

Scheldeboorden Linkeroever

Verslag: wandeling met aangelanden 23 september 2026

Terugkoppelingsverslag voor bewoners



Verslag wandeling met aangelanden

Inhoudsopgave

Algemene opmerkingen	4
Een wandeling doorheen het projectgebied in 11 stops	6
Stop 1: de omgeving rond de Sint-Annatunnel	6
Stop 2: het Frederik van Eedenplein als toegangspoort tot Linkeroever	6
Stop 3: de boeienweide	7
Stop 4: het veer	7
Stop 5: de speeltuinen en het Thonetje	8
Stop 6: de parkeercluster aan de Thonetlaan	8
Stop 7: de sportvelden op het Frederik van Eedenplein	8
Stop 8: het Frederik van Eedenplein ter hoogte van de Gloriantlaan	9
Stop 9: de luifel bij de bushub	9
Stop 10: de bushub	11
Stop 11: de Beatrijslaan	11
Stop 12: een drankje ter afsluiting bij minigolf Beatrijs	12
Sfeerfoto's	12

Wat?

Op **23 september 2026** vond van **18u30 tot 20u** een wandeling plaats met **bewoners van Linkeroever, zone midden**. Een **dertigtal deelnemers** werden opgesplitst in twee groepen. Elke groep werd begeleid door één medewerker van de stad Antwerpen, één medewerker van Bureau Bas Smets en één medewerker van Billie Bonkers. Elke deelnemer kreeg op voorhand een wandelkaartje om te volgen waar overal gestopt werd en hoe de wandeling zou verlopen rond het Frederik van Eedenplein.

Wie?

Namens Stad Antwerpen waren Evelyn Adriaensen en Kim Durwael aanwezig. Eva De Meersman en Zita Van Den Bosch van Bureau Bas Smets lichtten het plan toe. De procesbegeleiding was in handen van Machteld Weyts en Anouk De Meulemeester van Billie Bonkers.

Hoe?

Omstreeks 18u30 hadden de deelnemers zich verzameld voor de Sint-Annatunnel en ging de wandeling van start met een inleiding over het project, het voortraject en het doel van de wandeling door stad Antwerpen. Daarna gaf Billie Bonkers aan hoe de wandeling zou verlopen en werden de groepen opgedeeld. Er waren meteen al een paar algemene opmerkingen die vanuit de groep kwamen, deze worden hieronder toegelicht. Daarna ging elke groep apart op pad en werden er **11 stops** aangedaan waar men meer uitleg kreeg over het conceptplan door de experts van Bureau Bas Smets. De wandeling werd **afgesloten met een drankje bij minigolf Beatrijs, aangeboden door Stad Antwerpen, van 20u tot 21u**.



Figuur 1: wandelkaartje Scheldeboorden Linkeroever - zone midden

Algemene opmerkingen

Voor de wandeling begon, kwamen er vanuit de groep een aantal algemene opmerkingen en vragen. Ook de eerder algemene vragen die tijdens de wandeling werden gecapteerd, worden hieronder meegegeven.

Reacties op het participatieproces

Een belangrijke opmerking van deelnemers was dat **het proces en de genomen beslissingen niet voldoende helder** waren. Het proces moet beter beschreven worden en de gemaakte keuzes moeten beter onderbouwd worden. Deelnemers vragen ook hoe lang de werken zullen duren en hoe de bereikbaarheid gegarandeerd wordt. Een deelnemer vraagt het ontwerpteam om lessen te trekken uit fouten bij de vroegere aanleg van Linkeroever en in te zetten op kleine, gerichte interventies. Er wordt ook aandacht gevraagd voor details in het ontwerp, zoals het in de praktijk nakijken van de breedte van het fietspad op bepaalde locaties.

