



III. DE DORPEN AAN DE HAVEN

scenario 0 (wat als we niets doen?)

Alhoewel de dorpen aan het water liggen, wordt er amper gebruik van gemaakt. Het kanaal behoort exclusief tot de wereld van de haven. De fietsende werknemers in de petroleumhaven verliezen dagelijks veel tijd door het omrijden via de Noordlandbrug. Het nieuwe containerpark wordt aangelegd bij de snelweg om het afval snel te kunnen afvoeren met vrachtwagens. De chemische bedrijven hebben een overschot aan energie, maar de dorpen maken er geen gebruik van.



Fig. 160: Zicht op de haven bij de dorpen (Jan.2014).

Fig. 161: Historisch beeld van de bouw van het Schelde Rijnkanaal (1970).

Fig. 162: Zicht op het Schelde-Rijnkanaal (Aug. 2014).

Fig. 163: De Zouten (Augustus 2014).



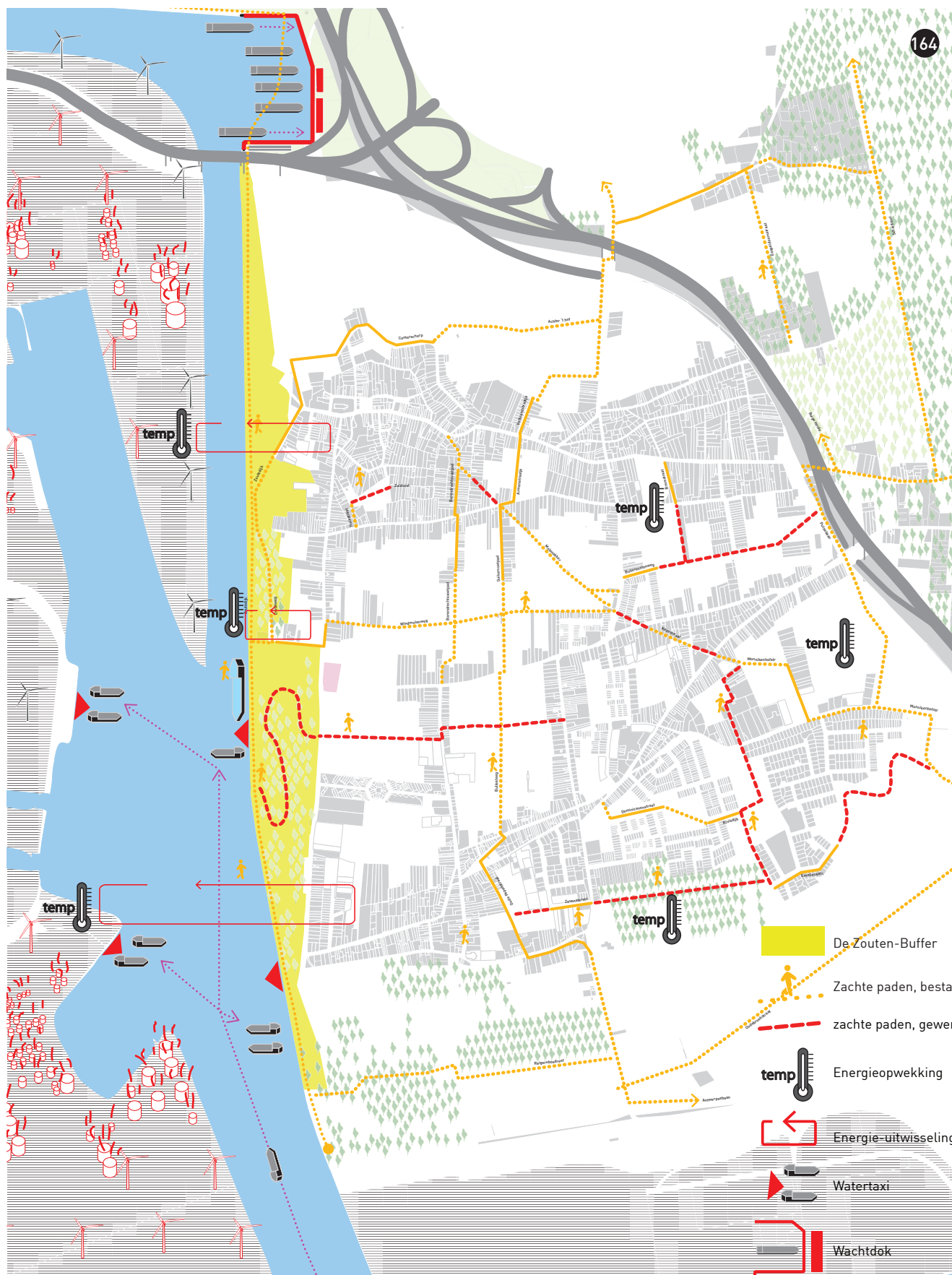
1. Open het kanaal als snelweg naar stad en haven.
2. Benut de scheepvaart als logistieke schakel.
3. Trek de kaart van korte keten.

