- Voor de woonschepen in het Houtdok is er binnen het Ruimtelijke Uitvoeringsplan Eilandje een uitzondering gemaakt voor wateractiviteiten, en is het mogelijk om in de nieuwe bouwblokken meer parkeerplaatsen te voorzien in functie van de woongelegenheden op het water.

- Ook voor de rondvaartrederijen aan de Londenbrug is de mogelijkheid gelaten om in de nieuwe bouwblokken aan Kattendijkdok-Oostkaai meer parkeerplaatsen te voorzien in functie van het waterprogramma.

- De clubleden van de jachthavens in het Kempisch Dok parkeren vandaag hun wagens gratis langs de Binnenvaartstraat, op enkele tientallen meters van de ingang van de jachthaven. Bij het invoeren van betalend en bewonersparkeren in de Cadixwijk zal dit niet meer mogelijk zijn gezien enkel gedomicileerde bewoners van het Eilandje een bewonerskaart kunnen krijgen. Een oplossing kan erin bestaan een aantal parkeerplaatsen in de nabijheid voor te behouden aan de gebruikers van de jachthaven.

- Riviercruisereederijen maken veel gebruik van bussen om de toeristen de stad waar men afge-meerd is te laten bezichtigen. Het openbaar domein aan de cruiseligplaatsen wordt dan ook aangepast aan busverplaatsingen. Het worden kiss&ride-zones voor bussen. Het openbaar domein is zo ontworpen dat ook laden en lossen vlakbij de schepen mogelijk blijft.



Kunst en infrastructuur
Hafencity Hamburg

Ondergrondse parking aan de Godefriduskaai



- Voor de binnenvaart is er nood aan plaatsen waar het toegelaten is een wagen aan wal te zetten. Dit is mogelijk aan de Mexicobrug en in het Asiadok, en wordt alsdusdanig aangeduid op deze ligplaatsen.

RONDVAARTINFRASTRUCTUUR

De Stad is voorstander van een duidelijk beleid wat betreft verkoop van tickets voor rondvaarten. Het clusteren van de havenrondvaarten aan de Londenbrug heeft als voordeel dat het bedieningshuisje van de Londenbrug -dat bij de vernieuwing van de brug uit dienst zal worden genomen- getransformeerd kan worden in een geïntegreerde en gemeenschappelijke ticketbalie voor de rondvaarten. De grote kelder kan gebruikt worden voor opslag van goederen. Aan de kleinere opstapplaatsen of waterstations zal de Stad via informatiezuilen de afmeerplek verduidelijken. Aparte ticketbalies op het openbaar domein voor de verschillende rederijen worden niet toegelaten.

Sommige rondvaartschepen zijn enkel bereikbaar met een gangway -een verrijdbare trap- die op het openbaar domein blijft staan. Zo'n gangway wordt bij voorkeur evenwijdig met de kade geplaatst en verplaatsbaar gemaakt, zodat het openbaar domein aan de rondvaarten niet gehypothekeerd wordt.

De verschillende aanmeerplaatsen voor rondvaart vormen een rode draad door het waterverhaal. Door ze op eenzelfde manier te belichten met informatieborden en het hetzelfde materiaalgebruik, wordt een herkenbare identiteit gegeven aan de rondvaartactiviteit op het Eilandje.

REDDINGSMIDDELEN

Reddingsmiddelen bestaan uit een boei met grijplijn, die bevestigd is in een beschutte en goed zichtbare verzegelde kast en een reddingsstok met vanghaak met een bijhorende "houder" voor de reddingsboei. De reddingsmiddelen moeten op regelmatige afstanden op de kaaien geplaatst worden, met een maximale afstand tussen twee punten van 200m. Bij ontvreemding of beschadiging moeten deze reddingsmiddelen onverwijld door de beheerder vervangen worden.

PROJECTEN	
Vaste walvoorzieningen woonboten Kempisch Dok	2013
Walstroom Willem-, Bonaparte- en Verbindingsdok	2013
Walstroom Kattendijkdok Westkaai	2014
Walstroom New York kaai (Kattendijkdok-Oostkaai)	2016
Vaste walvoorzieningen woonboten Houtdok	2014
Walstroom Kattendijkdok Noord	2018
Walstroom Asiadok	2019



Ponton aan het toekomstige wijkplein Cadix



Vuilwaterpomp in het Willemdok



BADBOOT

Eén derde van de oppervlakte van het Eilandje is water, maar het is een onbereikbaar stuk openbaar domein. Hoewel het in feite niet mag, wordt er hier en daar wel in het water gezwommen. De Stad wil een antwoord bieden aan de verleiding van het water en in navolging van een aantal andere Europese steden een drijvend openluchtzwembad bouwen, de Badboot. Als speerpuntproject kan het zwembad een belangrijke trigger zijn voor de ontwikkeling van het Eilandje door het op verschillende plaatsen in te zetten. In de zomermaanden bestaat een grote vraag naar zwemmogelijkheden in openlucht. De badboot kan een aanvulling zijn op het zwemaanbod van de Stad, maar kan evengoed in de zomermaanden een vervanging van het overdekte zwemaanbod betekenen.

Antwerpen had vroeger meerdere openlucht zwemmogelijkheden. Zo was de vijver aan het Noordkasteel in de 19de eeuw ingericht als zwemvijver, werd de Wezenberg als overblijfsel van de Brialmontvestingen in 1951 ingericht als openluchtzwembad en was er in de Brederodestraat ook een openluchtzwembad. In 1998 werd voor een paar weken in het Bonapartedok een kleine badboot geopend tijdens de zomer.