Reacties over duidelijkere communicatie

Het partnerschap met De Vlaamse Waterweg en De Lijn moet ook meer benadrukt worden; er kan ook bekeken worden of deze partners een actievere rol kunnen opnemen in het ontwerpproces. In de communicatie moet duidelijk gemaakt worden dat de uitvoering niet voor meteen is, aangezien er voor 2030 geen uitvoeringsbudget is. Dit werd wel nog toegelicht door Evelyn Adriaensen, die aangaf dat de uitvoering voor de volgende legislatuur is voorzien.

Algemene opmerkingen over overlast en handhaving

Inhoudelijk werden er veel opmerkingen gegeven over verschillende vormen van **overlast en het gebrek aan handhaving** hierop. Er is een sterke algemene vraag naar **openbare toiletten** in het gebied, dit kwam ook terug bij de werkgroep met handelaars en organisaties die het slachtoffer zijn van het gebrek aan openbaar sanitair. Ook het gebrek aan **vuilbakken** wordt aangekaart, afval wordt nu gewoon bij de bankjes in het park achtergelaten.

Bewoners geven ook aan dat Linkeroever nood heeft aan lokale politie en dat er volgens hen te weinig controle is. Er is wel een politiekantoor op de Halewijnlaan 84, maar deze **agenten zijn niet genoeg zichtbaar in het straatbeeld**. Qua overlast wordt er verder nog gepraat over het feit dat **steps** voor **gevaarlijke situaties** zorgen omdat ze kriskras rijden en er geen handhaving is.

Ook brommers die in de Sint-Annatunnel rijden worden aangehaald, maar dit valt buiten de scope van dit project. Wel kan er door Bureau Bas Smet nagedacht worden over het plaatsen van paaltjes of andere fysieke barrières zodat men niet al fietsend of steppend de tunnel kan uitkomen, om de veiligheid van voetgangers te garanderen die zich op het toekomstige plein of aan het nieuwe waterelement bevinden.

Algemene opmerkingen over het hele projectgebied

Verder waren er een aantal **inhoudelijke opmerkingen die over heel het gebied van toepassing waren** en dus niet gelinkt waren aan één specifieke stop:

- Zo vroeg een deelnemer om in het algemeen **de breedte van de bestaande en nieuwe parkeerplaatsen te vergroten**. Die is al 25 jaar dezelfde en is niet meer afgestemd op grotere auto's. Omdat dit na de werken de komende decennia niet meer zal wijzigen, pleitte zij ervoor dit nu meteen aan te pakken.
- In het algemeen kwamen er veel vragen over **het behoud van parkeerplaatsen**. Dit wordt in een volgende fase verder onderzocht aan de hand van het parkeercoëfficiënt.
- Een deelnemer die recent naar Linkeroever verhuisde, merkt op dat **de zone midden veel "non-plekken"** telt en weinig invulling heeft. Het is er ook niet altijd duidelijk of intuïtief waar je kan stappen of oversteken. Hij gaf aan blij te zijn dat het gebied een duidelijkere invulling krijgt.
- Een andere bewoonster vindt **de locaties van de bijenhotels** vlak naast de weg slecht gekozen en vraagt waarom die niet meer in de natuur staan.
- Een inwoner zegt zich op Linkeroever "gekoloniseerd" te voelen en ervaart **het gebied als een evenementenzone voor de stad**.
- Een inwoner klaagt dat de **zitbanken aan Sint-Anneke** niet overal op hun oorspronkelijke plek zijn teruggeplaatst. De huidige inplanting vindt zij zeer ongelukkig, omdat je recht uitkijkt op wie ligt te zonnen, waardoor mensen zich bekeken voelen.
- Tot slot merken bewoners op dat het in de winter doods is op Linkeroever en vragen zij **om het hele jaar door voor activiteiten te zorgen, niet enkel in de zomer**.

Een wandeling doorheen het projectgebied in 11 stops

Stop 1: de omgeving rond de Sint-Annatunnel

Frituur LO

Er kwam meermaals de vraag of de **frituur LO** op het Frederik van Eedenplein blijft. Er werd meegegeven dat er al met de eigenaars afgestemd was in een aparte workshop voor handelaars en organisaties en dat het plan expliciet ruimte voor de frituur voorziet. Wel gaven we aan dat de precieze plek op het nieuwe plein pas in de volgende fase samen met de uitbaters wordt vastgelegd.