Fig. 164: Synthesekaart visie 'De dorpen aan de haven'.





SYNTHESEKAART VISIE



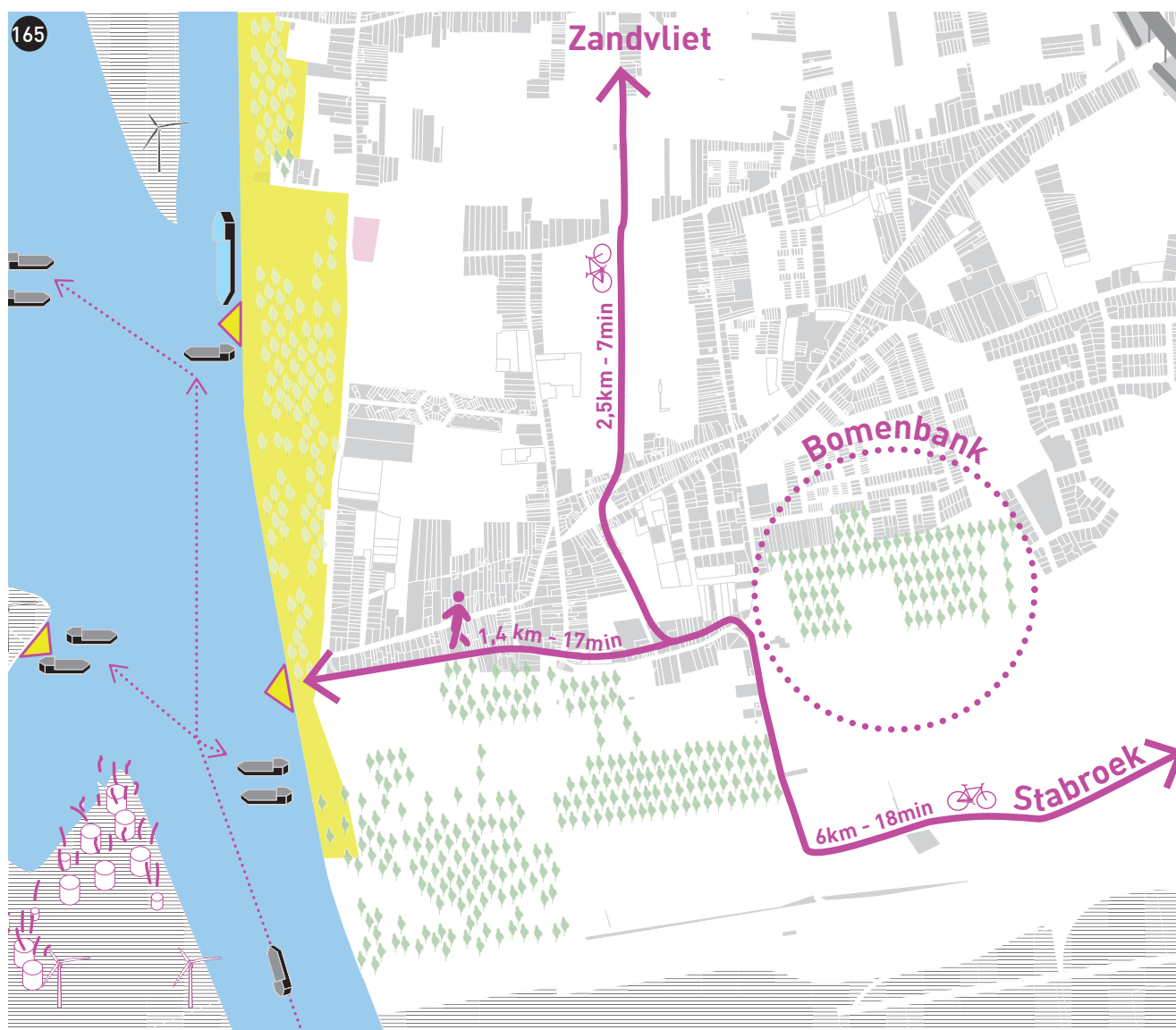


Fig. 165: Schematische voorstelling: waterbushalte in het verlengde van Sint-Jan Baptiststraat met voornaamste fiets-verbindingen.