Vandaag heeft Antwerpen nog twee openluchtzwembaden. Zwembad De Molen op Linkeroever is een 50 meter verwarmd buitenzwembad. Er is ook een verwarmd plonsbad. De maximale capaciteit van De Molen is 400 zwemmers. De ecologische zwemvijver Boekenberg is een niet verwarmd zwembad van circa 80m. Er is ook een groot plonsbad. Volgens de milieuvergunning is de maximale capaciteit op 300 zwemmers vastgelegd. Het water wordt met planten- en

bezinkingsbekkens gezuiverd zonder toevoeging van enige chemische middelen.

BUITENLANDSE VOORBEELDEN

In 2004 werd in Berlijn het “Badeschiff” in de Spree geopend. Er werden drie tweedehands duwbakken omgebouwd; twee werden met houten terrassen ingekleed, ééntje werd omgetoverd tot openluchtzwembad. Het ontwerp is een samenwerking tussen een Berlijnse kunstenaar en een Spaans architectenbureau. Een jaar na de opening kan men de drie plateaus tijdens de wintermaanden overdeken en wordt het project tijdelijk omgetoverd tot een sauna met zwembad. De inkom voor het zwembad bedraagt 3 euro, in de zomer zijn er tal van concerten en andere activiteiten op de plateaus. Het project is geïntegreerd in de “Arena Berlin”, een complex met een theater, restaurant- en clubboot, een kunsthuis en een concertzaal. De bouw van het zwembad kostte ca 0,5 miljoen euro en is volledig in private handen.

Kopenhagen is sinds 2003 een prachtig openluchtbad rijker aan de Yslands Brygge. De wateroppervlakte komt overeen met twee zwembaden van 50m en twee kinderbaden. Het project werd ontworpen door de Deens-Belgische architect Julien De Smedt. Het water is geen gezuiverd zwemwater, maar gewoon oppervlaktewater. Het zwembad is gratis toegankelijk en wordt door de bewoners dan ook eerder als strand dan als zwembad gebruikt. Het project kostte ongeveer 1 miljoen euro en werd gedragen door de overheid.



Badeschiff Berlin



Simulatie Badboot in Kattendijkdok



Yslands Brygge Kopenhagen

In New York wordt gedroomd van een 'Pluspool', een zwembad met de maatgeving van een standaard New Yorks kruispunt. In plaats van omgeven met gebouwen zou het dan omgeven zijn door het weidse water. Er wordt een filtersysteem voorgesteld met een permeabel membraan, waardoor het omgevingswater dat binnendringt in het bad eerst gezuiverd wordt.

Drijvende openluchtzwembaden bestaan ook in Wenen, Amsterdam, Zürich en andere wereldsteden. Parijs heeft een enorm openluchtzwembad in de Seine, het is een overdekt drijvend complex van zo'n 100m lang en huisvest ook een volledig wellnessgedeelte.

AMBITIE

Een nieuw en drijvend openluchtzwembad is voor Antwerpen de uitgelezen kans om een nieuwe zwemmogelijkheid te creëren op een boogscheut van het stadscentrum. Door het project regelmatig te veranderen van locatie, kunnen verschillende delen van het onbekende noorden van de stad onder de aandacht worden gebracht. Zo kan het project in het Kempisch Dok aan de zuidkaai een strategische taak vervullen tussen Park Spoor Noord en het Eilandje. Door het op het Droogdokeneiland af te meren, kan een belangrijke impuls gegeven worden aan het Droogdokenpark. In het Kattendijkdok aan de oostkaai kan het zwembad een evocatie zijn van het nieuwe wijkplein Cadix.

De verdere randvoorwaarden voor het project werden op basis van een marktverkenning in samenwerking met AG Vespa en een haalbaarheidsstudie in het kader van het Interreg IV A-project ROI bepaald. Net als alle andere zwembaden in Antwerpen worden de inkomrijzen van het badbootproject ook democratisch gehouden.

Het succes van de ecologische zwemvijver Boekenberg en de maatschappelijke relevantie van milieubewuste projecten, verleiden de Stad om als ambitie een ecologisch drijvend openluchtzwembad te bouwen. Indien het zwembad verwarmd wordt, kan dit ook op een ecologisch verantwoorde manier als een zonneboiler, zonnepanelen of een warmtepomp. Een ecologische zuivering heeft niet alleen maatschappelijke voordelen, maar is ook minder duur in onderhoud en bouw. Vergunningstechnisch is het eenvoudiger om een ecologisch zwembad te verplaatsen dan een zwembad met een chloorinstallatie en de daarbij horende opslag van chemicaliën. Door niet enkel een groot bad maar ook een kinder- en plonsbad te bouwen wordt de reikwijdte van het project verbreed en wordt het ook een kindvriendelijk project.

Gezien de Stad het project op verschillende locaties wil kunnen inzetten, moet het in zijn geheel verplaatsbaar zijn. Zowel het zwembad zelf, de douches, de kleedkabinen als de zuiveringinstallatie. Ook het extra programma als een zonneterras, een zomerbar of een sauna moet verplaatsbaar gemaakt worden.

De Badboot is dus een publiek, drijvend en verplaatsbaar openluchtzwembad. Het moet uitgaan van een kwalitatief en duurzaam concept en bovendien democratisch en kindvriendelijk zijn.

Naast het Badbootproject kan op termijn de mogelijkheid onderzocht worden om van de vijver aan het Noordkasteel terug een zwemvijver te maken.