Geen doorgang meer voor auto's van de Beatrijslaan naar de Thonetlaan

Deelnemers vragen erover te waken dat auto's door **de knip tussen de Beatrijslaan en de Thonetlaan** niet uitwijken naar de omliggende straten en wijken als sluipweg, en dat de doorstroming daar gegarandeerd blijft. Sommige inwoners willen geen knip en willen de huidige situatie behouden.

Een waterelement voor de Sint-Annatunnel

Een **open fontein of waterelement** aan de tunnel wordt als gevaarlijk gezien voor spelende kinderen, omdat ook fietsers en steppers er zouden doorrijden. Een kleine boord van 60 cm zou de veiligheid kunnen verhogen.

Stop 2: het Frederik van Eedenplein als toegangspoort tot Linkeroever

De bushub

Op de vraag waar de **bushub** precies komt, werd geantwoord dat dit nog niet vastligt en samen met De Lijn bekeken wordt. De ingetekende locatie kan nog enkele meters opschuiven.

Een nieuwe plek voor de markt

De **wekelijkse markt** wordt als zielig ervaren, met slechts één kraam, en deelnemers geloven niet dat een nieuwe locatie de markt nieuw leven zal inblazen. Er wordt met de Stad gekeken naar het marktenbeleid, met de mogelijkheid om een marktdag in het weekend te voorzien in plaats van tijdens de week. Een deelnemer wijst erop dat een lage-emissiezone nefast is voor markten, omdat trucks en kramen de zone niet in mogen.

Bomenbehoud

Met het oog op de toenemende hitte in de stad vragen deelnemers om alle **bomen te behouden op en rond het hele plein**. Dit is zo voorzien in het plan, en er komen zelfs bomen bij. Er is ook nood aan een **overdekte fietsenstalling aan de Sint-Annatunnel**.

Vragen die niet met dit project te maken hebben

Er kwamen ook twee **vragen over elementen die buiten dit project vallen**, wat ook zo is meegegeven aan de deelnemers: Café Retro zou in de toekomst mogelijk een dancing worden. Daar is veel buurtprotest tegen en enkele bewoners dienden bezwaar in. Aangezien dit op privaat terrein ligt, heeft het projectteam hier geen inspraak in. De nieuwe eigenaars moeten via de bevoegde instanties een vergunning aanvragen voor deze activiteiten.

Evenementen op het plein leiden volgens de bewoners tot overlast, wat de buurt niet wil. Stad Antwerpen heeft een evenementenmanager die dit opvolgt, en buurtregisseur Pieter volgt overlast op Linkeroever op en bemiddelt waar nodig. De private organisatoren van evenementen zijn zelf verantwoordelijk voor de communicatie naar de buurt; daar kan de stad niet in tussenkomen.

Stop 3: de boeienweide

De boeienweide blijft behouden. **De stad gaat bij het MAS, dat de boeien beheert, na of de boeien gerestaureerd kunnen worden en of er bijkomende boeien geplaatst kunnen worden.**

Oevernatuur behouden

Er werd ook toegelicht dat de EU toeziet op de oevernatuur en dat de stad die richtlijnen moet volgen.

Ophoging van de dijk

Er kwamen vragen over de hoogte van de dijk en we gaven aan dat deze wordt voorzien op een hoogte van 9,25 m TAW.

Nota ter verduidelijking: 0 meter TAW komt overeen met het gemiddeld zeeniveau bij laagwater in Oostende.

Stop 4: het veer

Het veer terug op zijn oude plek

Er werd ook gevraagd welke impact het veer heeft op De Lijn en of de voorgestelde locatie technisch al goed onderzocht is, met verwijzing naar de historische locatie aan Sint-Anneke en de bestaande funderingen.