Fig. 166: Foto van een aantrekkelijke wachtplaats aan het water, Stockholm (www.archdaily.com).

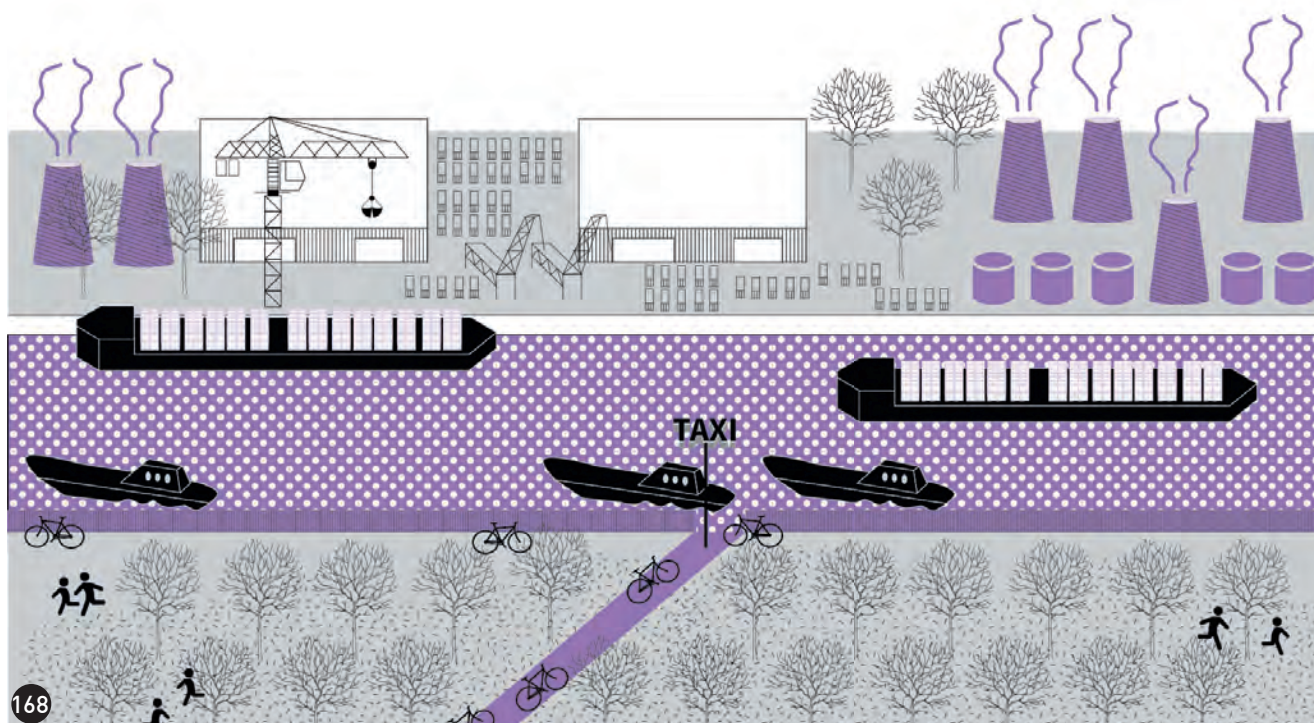


Fig. 167: Met de fiets op de Waterbus, haven Rotterdam (www.refdag.nl)

Fig. 168: Illustratie "het kanaal als snelweg naar stad en haven".