PROJECTEN	
Badbootproject	2012

Zwembad De Molen Antwerpen



Zwembad Brederodestraat Antwerpen, 1947



Pluspool New York



WATERPROGRAMMA

WATEREVENEMENTEN

Bestaande evenementen als WaterkAnt, The Tall Ships Races, Open Scheepvaardagen, Opensteiger en de Zomer van Antwerpen dragen sterk bij aan een waterdynamiek. Het water bevat een veelheid aan onaange-roerd potentieel waar de Stad werk van kan maken. Anderhalve keer het Kattendijkdok overzwemmen kan het zwemonderdeel zijn van een nieuwe stedelijke triathlon bijvoorbeeld.

Het Eilandje is jaarlijks het toneel van ontmoetingen tussen de Antwerpse roeiclubs. Tijdens WaterkAnt of The Tall Ships Races staan deze gespierde medemensen paraat om het beste van zichzelf te geven. Dit zijn topwaterdagen en verdienen versterking. Wie weet kan een vaste stedelijke roeiclub een plek vinden in het Asiadok in de toekomst?

Acties van de Zomer van Antwerpen als de drijvende tuinen of stoere zeebonkverhalen van Captain Pedalo Parlando laten de mensen afdalen tot op 4,17m TAW om Antwerpen vanop dokniveau te bekijken. Een drijvend podium, concertschip, badboot, vismarkt op het water of drijvend maritiem museum; op het water zijn nog vele tijdelijke of permanente activiteiten te bedenken die de dynamiek kunnen versterken.

TIJDELIJKE KAAILANDSCHAPPEN

René Daniëls stelt in het Masterplan Eilandje het concept van de publieke kades voor: de enorme publieke ruimtes langs de dokken moeten steeds toegankelijk blijven als publiek domein. Dit concept wordt in de verschillende beeldkwaliteitplannen overgenomen en versterkt; de omgang met de publieke ruimte en de materialen, de invulling met groene vakken en de

relatie met de publieke watervlakken. De som van de kades en de watervlakken is een zee aan open ruimte. De mate van bebouwing op het Eilandje is in vergelijking eerder beperkt.

Deze kaailandschappen zijn de contactpunten tussen land en water, ze hebben een bijzondere betekenis. Het meest noordelijke kaailandschap in de Cadixwijk zal bijvoorbeeld nog een lange tijd braak liggen. Tijdelijke invullingen of acties kunnen deze plekken zin geven. Na het wegtrekken van de industriële en logistieke activiteiten op het Droogdokkeneiland of aan de New Yorkkade kan een tijdelijke of gefaseerde invulling kwaliteit genereren voor de stad. Enkele voorbeelden:

- de aansluiting van het droogdokkenareaal bij het Droogdokkenpark als er nog geen definitieve functie is met droogdokken,
- de relatie van de Cadixwijk met het Kattendijkdok als de bouwblokken aan de New Yorkkade nog niet ontwikkeld zijn,
- de functie van circa 20ha publiek domein aan de Spitsenstraat na de verhuis van het vrachtwagen-centrum.

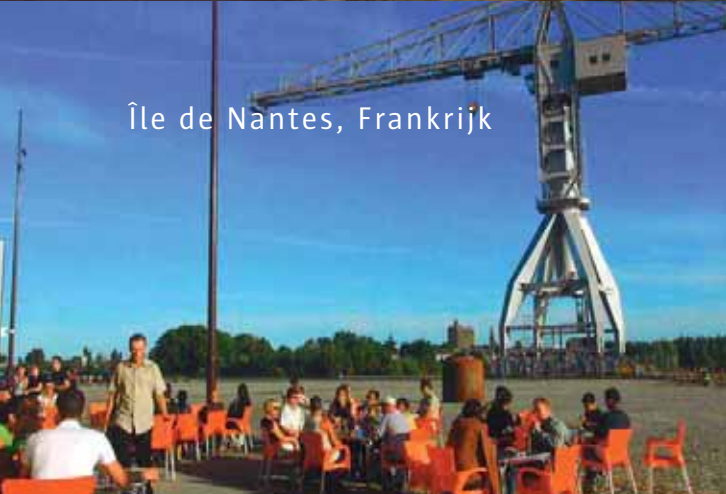
WATERWIJK

Op het water vindt men de wereld in het klein terug. Zowat alle vragen die zich stellen 'aan de wal' komen ook voor op het water. Er is een sociaal leven op het water met een bezorgdheid over het welzijn, het samenleven, het contact met de burens, de overlast van ronkende motoren of luidruchtige scholieren...

