

Digitaal infomoment centraal deel Scheldekaaien

Verslag vragen en antwoorden

11/01/2022 – 19 uur

Hangars (monument, beschermd erfgoed)

- *Worden er zonnepanelen voorzien op de daken van de hangars?*

Nee, zonnepanelen zijn niet mogelijk omdat de draagstructuur van de hangars dat niet toelaat.

- *Is er rekening gehouden met het feit dat het verschuiven van het 'enclos' weer Scheldezicht (onder de hangar door) wegneemt over een aanzienlijke breedte voor bewoners op onderste bouwlagen (nadat de nieuwe cruiseterminal dit al bij hogere waterstanden doet)?*

Het 'enclos' is maritiem erfgoed van de loods en dient te worden behouden, het gaat om een voormalige opslagruimte van de haven. Het 'enclos' wordt niet groter en zal transparanter worden (" stadsvitrine") en verplaatst naar een andere plaats in de hangar, boven een waardevolle opgraving. Er komt hier ook informatie over de geschiedenis van Antwerpen.

- *De toegangstrappen naar de terrassen komen in het ontwerp verder te liggen van de bouwlijn dan vandaag het geval is, waarom ze niet voorbij het fietspad leggen? Dit komt de verbondenheid met de wijken wel ten goede? Waarom geen brug over de rijbaan van het Ogierplein naar de burcht?*

De locatie van de toegangstrappen naar de wandelterrassen wordt verder bekeken met het nieuwe kaaiwegprofiel bestaande uit breed voetpad aan gebouwen stadszijde, dubbele rijrichting voor auto's en een breed fietspad. Vanaf daar kan er gekeken worden naar inplanting van de trappen. De trapontsluitingen zijn tevens al aanpassingen op voorgaande uitvoering, om over de waterkering te kunnen gaan. Door het verdwijnen van deze betonnen waterkeringsmuur wordt de verbinding tussen stad en kaaien over de volledige lijn verbeterd. Het verlengen van de (voetgangers) brug tot aan het Ogierplein is niet mogelijk: de kaaiweg blijft een hoofdas voor uitzonderlijk verkeer zonder hoogtebeperking. Een loopbrug is te laag voor dit soort van vervoer.

- *Hoe kan het ontwerp gefinaliseerd worden als de juiste uitwerking van de kaaimuur nog niet gekend is? Heeft dat geen invloed op de trappen naar de terrassen?*

De vraag is niet geheel duidelijk. Als het gaat over de realisatie van de waterkering, dan kunnen we na het ontwerp van de kering, de trappen die het ontwerp bijkomend voorziet als toegang tot de wandelterrassen definitief een plaats geven. De kaaimuur is de wand aan het water, deze is in de zone tussen Steenplein en Noorderterras onlangs gestabiliseerd en gerestaureerd.

- *Voor bewoners van de lagere bouwlagen is de doorkijk naar de Schelde een belangrijk aandachtspunt (en reden om zich hier in het verleden te vestigen). In de mobiele kering lijkt hiermee rekening gehouden te worden, maar anderzijds wordt er dan een groot paviljoen geplaatst.*

Zie antwoord bij enclos.

- *Het hoofdaltaar van St. Walburgiskerk stond op een verhoog van een twintigtal treden. Misschien een idee om dit op dezelfde plaats zichtbaar te maken door een verhoging?*

Het hoofdaltaar van de Walburgiskerk stond inderdaad op een verhoog van een twintigtal treden. Het ontwerpsteam wil zowel de Walburgiskerk als de Mattenstraat zichtbaar maken en wil graag de input gebruiken in het voorontwerp, bijvoorbeeld door in de bestrating van het wandelpad zichtbaar te maken welke positie het altaar had.

Cruiseterminal en ponton

- *Worden er restricties voorzien voor de cruiseschepen wat hun brandstof betreft? We willen geen stinkende schepen die fossiele brandstoffen gebruiken langs deze prachtige nieuwe wandelpromenades. Eigenlijk liever helemaal geen cruiseschepen op die plek ...*
- *Is er gedacht aan een ecologische oplossing voor de zwaar vervuilende cruiseschepen?*
- *Ik hoor veel over vergroening van de Scheldekaaien, maar in september hebben we drie dagen onze vensters gesloten moeten houden wegens lawaaioverlast en een sterke dieselgeur van een cruiseschip.*
- *Zijn er elektrische laadpalen voorzien voor de cruiseschepen zodat ze geen generatoren hoeven te gebruiken?*

Voor de riviercruiseschepen die aanmeren langs de kaaien en op het Eilandje zal walstroom (elektriciteitspunten) op verschillende plekken worden voorzien. De investering voor zeecruiseschepen is te groot op dit moment om het te voorzien. Niet alle zeecruiseschepen gebruiken hetzelfde systeem, ze zijn er niet allemaal op uitgerust om op walstroom aan te koppelen.