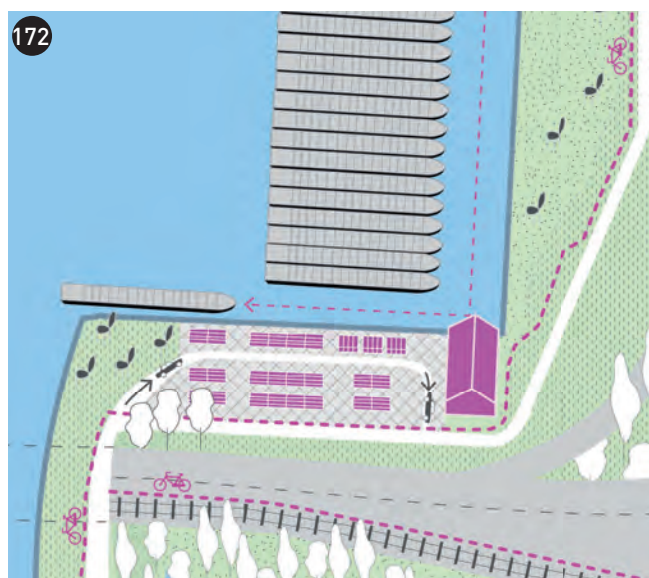
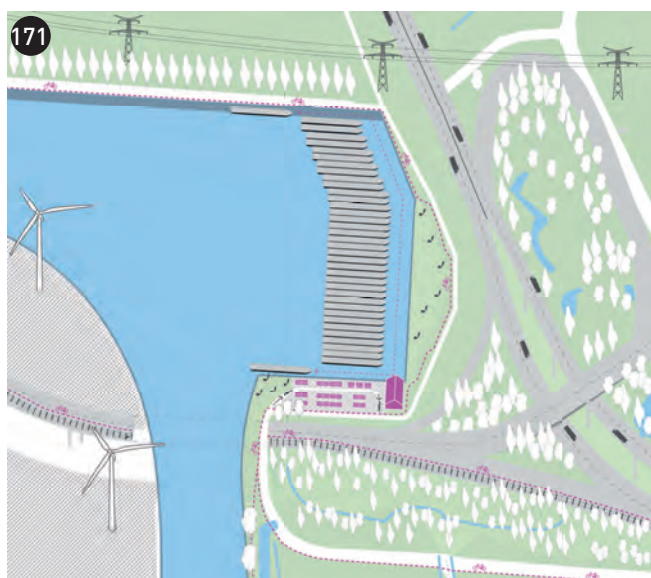
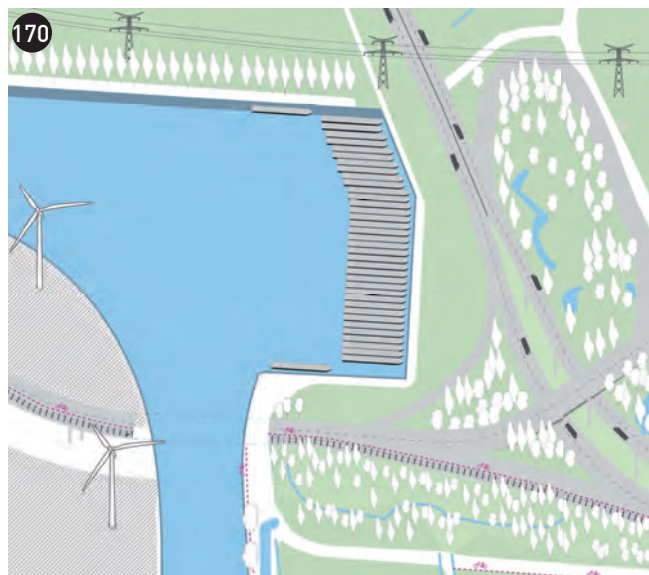


