

Scheldeboorden Linkeroever

**Verslag: wandeling met
middenveldorganisaties en
geïnteresseerden**

7 oktober 2026

Terugkoppelingsverslag voor deelnemers



Verslag wandeling met middenveldorganisaties en geïnteresseerden

Inhoudsopgave

Stop 1 en 2: de omgeving rond de Sint-Annatunnel	5
Stop 3 en 4: de boeienweide en het veer	6
Stop 5: de speeltuinen en het Thonetje	7
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	8
Stop 9: de luifel bij de bushub	9
Stop 10: de bushub	9
Stop 11: de Beatrijslaan	10
Stop 12: een drankje ter afsluiting bij minigolf Beatrijs	10

Wat?

Op **7 oktober 2026** vond er van **13u30 tot 15u** een wandeling plaats met middenveldorganisaties van Linkeroever en andere geïnteresseerden (voornamelijk bewoners van zone midden). Een dertigtal deelnemers had zich initieel ingeschreven online, maar uiteindelijk kwamen er een tiental mensen effectief mee wandelen. De wandeling werd begeleid door de stad Antwerpen, Bureau Bas Smets en 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 13u30 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. Er werden tijdens de wandeling **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 15u tot 16u**.



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.

Vragen over het proces

Een belangrijke vraag van deelnemers ging over de vervolgstappen en de mogelijkheid om bijkomende feedback te geven op het voorontwerp in de toekomst. Deelnemers vragen ook hoe lang de werken zullen duren. Een aanwezige geeft aan dat het belangrijk is om lokale experts te betrekken, die de context heel goed kennen. De projectleiding geeft aan dat zij experts van de Stad Antwerpen zullen betrekken in de proces.

Algemene opmerkingen over verkeersoverlast

In het algemeen kwam er reactie over het plan om het verkeer van het Frederik van Eedenplein te halen door de verbinding tussen de Beatrijkslaan en Thonetlaan door te knippen en langs de gevels te leiden. Men vreest voor **verkeersoverlast langs het Frederik van Eedenplein ter hoogte van de Gloriantlaan**, ongeacht de studies die op voorhand hierrond gedaan worden, maar **men geeft ook aan dat een groen plein realiseren enkel kan als het verkeer elders wordt verplaatst**.

Er wordt ook in de groep even gepraat over **het verschil tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer**. Men klaagt vooral over het vrachtverkeer dat door Linkeroever rijdt richting haven en de stad, in plaats van de Waaslandtunnel ('de konijnenpijp' genoemd in de volksmond) te nemen.

Algemene opmerkingen over overlast en handhaving

Inhoudelijk werden er 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 andere participatiemomenten en specifieke doelgroepen, zoals de handelaars.

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. Het feit dat al die verschillende vervoersmodi (fietsers, steps, brommers, voetgangers, ...) over dezelfde wegen en fietspaden gaan, leidt tot gevaarlijke situaties, vooral voor de voetgangers, spelende kinderen en minder mobiele oudere bewoners.

Een wandeling doorheen het projectgebied in 11 stops

Stop 1 en 2: de omgeving rond de Sint-Annatunnel

Voorzieningen aan de Sint-Annatunnel

Er is nood aan een **grote, overdekte fietsenstalling aan de Sint-Annatunnel**, zodat men vlot van de metro naar de fiets kan overstappen en vice versa. Ook wordt er aangegeven dat er **vroeger openbare wc's waren aan de tunnel, waar nu de fietsstalling is**. Misschien kunnen die toiletten daar terugkomen?

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. Men geeft aan dat de bestaande bomen op de plek waar de bushub is ingetekend, behouden moeten worden.

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.

Vragen die niet met dit project te maken hebben

Er kwamen ook **vragen over elementen die buiten dit project vallen**, wat ook zo is meegegeven aan de deelnemers. Deze gingen over de Blancefloerlaan, vragen met betrekking tot de dienstregeling van De Lijn, het parkeerbeleid van de stad Antwerpen etc.

Verschillende deelnemers vroegen naar de precieze aanpassingen van het metrostation. Er was vooral vraag naar een lift, betere toegankelijkheid wegens te steile trap etc. De projectleiders gaven aan dat de renovatie van het metrostation niet in de scope van dit project valt, maar door De Lijn zelf wordt gedaan in de toekomst. Er kan wel al worden meegedeeld dat er een extra uitgang zal komen wegens de brandveiligheid en dat de ingang niet zal veranderen en onder de luifel zal komen te liggen. Verder was men ongerust dat werken aan dit metrostation ook voor hinder in het metroverkeer zou zorgen, gezien het niet rijden van de metro tot Linkeroever recent met 3 maanden verlengd is geweest. Ook hier gaven we aan dat dit door De Lijn zelf bekeken wordt, en dat zij hun best zullen doen om de werking van de metro te garanderen tijdens renovatiewerken.