- *Wanneer geen walstroom komt voor grote schepen, hoe gaan we dan om met geluid en uitstoot (via hun eigen generatoren) tijdens de duurtijd van aanmering?*

We bezorgen deze vraag aan de bevoegde instanties, zoals Stadshaven, Visit en aan het kabinet toerisme. Het ontwerp heeft hier geen invloed op.

- *Hoe wordt het ponton voor overzetboot en waterbus ingericht?*

Het huidige ponton Steenplein wordt bij voorkeur verlengd, of dit mogelijk is wordt nog onderzocht. Er komt daarnaast een comfortabele en brede loopbrug voor voetgangers en fietsers die gebruik maken van het watervervoer. Een schuifinfrastructuur in de vorm van een luifel wordt ook mee bekeken.

- *Is er nagedacht over de fiets -en voetgangersstromen naar de pontons?*

De gebruikers van het watervervoer zullen via een nieuwe wandelbrug op de kaaien aankomen. Dit is nu ingetekend rond de opgaande helling aan het Zuiderterras.

- *Hoe breed is de hellingsbaan naar ponton waterbus?*

De exacte breedte wordt nog onderzocht, maar moet voldoende breed zijn voor twee gebruikers in tegengestelde richting met fiets in de hand.

- *Vergen die cruiseboten logistiek niet veel meer ruimte (vrachtwagens?) op de kaairuimte dan getekend of lees ik plannen verkeerd?*

De aanvoer van de logistiek van de cruiseschepen gebeurt aan de andere kant tussen het Loodswezen en het Noorderterras. Daar is ruimte voorzien op de kaaien en op het eerste platform van het Cruiseponon.

- *Wij hopen/gaan er van uit dat het nieuwe cruiseponon dat werd aangelegd (betaald door de bevolking) toegankelijk wordt voor het publiek (zoals het Steenponon)? Hadden recent een appartement gekocht voor een beetje Scheldezicht.*

Het cruiseponon is niet publiek toegankelijk. Het is naar veiligheid en beheersbaarheid niet mogelijk om deze te combineren. Het bestaande ponton Steenplein is lang een verblijfspoton geweest. Door de komst van het watervervoer ontstonden er regelmatig onveilige situaties. (bv. conflict tussen gebruikers op de rand en een aanmerende waterboten). In het kader van veiligheid is het niet mogelijk om deze twee functies, net zoals bij het Cruiseponon te combineren.

De verblijfsplekken aan de Schelde zullen op een andere plek in het ontwerp komen, bijvoorbeeld de al gerealiseerde helling naar het water ter hoogte van de Zuiderluis.

Groen

- *Waarom enkel wandelterrassen vergroenen en niet de hele kaaiweg. Cf Seineboorden Parijs, Dusseldorf Rijnsoever, en vele andere ...*

Er wordt maximaal vergroend, ten eerste aan het Steenplein door onder de bomen beplanting te voorzien, de bestaande parking gaat volledig verdwijnen. Links en rechts van beide hangars worden tevens bomen gepland, aan het Zuiderterras paviljoen (RAS) als groene overgang richting Sint-Andries (in combinatie met de stadstuin onder de hangar) en rechts aan het Noorderterras-paviljoen een groen zone waar de bussen geïntegreerd worden (noot: deze overgangszone is nog verder af te stemmen met het recent aangesteld ontwerpteam voor de Loodswezensite). Daarnaast groen aan de kaaiweg, maximaal langs de fietspaden (rekening houdend met historisch hekwerk) en vergroening op de brede voetpaden aan de gebouwen grenzend aan de binnenstad.

- *Kan er ook aan de oprit van het wandelterras, daar waar nu het reuzenrad is, ook geen groen voorzien worden?*

Deze doorgang is gereserveerd voor de fietsers en voetgangers die gebruik kunnen maken van het openbaar watervoer. Rekening houdend met de grote aantallen (fiets)bewegingen zullen we een vlotte toegang moeten geven hieraan.

- *Is er zekerheid over de groenstrook langs de hekken, zolang er geen zicht is op inrichting rijweg? Komt daar ooit geen tram?*

Ja, het is de bedoeling dat de groenstrook in het ontwerp van de kaaiweg over de volledige lengte zo wordt uitgevoerd. Het uitzicht en de aard van het groen moet nog bekeken worden.