III.1. OPEN HET KANAAL ALS SNELWEG NAAR STAD EN HAVEN



Een watertaxi als alternatief vervoer naar de petroleumhaven of naar de stad. Het Havenbedrijf heeft het plan opgevat om in 2015 een proefproject op te starten met een watertaxi waarbij Berendrecht-Zandvliet aangedaan zal worden als stopplaats. De dienst kan zinvol zijn voor verschillende soorten gebruikers: pendelaars naar de stad, toeristen, werknemers van de petroleumhaven. Voor deze laatste categorie zou een overzet op vaste tijdstippen en/of gekoppeld aan de uren van de ploegenwissels een waardevolle aanvulling betekenen aan het bestaande vervoersaanbod. Bij de keuze van een meerplaats ligt het voor de hand om deze te koppelen aan het fietsnetwerk. We zien 2 mogelijke locaties om de meerplaats te situeren: in het verlengde van de Sint-Jan Baptiststraat, (hier is momenteel al een meerplaats voor schooltjalken) of ter

hoogte van de Derdeweg, bij het lokaal van de zeescouts. Van hieruit kan aangenaam gefietst worden naar Berendrecht en Zandvliet via de Zoutestraat of Bullesteeg; naar Stabroek kan het vlot via het polderfietspad of doorheen de Opstalpolder. De locatie Sint-Jan Baptiststraat ligt op een kwartier stappen naar de Bomenbank, waardoor de boot ook zinvol ingezet kan worden tijdens evenementen (bv. Tulpenpluk).



Indicatief schetsvoorstel "dorpsdok"

Fig. 169: Bestaande toestand: bocht in het Schelde-Rijn Kanaal.

Fig. 170: Bocht in het Schelde-Rijn Kanaal, situatie met wachtdok.

Fig. 171: Voorstel: wachtdok met dorpsdok aan de zuidzijde.

Fig. 172: Voorstel: dorpsdok met milieupark.

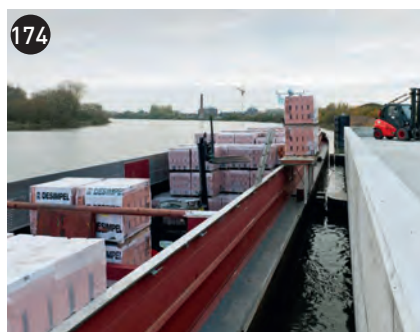
Referentiebeelden:

Fig. 173: Schip met opbouwkraan voor het tillen van containers.

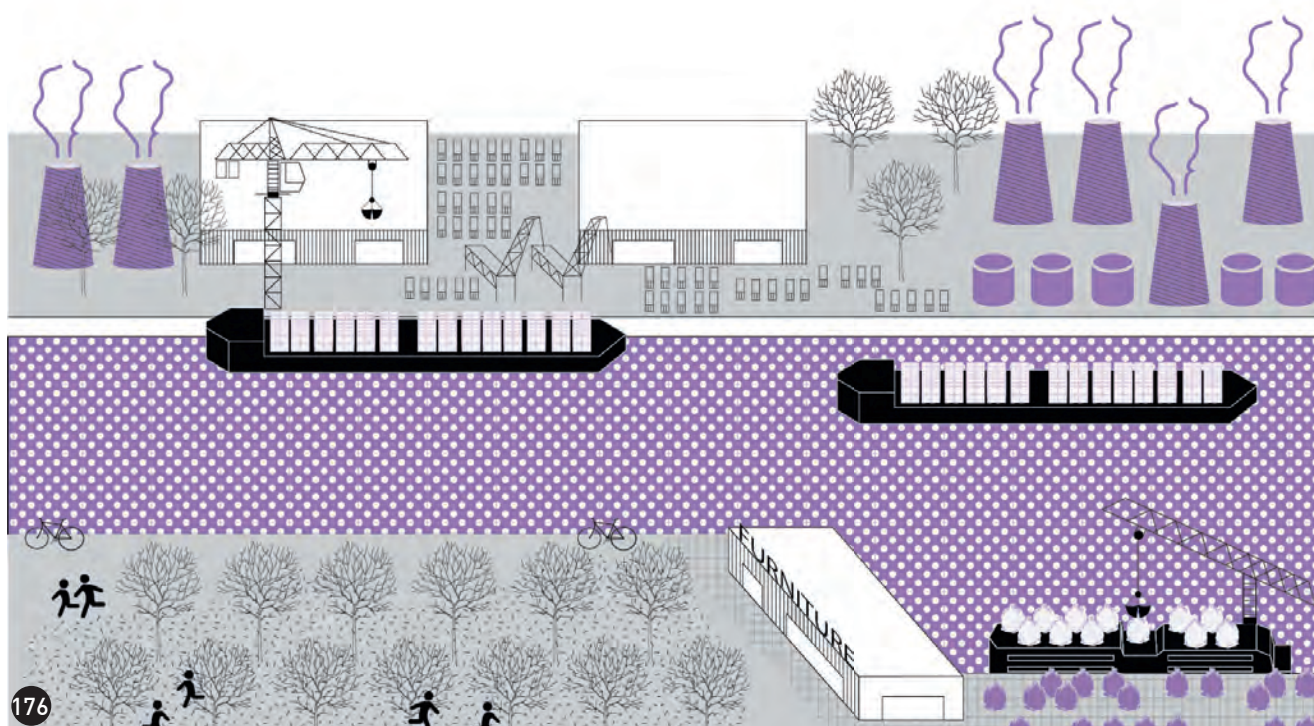
Fig. 174: Leveren van palletgoederen.