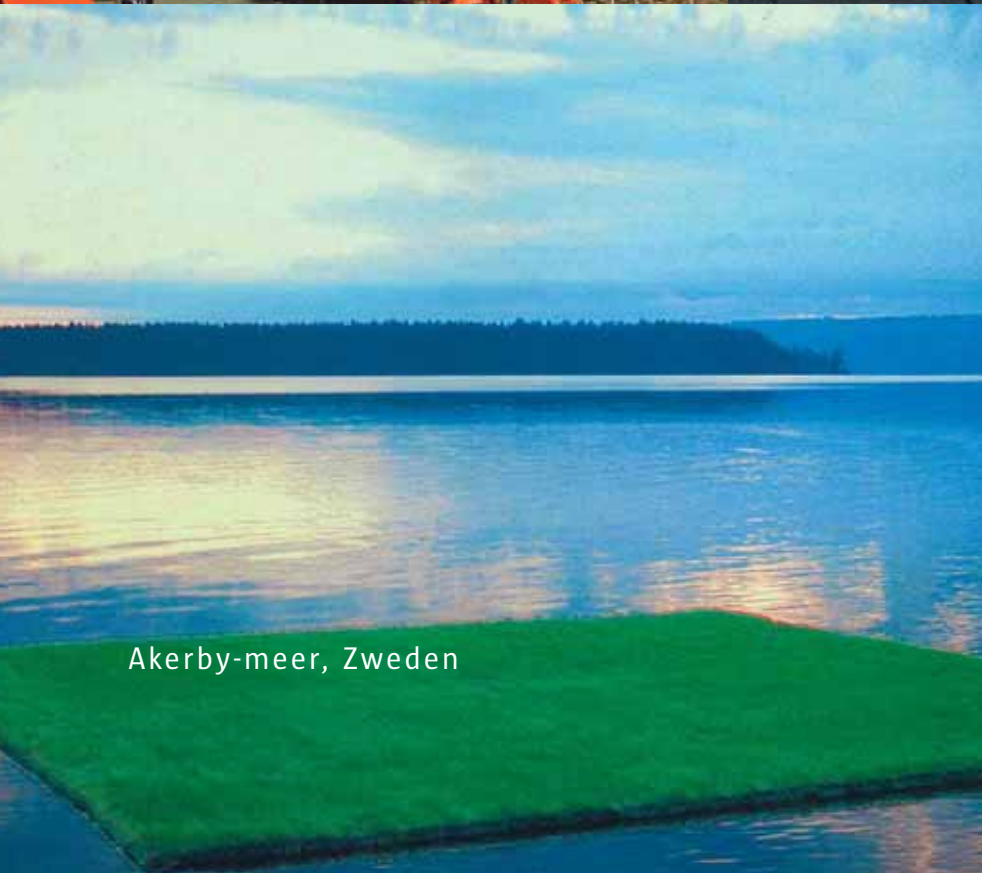
Net als aan de wal zetten een aantal geëngageerde mensen zich in voor het behoud van nautisch erfgoed, of in het algemeen voor een betere wereld op het water.



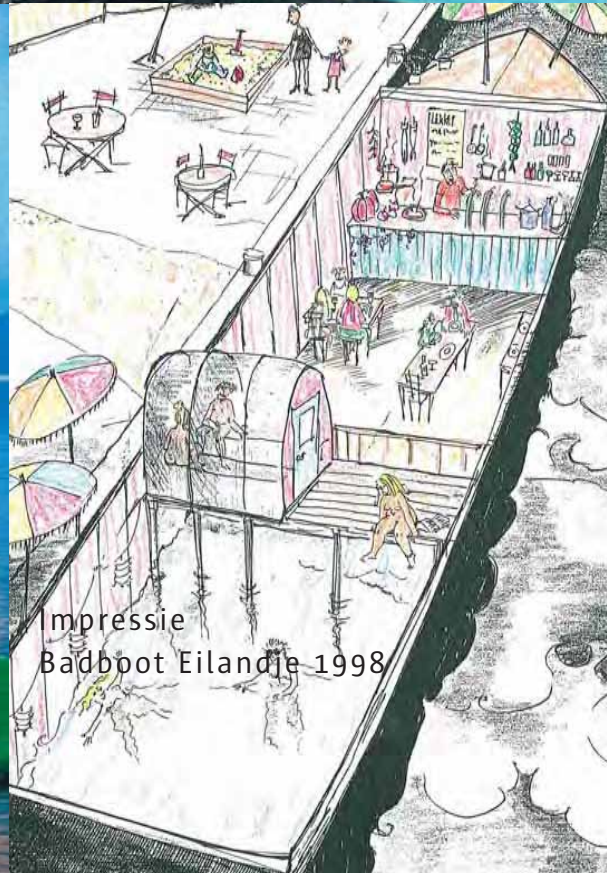
Île de Nantes, Frankrijk



Île de Nantes, Frankrijk



Akerby-meer, Zweden



Impressie
Badboot Eilandje 1998

Sommigen willen op hun schip een bed&breakfast openen, een nieuw terras aanleggen, een cultureel centrum oprichten, een jeugdhuis openen, een repetitielokaal inrichten,...

Omdat het water overheidseigendom is, is het echter niet altijd even gemakkelijk om iedereen dezelfde kansen te bieden. De Stad mag geen precedenten scheppen door sommige activiteiten toe te laten en andere die weliswaar gelijkaardig zijn weer niet.

Als algemeen uitgangspunt wil het Waterplan⁺ dan ook naar voor schuiven om voorrang te geven aan activiteiten met een maatschappelijk belang die niet commercieel gericht zijn. Door hier op in te zetten wil de Stad ondersteuning bieden aan activiteiten die de samenhang van het waterleven versterken en zo het Eilandje als een echte stadswijk versterken.

Om meer flexibiliteit in scheepvaart mogelijk te maken dient in overweging te worden genomen of het haalbaar is de dokken van het Eilandje te catalogeren onder binnenwateren van zone 4 in plaats van zone 3, waardoor ook schepen die als stadsrondvaartboten gekeurd zijn in de dokken kunnen varen.