De mogelijkheid dat er een tram komt is klein, met name omdat dit geen rendabele lijn is. Er wordt sowieso een vrije strook (ruimte) in de aanleg voor openbaar vervoer opgenomen. Momenteel gaan de gedachten van de stad en De Lijn eerder uit naar een autonome shuttle in plaats van een tramlijn.

- *Waarvoor dient de strook in het ontwerp tussen het groen en de hangars?*

Als wandelpad en op termijn eventueel kleinschalig openbaar vervoer (bijv. autonome shuttle).

- *It all makes sense ... Maar groen is nog steeds zeer beperkt ... High line - Kaailine ok, maar wat met Central Park? Stuk tussen Noorderterras en Loodswezen biedt iets als een laatste kans, indien tenminste niet alles wordt geofferd aan bussen en logistiek.*

Zie tevens het overzichtje aan groen in bovenstaande vraag. Aan het Noorderterras wordt er een groene overgangszone voorzien naar het WOII-namenmonument dat geïntegreerd wordt in de heraanleg van het openbaar domein van de Loodswezensite. Een goede opvang van de toeristen aan het Steen als toeristisch onthaal is nodig. Het wordt wel zodanig georganiseerd dat de bussen enkel afzetten en ophalen. Als er geen bussen zijn, dan is het een groene plek.

- *Ik apprecieer uw terechte bezorgdheid in verband met het vrijwaren van het zicht op de Schelde voor de kaaibewoners door lage beplanting op het wandelterras te voorzien. Ik wil u daarbij vragen deze insteek mee te nemen voor de aanplantingen voorzien voor de andere delen.*

Mobiliteit en parkeren

- *De kaaïen is een grote verkeersader, hoe wordt deze barrière overwonnen en tegelijkertijd de bereikbaarheid voor de bewoners van de op de eerste lijn liggende woningen verbeterd, zonder dat dit nog meer overlast en ergernis geeft? Ook tijdens de werken?*

De oversteekbaarheid van de kaaïen is een belangrijk aandachtspunt. De uitwerking daarvan is afhankelijk voor de soort kaaïweg waar nog voor gekozen moet worden, zie punt Kaaïweg hieronder. De begane grond blijft bereikbaar voor de bewoners met de auto. Tijdens de uitvoering van de werken wordt hier maximaal rekening mee gehouden.

- *Is er een specifieke flow voor fietsers? Is die apart van die van de voetgangers?*

Ja, er wordt een apart breed fietspad voorzien op de kaaïweg. Het fietspad komt net buiten het havenhek, dit komt uit het masterplan Scheldekaaïen.

- *Blijft de buurtparking aan het RAS behouden?*

Nee, alle bovengrondse parkeerplaatsen onder beide hangars verdwijnen. Er wordt onderzocht of een ondergrondse parking in de kaaïzone net ten zuiden van RAS hier mogelijk is.

- *In veel Engelse steden vangt men toeristenbussen op aan de rand van historische kern en komen bezoekers ofwel te voet ofwel met stadsvriendelijker vervoer naar historische sites ... Is dit concept niet vreselijk verouderd en storend voor de beleving?*
- *Een busterminal in het hart van de stad is dat om te lachen, kent de ontwerper nog één andere stad waar dit deze eeuw nog zo werd ontworpen?*
- *Is een busterminal op de kaaïen niet vreemd? Elders in de stad wil men de bussen naar de rand.*
- *In welk deel van alle inspraakmomenten komt een busterminal ter sprake? Wie wenst dit op deze centrale plek in de stad?*

- *Wat kunnen we verwachten van de busterminal bij het Noorderterras? Zo minimalistisch hoop ik.*

Het gaat om een plek waar bussen kort halt kunnen houden om passagiers op en af te laten stappen. Het is geen parkeerplek voor bussen. De zone in kwestie zal zoveel mogelijk opgaan in kwalitatief openbaar domein als er geen bus halt houdt.

Veiligheid en toegankelijkheid

- *Wat met toegankelijkheid voor andersvaliden?*
- *Quid toegankelijkheid rolstoelen?*

Er komen betreedbare wandelpaden (bv. door goed begaanbaar materiaal toe te passen), toegankelijk voor mindervaliden. Ook bij de hellingen wordt er rekening gehouden met de voorwaarden rond toegankelijkheid.