Fig. 175: Foto van de zone voor het toekomstig wachtdok (Google Streetview).

Fig. 176: Illustratie "de scheepvaart als logistieke schakel".



III.2. BENUT DE SCHEEPVAART ALS LOGISTIEKE SCHAKEL

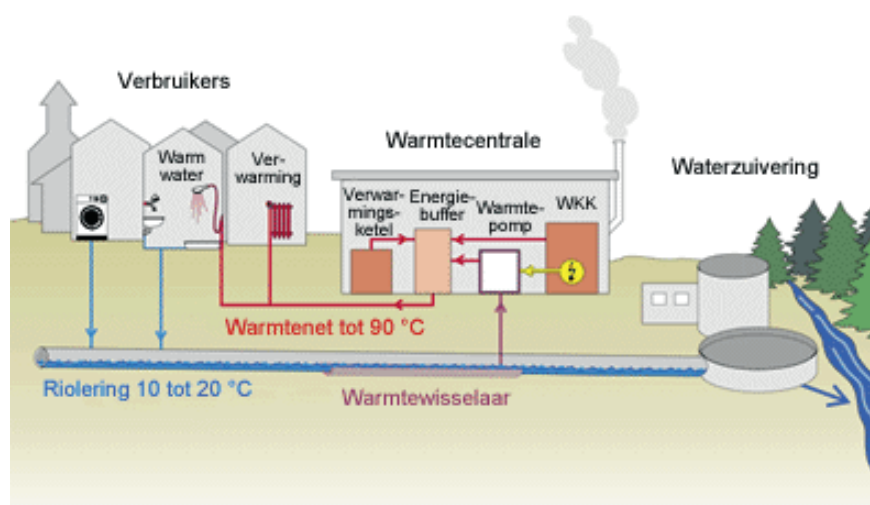


Goederentransport over het water kan ook voor de dorpen een rol spelen, bijvoorbeeld voor het afvoeren van gesorteerd afval of het aanvoeren van bulk- of palletgoederen voor bouwbedrijven of werven. In de toekomst plant het Havenbedrijf de aanleg van een wachtdok (met afvalpark voor binnenschippers en paaiplaats voor vissenkweek) ter hoogte van de Noordlandbrug. De aanleg van dit dok biedt interessante perspectieven voor de aanleg van een “dorpsdok”. In bijgaande inpassoefening wordt voorgesteld om de realisatie van een nieuw milieupark te koppelen aan dit dorpsdok, ten zuiden van het wachtdok. Hierdoor kan het gesorteerde afval zonder tussentransport afgevoerd worden via het water.