De inwoners zijn verdeeld over **de toekomstige locatie van het veer**. Wie het veer op de huidige locatie wil behouden, wijst op de sociale controle die ontstaat door de passage van mensen tussen het veer en de woonwijken, op het vermijden van een doods gebied, op de nabijheid van de woonblokken waardoor het veer voor veel inwoners makkelijk bereikbaar is, en op de spreiding van de oversteekmogelijkheden naar Rechteroever, zodat elke inwoner kan kiezen wat voor hem of haar het best werkt.

Wie voorstander is van de verplaatsing naar de voetgangerstunnel, wijst erop dat alles dan geconcentreerd is, overstappen makkelijker wordt en het veiliger is omdat je geen auto's meer kruist, wat de bedoeling was in de huidige vorm van het conceptplan.

De invaargeul en de wachtluifel

De vraag werd gesteld of de invaargeul aan het veer wordt afgebroken. De stad gaf aan dat er geen plannen zijn om dit te doen, mede door het prijskaartje. Een deelnemer vroeg waar de dijk precies komt ter hoogte van het insteeddok en of er een mooie voetgangersbrug komt. **Een wandelpad of wandelponton over de invaargeul** is een mogelijkheid om te bekijken door het architectenbureau om te vermijden dat het wandelpad te veel moet omlopen. Een deelnemster verwees naar voorbeelden uit Singapore, waar overdekte wandelpaden de verschillende vervoersmodi verbinden, zodat je ook bij regen comfortabel kan overstappen van bijvoorbeeld het veer naar de bus of premetro.

De wachtluifel staat volgens de deelnemers te ver van het veer ingetekend, waardoor je bij regen een te grote afstand moet overbruggen. Dit wordt nog bekeken met de uitbaters van het veer, onder meer in functie van de in- en uitgangen.

Gratis veerdienst

Een andere deelnemer stelt voor om de waterbus of het veer gratis te maken.

Meer tellingen nodig

Sommige inwoners vragen om **tellingen die de overstap van het veer naar andere vervoersmodi in kaart brengen**. Vragen daarbij zijn onder meer hoeveel mensen zowel het veer als de premetro of bus nemen, of het beter is om veer, premetro, bussen en waterbus te spreiden of net te bundelen, en wat de relatie is met de nieuwe Scheldebrug (de fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van de Kennedytunnel waarvan de werken tegen 2029-2030 klaar

zouden zijn). Het is belangrijk dat deze metingen gebeuren in een periode waarin de metro opnieuw rijdt.

Stop 5: de speeltuinen en het Thonetje

Gevolg van springtij op de bomen

Op de vraag wat er met de bomen gebeurt bij springtij wanneer de dijk landinwaarts komt te liggen, werd geantwoord dat dit niet vaak voorkomt en dat de bomen niet diep onder water zouden komen te staan.

Evenementen in het park

Over **de padenstructuur en de speelzone** waren er nauwelijks opmerkingen; de inwoners vinden dit logische keuzes. Er werd wel gevraagd naar het gebruik van deze zone tijdens evenementen. Het ontwerpteam lichtte toe dat rekening werd gehouden met de huidige evenementen en dat het niet de bedoeling is om die verder te laten groeien. Inwoners verwezen naar het recente Mongoolse Naadam Festival, waarbij heel wat trucks over de weide reden. Een deelnemer vraagt daarom om de **fietspaden stevig genoeg aan te leggen**.

Technische discussie

Er was ook in één groep een vrij technische discussie over de zanderige ondergrond, de grondwaterstand en capillaire opstijging, in relatie tot de bronbemaling bij de appartementen. Er werd meegegeven dat dit pas in een volgende fase wordt bekeken, maar dat we de bezorgdheden genoteerd hebben.