- *Alle lof voor de inzichten in deze maar misschien een kleine opmerking: hoe ga je om met veiligheid om te voorkomen dat men via de kaai in de Schelde kan geraken? Misschien een domme vraag maar misschien toch niet overbodig.*

De bereikbaarheid voor nooddiensten langs het water is voorzien in overleg met de brandweer, ambulances en andere stedelijke diensten. Er werden calamiteitenroutes uitgewerkt. Tussen de waterkering en de blauwe steen ligt een veiligheidszone van 10-15 meter om te manoeuvreren en verblijven. Ook hebben schepen hier ruimte om trossen rond meerpalen te doen. Zoals in de reeds gerealiseerde gebieden in Sint-Andries en Zuid wordt er geen hekwerk voorzien langsheen de blauwe steen, zodat schepen kunnen aanmeren en de brandweer langs de kaairand kan komen. Er worden enkel hekken voorzien waarbij je op een harde ondergrond, zoals bijvoorbeeld het ponton, kan vallen. Zo werd het ook aan het Eilandje gerealiseerd.

Planning

- *Richtdatum einde werken?*

Uitvoering openbaar domein aan de Noorderhangars: tussen 2023 – 2026.

- *Wanneer in de volgende legislatuur zal werk gemaakt worden van het zuiderterras? Zal aansluitend gewerkt worden? Wanneer wordt het definitieve plan opgeleverd?*

Er wordt tevens een ontwerp gemaakt van het zuidelijk deel (tussen Steenplein en Zuiderterras). Daar moet nog wel bijvoorbeeld archeologisch onderzoek gebeuren om het ontwerp mee vorm te kunnen geven. In deze legislatuur wordt de kaaimuur van het Steenplein en het zuidelijk deel tot aan Zuiderterras gestabiliseerd door De Vlaamse Waterweg zodat we daarna de waterkering en het openbaar domein kunnen aanleggen.

Waterkering

- *Mobiele waterkering: hoe zien jullie dit technisch?*
- *Kan u wat meer uitleg geven over de waterkeringsmuur die omhoog en omlaag kan? Op de tekening staat die waarschijnlijk omlaag, correct? Hoeveel van de tijd moet die omhoog? Is dat enkel bij springtij of veel meer (testen bv.) en hoe hoog is die op het hoogste punt?*
- *Is de mobiele waterkering een nieuw systeem of reeds voorbeelden gekend in het buitenland?*

De blauwe steen (rand van de kaaimuur) ligt op 7 meter TAW. Onder de terrassen loopt het vast drempelpeil van de waterkering van 80 cm hoog. De meeste hogere waterstanden boven de blauwe steen worden door deze drempel tegengehouden. Deze drempel zal je steeds kunnen zien, ook van de straatkant. Het is ongeveer tafelhoogte, je kan erover heen kijken.

Als het water hoger komt dan deze drempel, zal hieruit de mobiele kering naar boven komen. Deze mobiele kering zal de stad beschermen tot een hoogte van 2,25 meter. Er zijn veel verschillende systemen om dit te realiseren, zoals de volgende twee mogelijkheden:

1. Omhoogklappend schot: er zijn al verschillende klapsystemen bekend in de wereld
2. Opdrijfsysteem dat recht omhoog gaat: dit is bijvoorbeeld toegepast in Spakenburg (NL).

De lengte van de mobiele waterkering in dit project is uniek in de wereld. De context van de Schelde ook.

Het systeem zal reageren op opkomend water en kan ook geactiveerd worden. Dit zal met name gebeuren bij waterdreiging, maar ook voor onderhoud en beheer zal ze kunnen omhoog gezet worden.

- *Hoe moeten we ons de waterkering voorstellen ter hoogte van de Noorderhangar? Wordt dit een 'blinde muur' op het einde van de hangar?*

Eenzelfde systeem wordt hier toegepast, dan wordt de overgang gemaakt aan het paviljoen Noorderterras (om of aan het gebouw) om dan verder te gaan richting Loodswezen.

- *Is er ook een 80 cm ophoging ter hoogte van het Steenplein?*

Ja, deze ophoging is in het geval van een mobiele kering verplicht. Door traptreden en hellingen wordt er een vloeiende overgang gemaakt van de een naar de andere kant op het Steenplein.

- *Aan de zuiderkant zijn er draaipanelen (tussen kering dicht bij Schelde en die aan de straatkant). Die lijn die je onderaan de draaipanelen ziet, is dat een statische kering in de vorm van een muur (er staat nu een dunne zwarte lijn). Hoe hoog is die?*

Het is niet de bedoeling om de hoogte van de waterkering, 2,25 meter, uit te voeren in een muur of iets dergelijks.

Overige vragen

- *Hierdoor wordt het Steenplein net kleiner dan nu. Hoe is dit te rijmen met de inspraakmomenten?*
- *Waarom moet het nieuwe Steenplein kleiner worden dan het vandaag is?*

Het is niet duidelijk wat er bedoeld wordt met het verkleinen van het Steenplein. Deze blijft in omvang hetzelfde.