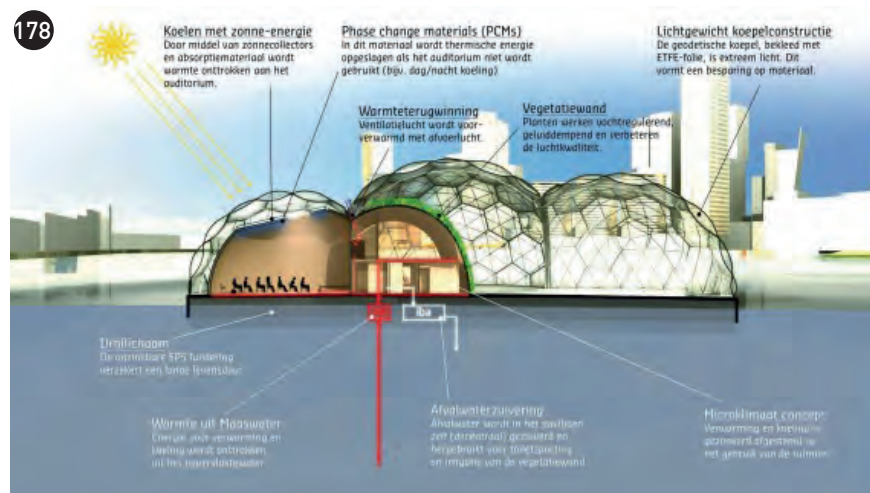
Er wordt een oppervlakte gehanteerd van 5000m² (dit is vergelijkbaar met bv. het containerpark te Wilrijk (het huidige

containerpark te Zandvliet heeft een oppervlakte van slechts 1200m²). Voor de zone ten oosten van het wachtdok wordt voorgesteld de groene inrichting te behouden en te voorzien van enkele banken langs het bestaande fietspad langs het Schelde - Rijnkanaal.