Stop 3 en 4: de boeienweide en het veer

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.** Een deelnemer had ergens opgevangen dat alle boeien zouden verwijderd worden. Dit is door de projectleiding en de ontwerpers ontkend.

Oevernatuur behouden en eventueel uitbreiden

Er werd ook toegelicht dat de EU toeziet op de oevernatuur en dat de stad die richtlijnen moet volgen. Er werd zelfs even uitgelegd dat deze **slikken en schorren ook kunnen naar binnen gebracht worden door de dijk meer landinwaarts te trekken, zodat de Schelde dichterbij komt.** Dit vooral als alternatieve oplossing voor de dijkwandeling in het kader van de vraag om een **wandelbrug aan te leggen over de invaargeul** aan de nieuwe locatie van het veer.

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. Als er een brug zou worden aangelegd, moet het ontwerpteam wel rekening houden met de vrije hoogte. Maar de slikken en schorren zullen dus bepalend worden voor het traject van de wandeling.

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.

Men vroeg zich ook af of er ook gefietst zal kunnen worden over het nieuwe dijkpad, maar dit wordt enkel voorzien voor voetgangers. Het pad zal 2,5 meter breed worden om een aangename wandeling over de dijk te faciliteren. Daarnaast is er vraag naar voldoende **bankjes op de dijk.**

Het veer terug op zijn oude plek

Er werd kritisch gevraagd naar **de haalbaarheid om het veer terug op de oude locatie te gaan voorzien.** Het ontwerpteam geeft aan dat hier nog technisch onderzoek naar dient te gebeuren. Ook geeft men aan dat **de helling naar het veer te steil is, zowel op Linkeroever als op rechteroever.**

Monument koning Boudewijn

Verder vroeg men zich af of het monument voor koning Boudewijn en het bosje eromheen behouden worden. **Het bosje wordt nu al een dode vlek in het park gezien:** er is geen passage, mensen gaan er niet naar toe om te vertoeven in de schaduw,...

Stop 5: de speeltuinen en het Thonetje

Toegankelijkheid van de Scheldenatuur

Men vraagt om de Scheldenatuur toegankelijk te houden, zeker voor jeugdbewegingen, maar ook om gewoon in te vertoeven. De stad geeft aan dat er om de 150 meter ook koelteplekken moeten voorzien worden in de schaduw en dat dit wordt meegenomen in het plan.

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. Er werd nog eens uitgelegd dat kleine evenementen op het verharde plein zullen doorgaan (zoals kermis, de markt,...) en grotere evenementen hun plek krijgen in het park zelf. Echt hele grote evenementen gaan steeds door aan de Middenvijver, verderop in Linkeroever. Hiervoor moeten er dus geen bomen sneuvelen op het Frederik van Eedenplein, waar wel een angst voor was bij de deelnemers.

Sociale controle en overlast

Verschillende deelnemers vrezen dat de **sociale controle** zal verminderen door de vele bomen in het park. **Goede verlichting** zal dus belangrijk zijn, zeker aan de functionele wandelpaden en het veer. Er wordt geen verlichting op het dijkpad voorzien, om de aanwezig fauna en flora langs het water niet te verstoren.

Sport en spel

Een deelnemer geeft aan grote fan te zijn van de pump tracks, waar men variaties voor verschillende leeftijdsgroepen in kan voorzien (die bij Regatta is vooral voor grotere kinderen). Nu zijn de speeltuigen in het park te beperkt qua leeftijdsgroepen, er is vooral speelmogelijkheid voor kleinere kinderen.

Het Thonetje

Men vroeg zich af of het Thonetje ook gebruikt kan worden om gezellig samen te komen en of het een caféfunctie kan krijgen. Het Thonetje is niet meer in beheer van de stad Antwerpen, maar van een vzw. Daardoor ligt dit buiten de bevoegdheid van het beleid. Maar men kan via de vzw het Thonetje wel boeken voor eigen evenementen.

Stop 6: de parkeercluster aan de Thonetlaan

Betalend parkeren afschaffen

Er kwam een vraag over betalend parkeren; omdat men ziet dat **de huidige parkeerplaatsen die betalend zijn, altijd leeg staan**. Het ontwerpteam geeft aan dat dit deel uitmaakt van het parkeerbeleid van de stad en zij hierover beslissen.