Op verschillende plekken in het Waterplan⁺ is er ruimte voor socio-culturele verenigingen; binnen het flexibele ligplaatsenbeleid kunnen plekken worden toegewezen voor korte en middellange termijn. Deze flexibiliteit kan aangewend worden om activiteiten kansen te geven, zonder op voorhand sterk afgebakende definities te hebben over bepaalde programma's. De toelating van het Kerkschip Sint Jozef op het Eilandje brengt een belangrijke socio-culturele speler naar het gebied. Het schip vaart niet uit maar is wel een godsdienstige en sociale ankerplaats voor de varende gemeenschap, net zoals in Luik of in Marchienne-au-Pont bij Charleroi. Er is ook een levende parochie St. Salvator voor de binnenvaart in Gent. Het kerkschip is de parochiekerk en -zaal van de binnenscheepvaart in Antwerpen.

Ligplaatsen voor middellange termijn kunnen gaan over enkele maanden tot een jaar, maar niet over een aantal jaren. Voor langdurige ligplaatsen van enkele jaren worden concessies uitgeschreven.

Verschillende evenementen of try-outs van innovatieve activiteiten kunnen zo een plaats krijgen op de watervlakken. Zo kan een rondreizend concertpodium een zomer lang concerten geven. Of zou een opleidingscentrum met scheepsbouwinitiaties of leren knopen leggen voor kinderen zonder probleem een jaar een ligplaats kunnen krijgen. De dokken kunnen zo ook plaats bieden aan schepen uit het hoge noorden, die liever in zachtere weersomstandigheden overwinteren in ons land.

Bestaande zachte havenwaarden of soft values van het Eilandje kunnen geïntegreerd worden in de ontwikkelingen om de bestaande sociale cohesie niet uit te dunnen maar juist te versterken. Zo kan het sociale tewerkstellingsproject Werkvormm vzw elders op het Eilandje een nieuwe plek krijgen bij ontwikkeling van de huidige locatie. De werking van de jachthavens in het Kempisch Dok kan beter betrokken worden bij de ontwikkeling van de Cadixwijk, het Rijn- en Binnenvaartmuseum in het Bonapartedok kan beter gefaciliteerd worden door een samenwerking aan te gaan met het MAS...

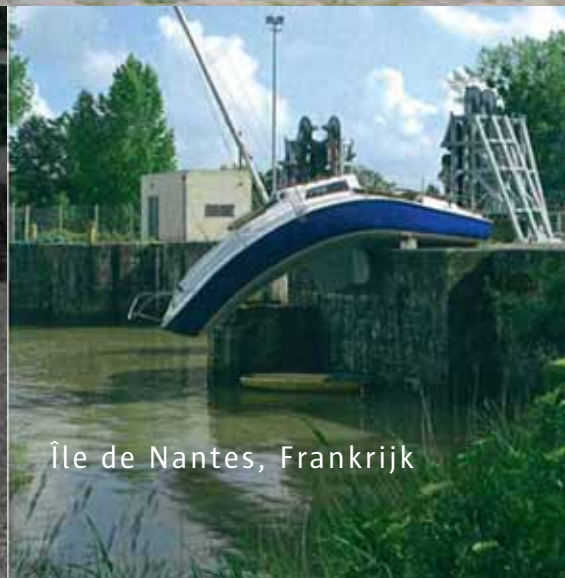
Maar vooral moeten een aantal ontspannende tijdverdrijven mogelijk blijven op het Eilandje. De vrijheid om te kuieren, te hengelen of weg te dromen bij een ondergaande zon aan de kaderand mogen niet verdreven worden door te veel functies en locaties te plannen zonder de nodige flexibiliteit.



Tijdelijke tuinvakken aan de Binnenvaartstraat



Barking Town Square



Île de Nantes, Frankrijk



Bouwspeelplaats Tour&Taxis Brussel

TIMING

PROJECTEN	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Steiger Willemdok	■						
Willembrug		■					
Badboot			■				
Woonboten Kempisch Dok				■			
Walstroom Oude Dokken				■			
Woonboten Houtdok					■		
Museumhaven Bonapartedok					■		
Londenbrug					■		
Walstroom Kattendijkdok-West					■		
Mexicobruggen						■	
Steiger kaai 63						■	
Kempische Brug							■
Steiger wijkplein Cadix							■
Steiger Kempenplein kaai 38							■
Walstroom New Yorkkade							■
Nieuwe Asiabrug							
Steiger Asiadok							
Walstroom Kempisch Dok Zuid en kade Kempenstraat							
Droogdokkenbrug							
Walstroom Kattendijkdok Noord							
Walstroom Asiadok							
Droogdokkeninfrastructuur							
Walstroom Houtdok Noord							
Asiabrug							
Renovatie kaaimuren	Kattendijkdok West	Kempisch Dok Oost + zuid	Kempisch Dok West	Kattendijkdok Oost	Houtdok Zuid	Bonapartedok Willemdok	Kattendijkdok Noord

* ramingen op basis van prijspeil 2011

nawoord

broowen

NAWOORD

Het water maakt een wezenlijk deel uit van het Eilandje en versterkt de levendigheid en de dynamiek van een nieuwe bruisende stadswijk. Omdat het water zo aanwezig is op het Eilandje, zal de levendigheid van het watergedeelte een belangrijke meerwaarde en zelfs een voorwaarde zijn voor het welslagen van de wijk. De connecties tussen de wijkontwikkeling, de aanleg van het openbaar domein, het ontwerp van een gebouw aan het water kunnen aan de hand van de leidraad Waterplan⁺ nog verder worden uitgespit. Het Waterplan⁺ biedt dus een kader waarbinnen verschillende projecten verder uitgewerkt kunnen worden.