Sociale controle en overlast

Verschillende deelnemers vrezen dat de **sociale controle** rond de speeltuinen een probleem wordt, door de andere locatie van het veer en de daling van de passage, en door het gebrek aan sociale controle in het grote parkgebied. Zij vrezen een toename van overlast en drugsgebruik.

Stop 6: de parkeercluster aan de Thonetlaan

Voorbehouden parkeerplaatsen voor bewoners

Op de vraag of er **bewonersparkeerplaatsen** komen die voorbehouden zijn voor bewoners en hun bezoekers, werd geantwoord dat dit een kwestie van parkeerbeleid is en dat dit waarschijnlijk niet het geval zal zijn.

Busroutes

Over de **busroutes** kwamen er twee vragen: of de route van bus 36 blijft behouden en een inwoner vraagt om de inplanting en het ontwerpvoorstel te herbekijken in functie van mogelijke conflicten met passerende bussen.

Stop 7: de sportvelden op het Frederik van Eedenplein

Geluidsoverlast

Bewoners vrezen dat de afstand tussen de gevels en de sportvelden te klein is om **geluidsoverlast** te beperken, en stellen de locatie daarom in vraag. Luide sporten zoals basketbal, een skatepark, balsporten, een metalen voetbalkooi of padel zijn hier minder gewenst. Er is meer animo voor stillere sporten zoals buitenfitness, petanque of een rolschaatsbaan met mini-ramp. Waar het sportveld ook komt, deelnemers vragen om **geluidswering** te voorzien zonder dat die de sociale controle belemmert. Er werd verduidelijkt dat er ook nog gesprekken met jongeren gepland zijn over hun noden op het vlak van sport en spel op Linkeroever.

Locatie van de sportvelden

Een deel van de deelnemers ziet de sportvelden liever op de Scheldeboorden zelf, waar nu ook de volleybalvelden liggen. **Sommige inwoners stellen voor om de sportinfrastructuur achter minigolf Beatrijs te verbeteren en geen sportterreinen in de parkzone in te planten.** Andere bewoners merken op dat dit dan weer extra geluidsoverlast kan geven voor wie aan de kant van de Beatrijslaan woont. Wat goed is voor de ene inwoner, is vaak nadelig voor een andere.

Overlast gelinkt aan de sportvelden en bankjes

Omdat er veel bankjes in het plan zijn ingetekend, vragen deelnemers om ook voldoende **afvalbakken** te voorzien, zeker in de omgeving van de sportterreinen. Het idee om buitenbarbecues te voorzien werd kort geopperd, maar door andere deelnemers snel afgewezen wegens overlast.

Stop 8: het Frederik van Eedenplein ter hoogte van de Gloriantlaan

De rotonde tussen de Gloriantlaan en het Frederik van Eedenplein

Deze situatie wordt als een onveilige verkeerssituatie ervaren waar het niet duidelijk is wat daar de verkeersregels precies zijn. Men vraagt om hier effectief een rotonde van te maken, zodat dit opgeklaard wordt.

Veiligere infrastructuur voor fietsers

Deelnemers vragen om minder scherpe hoeken om de bochten te nemen. Een **fietspad in het midden van de berm** maakt fietsers moeilijk zichtbaar voor automobilisten, maar een fietspad langs de gevels wordt ook als gevaarlijk gezien, omdat er in de blokken daar veel oudere mensen wonen die boodschappen laden en lossen.

De parkeerlus en twee bushaltes op het Frederik van Eedenplein in het verlengde van de Gloriantlaan

Bij de **parkeerlus** moet vermeden worden dat er files ontstaan bij het in- en uitrijden. De **twee bushaltes** op het Frederik van Eedenplein aansluitend op de Gloriantlaan worden best samengevoegd tot één halte.

Stop 9: de luifel bij de bushub

Een consistente snelheidsbeperking

Over de luifel zelf waren er geen vragen. Wel werd gevraagd om overal **één consistente snelheid van 30 km/u** te hanteren in plaats van de verschillende snelheden die nu gelden. Ook is er een vraag naar verhoogde verkeersdrempels zoals nu ook al bestaan in de Emile Verhaerenlaan komende van het Frederik van Eedenplein, net na de rotonde.