Stop 7: de sportvelden op het Frederik van Eedenplein

Sport en samentuinen

Men denkt na over andere vormen van sport dan de typische balspelen (basket, voetbal etc.). Men wil geen 'elitaire' sporten zoals padel, tennis op het plein, sporten moet vrij en gratis zijn voor iedereen en **niet werken met een lidmaatschap**. Men is fan van een **Fit-o-meter** zoals bij Hof ter Schelde (ter hoogte van het Sint-Annabos) of ping-pong. Ook **denksporten** zoals schaken zijn interessante pistes om te verkennen.

Samentuinen lijkt fijn, maar men moet naar de haalbaarheid kijken. Het voorbeeld van zone noord wordt aangehaald, waar men is moeten stoppen wegens te weinig buurtinitiatief hierrond.

Verder geeft men aan dat er **meer bankjes en picknicktafels nodig zijn op het plein zelf**, niet enkel aan de sportvelden. Met natuurlijk een goed afvalbeleid hieraan gekoppeld.

Locatie van de sportvelden

Een deel van de deelnemers ziet de **sportvelden liever op de Scheldeboorden zelf, waar er meer passage en dus sociale controle is**. Hier werd er ook aangegeven dat het bestaande basketplein aan de Schelde weg zal gaan, omdat hier geen gebruik van gemaakt wordt.

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

Men vraagt zich af **of het fietspad afgezonderd moet worden van de andere verkeersmodi** hier. Terwijl men hierover praat, rijdt bijvoorbeeld een fietser de groep op het voetpad voorbij. En men vraagt zich ook af of het ontwerpteam **best twee keer een fietspad met één rijrichting of één met dubbele rijrichting** maakt.

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 andere snelheidsremmers zoals verhoogde verkeersdrempels.

Koffiekiosk

Een deelnemster haalt aan dat het fijn zou zijn om in de buurt van de bushub een koffiekiosk in het groen te hebben, zoals je in Parijs vaak ziet. Dit kan misschien bekeken worden met de uitbaters van de lokale horeca, zoals de Chalo bar.

Frituur LO

Er kwam kort 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.

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. **Liefst worden er zo weinig mogelijk paaltjes geplaatst** om de bussen ruimte te geven om veilig te draaien.

Ook geeft men aan dat **de bushub te dicht bij de bestaande bebouwing** zal komen, voornamelijk de Scheldebuiding.

Bomenbehoud

Het behoud van zoveel mogelijk bomen is belangrijk, vooral de dennen en lindebomen die er nu staan. De bushub moet hiertussen te komen liggen. Er wordt aangegeven dat er in de volgende fase een bomentoets gedaan zal worden door experts die ook zullen kijken welke bomen ziek zijn en geholpen kunnen worden of dus toch gerooid moeten worden.

Stop 11: de Beatrijslaan

Behoud van toegang voor zeescouts en horeca

Er leefde een bepaalde onzekerheid bij de deelnemers over de **toegang tot het water**, zowel voor zeescouts als voor horeca met een terras aan het water. Hier werd aangegeven te werken met **inrittensystemen**, zodat alle toegangen behouden blijven. Rond de terrassen aan het water geeft de stad aan dat verschillende horeca hun terras al preventief verhoogd hebben om het zicht te behouden wanneer de dijk wordt opgehoogd of er een waterkeringsmuur geplaatst wordt.

Veiligheid voor zwakke weggebruikers

De grootste feedback hier komt over de **overdreven snelheid in de Beatrijslaan**. Dit is nu zone 50 met een rechte laan die het toelaat op te trekken. Dit brengt de zwakke weggebruiker in gevaar. Een consistente zone 30 wordt weer aangehaald, als ook de mogelijkheid om de weg niet recht aan te leggen, zodat men moet vertragen, of te werken met verhoogde verkeersdrempels.

Voorstellen inrichting Beatrijslaan

In deze groep primeerde het tweede voorstel, om het doorlopende parkgevoel te behouden. Dit betekent wel dat de snelheid voor fietsers lager moet, gezien de Beatrijslaan nu als fietssnelweg gebruikt wordt door pendelaars.

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. Men praatte nog na over verschillende manieren van inrichten van de publieke ruimte voor jongeren, voorbeelden uit andere steden en hoe best overlast tegen te gaan. Vooral jongeren die bommetjes afsteken was een grote bekommernis.

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



Foto 1: De groep deelnemers krijgt informatie over de bushub op het Frederik van Eedenplein



Foto 2: de groep deelnemers krijgt informatie over de twee voorstellen voor het wegprofiel van de Beatrijslaan