Het waterverhaal werd zowel intern als extern afgetoetst met mensen uit het veld, met specialisten, bedrijfsleiders en marktpartijen. Naast een aantal workshops werden veel bilaterale contacten gehanteerd om een deskundig beleid te schrijven. Het Waterplan⁺ is ook gebaseerd op kennisuitwisseling in het kader van het Interreg IV A-project Revitalisering Oude Industriehavens (ROI).

De verdere uitwerking in projecten vereist net als de opmaak van de visie een sterk communicatieve en participatieve werkwijze. Niemand beter dan een woonbootbewoner weet hoe het is om in een schip te leven. Niemand beter dan de schipper weet hoe lastig of handig het is om meerpalen op een bepaalde afstand te hebben of hoe goed bereikbaar Antwerpen is ten opzichte van andere steden.

De scheepvaart is bijvoorbeeld onderhevig aan steeds strengere wetgeving omtrent veiligheid en afval. Eventuele samenwerkingen tussen de overheid en de scheepvaart onder de vorm van subsidiëring van

zuiveringsinstallaties of opslagtanks om deze uitdagingen aan te pakken, moeten met de verschillende sectoren worden afgetoetst.

Ten slotte mag niet uit het oog verloren worden dat de overheid bij de ontwikkeling van wijk en water voldoende aandacht geeft aan de verbinding tussen deze twee sociale werkelijkheden. Hoewel mensen er expliciet voor zullen kiezen in een oud havengebied met water en scheepvaart te wonen, is het geen evidentie dat deze twee werelden het meteen goed met elkaar zullen vinden. De uitdaging bestaat erin mensen van deze twee werelden samen te brengen zodat niet alleen ruimtelijk maar ook sociaal het Eilandje in al haar verscheidenheid als één wijk kan gaan functioneren.

Het belangrijkste project om milieu, mens en water harmonieus met elkaar te laten samenleven is de uitbouw van de walvoorzieningen. De aanleg van walstroom en oplossingen om afvalwaterlozingen tegen te gaan zullen de kwaliteit van de leefomgeving sterk in de positieve zin beïnvloeden.

Filip Smits
Programmалеider Eilandje

Maarten Dieryck
Projectleider water Eilandje

COLOFON

Deze publicatie is een uitgave van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen in opdracht van de stad Antwerpen.

WERKGROEP WATER

Tom Bosman (Dienst Toerisme Stad Antwerpen), Marc Bosseler (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Christophe Dael (AG Vespa), Fons Deconinck (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Maarten Dieryck (AG Stadsplanning Antwerpen), Laurens Maes (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Jan Ronse (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Filip Smits (AG Stadsplanning Antwerpen), Martine Van Winckel (AG Vespa), Werner Weijts (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

REDACTIE

Maarten Dieryck, Filip Smits

EINDREDACTIE

Maarten Dieryck, Filip Smits, Leo Verbeke

BEELDMATERIAAL

Henderyckx fotografie bvba (p15), Buro 5 Maastricht (p23), Havenbedrijf Antwerpen (p29 onder), Karel Delvaux (p29 boven), Urhahn Urban Design & Rob Vrolijk (p31, p 33, p57 1,2,3), Filip Dujardin (p35, p77 onder, p105 onder), Zaha Hadid Architects (p39 onder), Werkvorm vzw (p51 boven), Interstudio (p67 onder), brochure Estuaire 2009 Bras de La Madeleine Nantes (p75, p121 boven, p 123 midden rechts), Patrick Van Den Bulck Jachthaven Antwerpen cv (p77 boven), www.nederland-in-beeld.nl (p85 boven), Cécile Rousselot (plan p89), TU Eindhoven (simulaties p91), Proap/WIT Architecten (plan p91), Abby Rich (p93 boven), Vlamo nv - Flandria (p95 boven), Oceandiva Nederland (p 95 onder), René Hoeflaak (p97 onder), Feichtinger Architects (p101 boven links, boven rechts), Vlaamse Milieu Maatschappij (p101 midden links), Studiebureau voor Bouwkunde en Expertise (SBE) (p103 boven), Havenbedrijf Antwerpen (p103 onder), C. Mathieu (p109 onder), Madle Fotowelt (p113 boven), www.arenaberlin.de

(p117 boven), www.archdaily.com (p117 onder), www.pluspool.org (p119 onder), Penelope Hill (p121 onder links), Jürgen Schablow (p121 onder rechts), Will Shannon (p123 midden links), Vaamse Gemeenschapscommissie (p123 onder)

Het overig beeldmateriaal is eigendom van de Stad Antwerpen of het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen.

LITERATUUR

- Het Eilandje (Kris Geelen, datum onbekend)
- Woonboten op koers (Waterwegen en Zeekanaal, 2008)
- Antwerpen, internationaal havenicoon (Eric van Hooydonck, 2008)
- Masterplan eilandje (Buro 5 Maastricht, 2002)
- Waterplan eilandje (Urhahn Urban Design en Rob Vrolijk, 2004)
- Restauratiedossier Willebruggen: bouwhistorische nota (Albert Himler, 2005)
- Droogdokkeneiland, historisch onderzoek (Cécile Rousselot, 2009)
- The Ports Portable (Eric Van Hooydonck & Patrick Verhoeven, 2007)
- Waterplan Rotterdam (Gemeente Rotterdam, 2007)
- Guidebook NAVARCH Naval Architecture (Karlskrona, 2002)
- Studie Waterplan Revitalisering Oude Industriehavens ROI (Eric van Hooydonck, 2011)
- Estuaire 2009 Nantes<->Saint-Nazaire, Le paysage, l'art et le fleuve (Jean Blaise, 2009)