Groendaken op luifel en bushaltes

Deelnemers vragen rekening te houden met het uitzicht dat de appartementsbewoners op de luifel zullen hebben, bijvoorbeeld door een **groendak** te voorzien. Verschillende deelnemers verwezen naar de luifels in het Zuidpark en aan het Schengenplein bij het Kattendijkdok, die zij mooi vinden. Op de vraag of er een **groendak** kan komen op de bushaltes, werd geantwoord dat dit met De Lijn bekeken wordt.

Bankjes

Een deelneemster merkte op dat de banken aan het Noorderterras heel aangenaam zijn. (Foto's van de luifel in het Zuidpark, de luifel aan het Schengenplein en de banken aan het Noorderterras zijn hieronder ter referentie toegevoegd.)



Figuur 2: luifel Zuidpark (ter referentie)



Figuur 3: luifel Schengenplein, aan Kattendijkdok (ter referentie)



Figuur 4: banken Noorderterras (foto Stad Antwerpen, ter referentie)

Stop 10: de bushub

Draairichting bussen

Deelnemers vragen om in het achterhoofd te houden dat verschillende bussen andere manoeuvres en draairichtingen hebben. De Lijn geeft deze informatie door en het ontwerpteam houdt er rekening mee.

Rustplekken voor chauffeurs van De Lijn

Een deelnemer vraagt om niet alleen met de diensten van De Lijn te overleggen, maar ook met de **chauffeurs**. Volgens hem nemen chauffeurs het liefst pauze onder bomen, moeten de rustplekken veilig zijn en over een toilet beschikken, en hoeven die rustplekken niet per se aan het busstation te liggen. Chauffeurs rusten vaak liever op een andere, rustigere plek.

Stop 11: de Beatrijslaan

Veiligheid voor zwakke weggebruikers

Het fietspad langs de gevels wordt ook hier als gevaarlijk gezien voor voetgangers. Er wordt ruimte voorzien voor laden en lossen.

Voorstellen inrichting Beatrijslaan

In één van de groepen was er een voorkeur voor voorstel 1 met één rijbaan: **de veiligheid moet primeren**, en met twee rijrichtingen op één baan wordt automatisch trager gereden. Er

wordt hier ook terloops vermeld dat er ook een burgerinitiatief loopt dat ijvert voor een **buurtparking** op het plein.

De voorstellen voor de inrichting van de Beatrijslaan konden in de andere groep niet grondig besproken worden door een technische tussenkomst van een deelnemer. Het ontwerpteam benadrukte dat afspraken over wegbreedtes gemaakt worden met de dienst mobiliteit van Stad Antwerpen, en dat het vooral input wenst van de deelnemers over de twee mogelijke denkrichtingen voor de inrichting van de Beatrijslaan.

Stop 12: een drankje ter afsluiting bij minigolf Beatrijs

De wandeling werd afgesloten bij minigolf Beatrijs met een drankje aangeboden door de stad. Men kon hier napraten, de plannen van dichtbij kon bekijken of nog een paar laatste vragen kon stellen.

De algemene sfeer nadien was positief, mits een aantal kritische vragen over het proces en vooral het behoud van parkeerplaatsen. De input verzameld tijdens deze wandeling wordt meegenomen door het architectenbureau om hun voorontwerp op te baseren. Er wordt transparant teruggekoppeld naar de deelnemers via de website Antwerpen Morgen middels dit verslag en we gaven aan dat zij steeds welkom waren op de komende participatiemomenten die georganiseerd worden voor zone midden.

Sfeerfoto's



Start aan de ingang van de Sint-Annatunnel met heel de groep, ook het infobord over de infomarkt voor Scheldeboorden Linkeroever is te zien.



Evelyn Adriaensen van stad Antwerpen geeft info over het beleid van de stad rond de bussen op stop 10.