- *Wat met de bestaande omheining tussen de terrassen en de kaaiweg?*

Het bestaande (historische) havenhekwerk blijft behouden en de positionering van bv. fietspad en hekwerk wordt hetzelfde langs de hele Scheldekaaien. En als er momenteel geen hekwerk aanwezig is (bijvoorbeeld aan het Steenplein), blijft dat ook zo.

- *In welke mate past dit ontwerp met de reeds uitgevoerde werken op Nieuw Zuid? Is er een risico op een allegaartje van ontwerpen en keuzes?*

Aan de ene kant is de volledige Scheldekaaien met lengte van 7 kilometer onderverdeeld in 7 projectgebieden die specifiek een link hebben met de stadszijde. Aan de andere kant zorgt het beeldkwaliteitsplan ervoor dat door middel van materialen, straatmeubilair enz. er een uniformiteit blijft in het geheel.

- *Kent de ontwerper de resultaten van de breed opgezette inspraak van een tiental jaar geleden, die trouwens internationaal gelauwerd werd?*

Ja, de output daarvan is verwerkt in het gekende Masterplan. Daarnaast zijn er ondertussen wijzigingen gebeurd op het projectgebied ten opzichte van dit plan, zoals bv. de herbestemming van het Steen als toeristisch centrum.

Kaaiweg

Op de vragen en bezorgdheden over een al dan niet verdiepte kaaiweg en de mogelijke impact daarvan op het ontwerp kunnen we niet ingaan. Daarover is namelijk nog geen beslissing genomen door het college van schepenen en burgemeester. Alle vragen en bezorgdheden worden aan de betrokken schepenen bezorgd.

- *Tunnel Steen staat niet op zich. Er is visie nodig over ganse lengte en breedte van de kaairuimte, inclusief kaaiweg als verblijfsruimte voor Antwerpen, en niet als parkinginrit voor Nederlandse shoppers.*
- *Waarom wordt kaaiweg geïsoleerd uit ontwerp? Gaf vorige inspraak niet als resultaat dat Antwerpen ook de kaaiweg als autoluwe verblijfsruimte wil zien?*
- *De schepen gaf bij de inleiding aan dat de stad te lang met de rug naar de Schelde geleefd heeft. Herinrichting kaaïen zal waardevolle publieke ruimte worden, de voortuin van de stad aan de stroom. Hoe past dit in het kader van een autoluwe en wandelvriendelijke historische binnenstad 'tegen 2025'?*
- *Is het niet jammer dat de ontwerpen die jullie maken om de Schelde beter bereikbaar te maken, gehypothekeerd worden door de mogelijke sleuf (de schepen noemde het een tunnel) die Boomsesteenweggewijs de stad van de Schelde afsnijdt?*
- *Op de dia van vergroening Steenplein worden dwarse 'fijnmazige verbindingen' getekend met binnenstad - hoe is dat te verzoenen met een expressweg langs de kaaïen?*
- *De beroemde fijnmazige verbindingen met binnenstad zouden toch onmogelijk worden indien er toch een tunnel komt. Hoe zien de ontwerpers daar tegenaan?*
- *Ter info er zijn veel goede voorbeelden van gelijkvloerse kruisingen fietsroutes en voetgangersstromen (Amsterdam achterkant station, stationsuitgangen Rotterdam en Utrecht en andere – met meer fietsers dan in Antwerpen).*
- *Het aanleggen van nieuwe en grote randparkings zoals de P+R Noorderlaan in het noorden en de parking Steendok in het zuiden zou de verkeersstromen van de grote invalswegen uit de historische binnenstad naar de randparkings moeten leiden. We stellen echter vast dat er nog steeds veel wagens de stad inrijden.*
- *Toch wel gek dat het rijwegdeel (met of zonder tunnel) hier niet behandeld wordt, terwijl dit toch door hetzelfde bureau ontworpen wordt. Wordt*



gelijkgrondse variant nog steeds volwaardig onderzocht? Hoe wordt participatie hierrond georganiseerd?

- *Hoe wordt de participatie rond het rijweggedeelte georganiseerd?*
- *Wanneer gaan we iets meer weten over de mobiliteitsoplossingen en worden de buurtbewoners hierbij betrokken?*
- *Prachtig ontwerp! Zonde dat heel die 'nieuwe zone' ter hoogte van de Suikerrui en de geplande activiteiten zouden afgesloten blijven van de rest van de stad, moest dat fantastische idee van de ondertunneling niet doorgaan!!!*