PROJECTBEZOEKEN_STUDIEDAGEN

- Werkbezoek beweegbare bruggen Rotterdam (15.06.2008)
- Werkbezoek Havenmuseum Rotterdam (12.09.2008)
- Urban Water Conference Leuven (17.09.2008)
- Werkbezoek RET Rotterdam (10.12.2008)
- Startconferentie ROI Gent (22.04.2009)
- Partnerbijeekoms ROI Roermond (14.05.2009)
- Studiedag Watererfgoed, Antwerpen (25.05.2009)
- Werkbezoek Urhahn Urban Design Amsterdam (23.09.2009)

- Partnerbijeenkomst ROI Hasselt (19.11.2009)
- Partnerbijeenkomst ROI Vlissingen (18.03.2010)
- Partnerbijeenkomst ROI Antwerpen (27.05.2010)
- Studiereis ROI Helsinki (13-16.09.2010)
- Water in de Stad, Leuven (06.10.2010)
- Partnerbijeenkomst ROI Tilburg (18.11.2010)
- Partnerbijeenkomst ROI Leuven (20.01.2011)
- Partnerbijeenkomst ROI Oostende (19.05.2011)

WEBSITES

www.havenmuseum.nl, www.vioe.be, www.havenvanantwerpen.be, www.nederland-in-beeld.nl
 www.hetkoninklijkentrepot.be, www.flandria.nu
 www.mvo.nl, www.thedockyard.co.uk
 www.walstroom.nl, www.pluspool.org
 www.gent.be, www.waterloketvlaanderen.be
 www.dialogo.be, www.roi-project.be,
 www.agstadsplanning.be

GRAFISCHE VORMGEVING

Maarten Dieryck in samenwerking met het grafisch centrum stad Antwerpen

DRUK

Triakon
 Mechelsesteenweg 49
 2650 Edegem

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Hardwin De Wever, Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen - Grote Markt 1 - B-2000 Antwerpen

WETTELIJK DEPOT

D/2011/0306/174

DATUM PUBLICATIE

mei 2011

MET MEDEWERKING VAN

Matthias Clerckx (Stad Antwerpen, dienst Patrimoniumonderhoud), Hardwin De Wever (AG Stadsplanning Antwerpen), Joeri Dillen (Kabinet

Stadsontwikkeling), (Rozemie Claeys (AG Stadsplanning Antwerpen), Griet Geerinck (AG Stadsplanning Antwerpen), Bonnie Van der Burgh (AG Stadsplanning Antwerpen), Tom Vanautgaerden (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Jan Verhaert (Kabinet Stadsontwikkeling), Tom Wuyts (AG Stadsplanning Antwerpen)

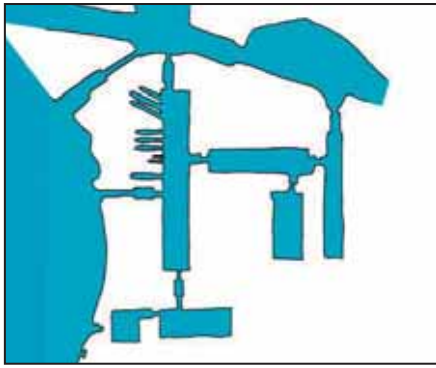
MET DANK AAN

Prof. Patrick Viaene, Seijssener Rekreatietechniek, RET Rotterdam, North Sea Enterprises bvba, Pellikaanbouw nv, Brabo nv, Urhahn Urban Design, Oceandiva Nederland, Deba nv, Waterwegen en Zeekanaal nv, Werkvormm vzw, JDS Architects, Baeck en Jansen nv, Henderyckx fotografie bvba, Project² nv, Prof. Eric Van Hooydonck, Groep Sportoase nv, Stadsnavens Rotterdam, Eandis, C&M Shuttles bvba, Cofely Services, Havenbedrijf Antwerpen, Cel Ontwerpend Onderzoek Stad Antwerpen, Dienst Toerisme Stad Antwerpen, Felix Archief, Jachthaven Antwerpen c.v., Jachthavens Kempisch Dok vzw.

DISCLAIMER

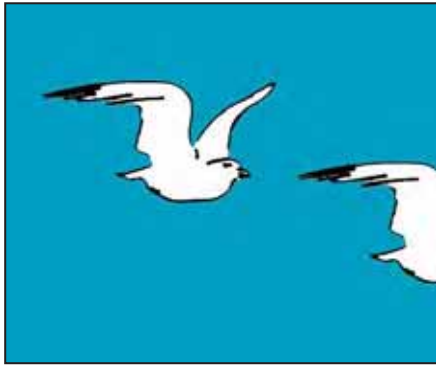
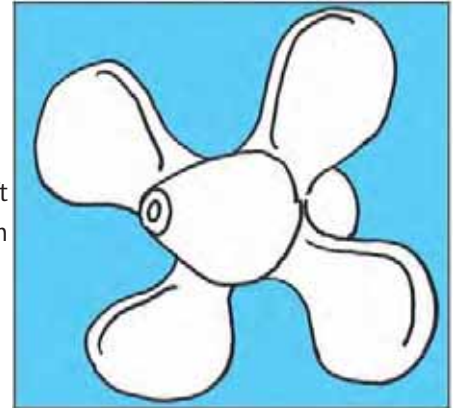
Deze publicatie werd redactioneel afgesloten op 25 maart 2011. De verantwoordelijke uitgever is niet verantwoordelijk voor informatie die niet meer correct is als gevolg van wijzigingen na deze datum. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke uitgever. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten, kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.

Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen
 Grote Markt 1 - B-2000 Antwerpen
 Tel. +32 (0)3 338 21 53 - Fax +32 (0)3 338 51 20
 info@stadsplanning.antwerpen.be
 www.stadsplanning.be



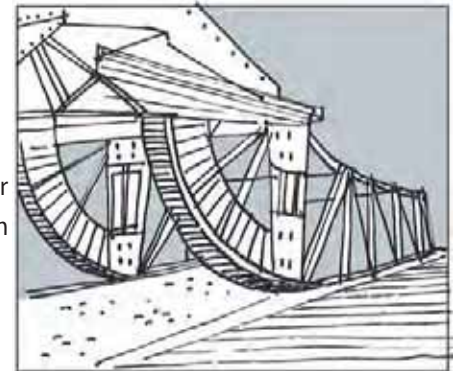
één gebied met meerdere sferen creëren

havenkarakter en soft values behouden



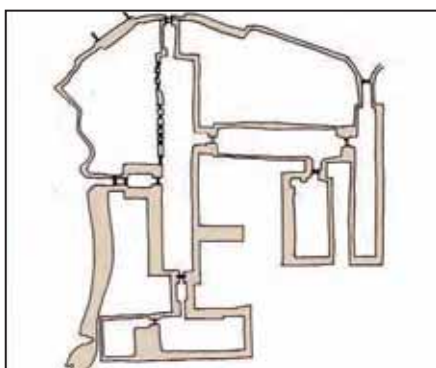
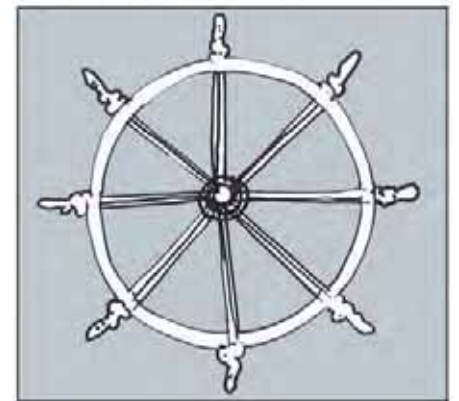
nautische sfeer versterken

waterinfrastructuur updaten



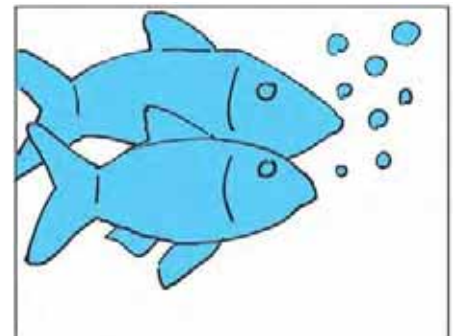
statisch en dynamisch programma toewijzen

water efficiënt besturen en beheren



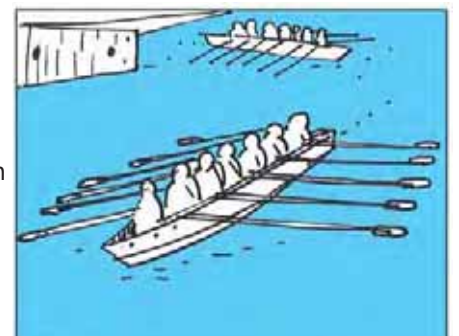
openheid waarborgen

waterkwaliteit verbeteren



maritiem erfgoed bewaren

wateractiviteiten uitbouwen





Projecten

- ① WOONBOTEN
- ② MUSEUMHAVEN
- ③ DROOGDOKKEN
- ④ BADBOOT
- ⑤ WATERTOERISME
- ⑥ BRUGGEN, KAAMUREN EN STEIGERS
- ⑦ WATERKwalITEIT
- ⑧ WALVOORZIENINGEN
- ⑨ WATERPROGRAMMA

Flexibele ligplaatsen

- enkel schepen met historisch karakter
- voorkeur voor bruine vloot
- voorkeur voor rondvaart
- voorkeur voor commerciële vaart
- voorkeur voor riviercruises
- voorkeur voor evenementenschepen
- voorkeur voor scheepsherstelling
- voorkeur voor socio culturele verenigingen

Vaste ligplaatsen

- woonboten
- museumschepen
- horecaschepen
- zoekzone badboot
- jachthavens
- historische vlotkraan

Walvoorzieningen

- zoekzone voor parkeermogelijkheden ifv nautisch programma
- parkeermogelijkheid (aantal)
- kiss & ride voor bussen
- toeristisch informatiepunt
- auto-afzetpunt
- nutsvoorzieningen voor woonboten
- walstroom / walstroom voor cruises
- opslagruimte voor socioculturele verenigingen
- lozingspunt afvalwater

Bruggen, kaaien en steigers

- te vervangen Londenbrug ifv tramovergang
- Kattendijkbrug- en sluis
- aan te passen Mexicobridgen ifv tramovergang
- te realiseren Willebrug
- te realiseren nieuwe fiets- en voetgangersbruggen
- zoekzone nieuwe fiets- en voetgangersbrug
- te renoveren kaalranden
- te bevorderen waterkwaliteit
- tijdelijke kaailandschappen
- historische haveninfrastructuur
- publiek toegankelijke steiger

WaterPlan⁺ Eilandje
WaterPlan⁺ Eilandje



ANTWERPEN EILANDJE



Haven van
Antwerpen



AG VESPA



STAD ANTWERPEN

www.antwerpen.be/eilandje
03 22 11 333