177



178



179

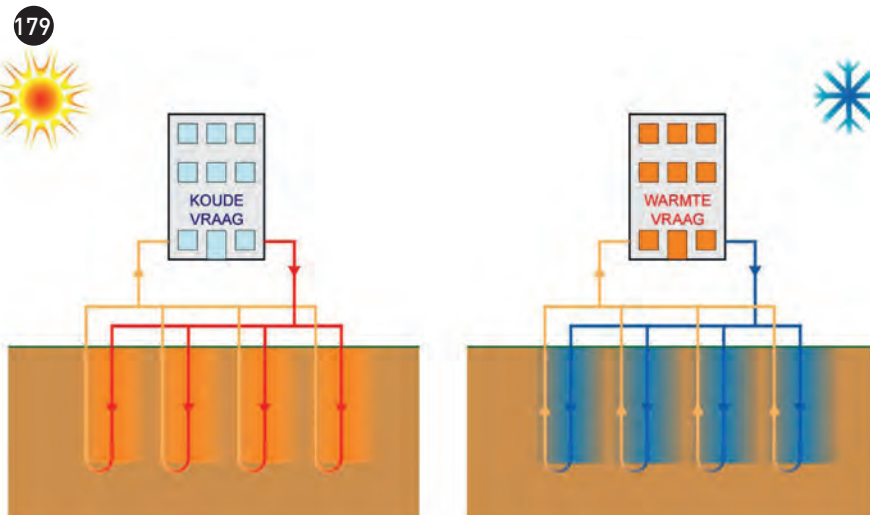


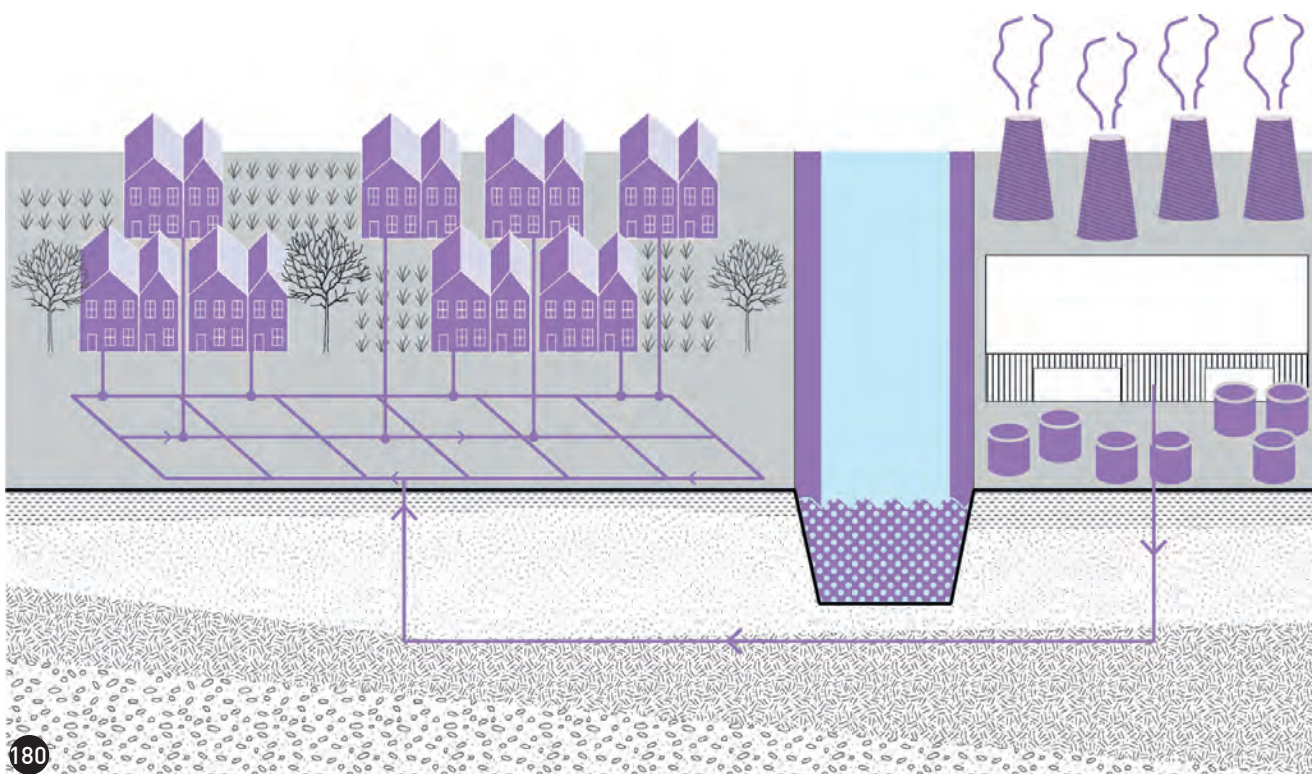
Fig. 177: Schema van wijkverwarming gekoppeld aan waterzuiveringsinstallatie (www.aviersegers.wordpress.com).

Fig. 178: Schema van warmte en koelte onttrekken uit het kanaalwater (www.floatingpavilion.nl).

Fig. 179: Schema van geothermie (www.dloket.enschede.nl).

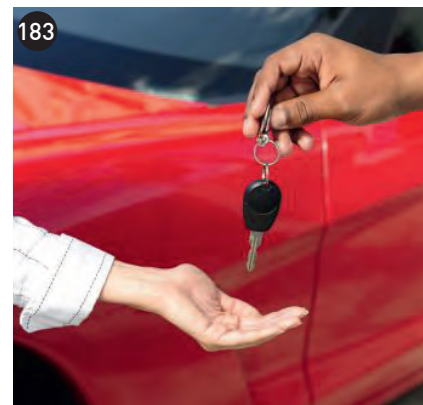
Fig. 180: Illustratie "korte keten".

III.3. TREK DE KAART VAN KORTE KETEN



De haven heeft in het verleden al veel genomen van de dorpen, kan ze ook iets geven? De chemische bedrijven in de haven hebben een enorm overschot aan warmte, CO₂,... kan dit energieoverschot gebruikt worden om de dorpen van energie te voorzien? De vraag werd voorgelegd aan een expert duurzame energie van de stad Antwerpen. Het overschot aan warmte bij de chemische bedrijven blijkt inderdaad groot, maar binnen het huidige kader (2015) is het (nog) niet rendabel om een warmtenet op te zetten in gebieden met lage dichtheden zoals Berendrecht Zandvliet. Op het vlak van energieopwekking zijn er vandaag echter wel andere mogelijkheden die rendabel kunnen zijn voor de dorpen, met name: warmte en koelte onttrekken uit het kanaalwater, geothermie in de hoger gelegen zandgronden, warmte winnen uit de waterzuiveringsinstallatie. De toepassing van deze technieken zijn vandaag interessant om

toe te passen bij woonprojecten vanaf ca. 50 eenheden. Het verdient dus aanbeveling om ontwikkelaars te stimuleren deze technieken daadwerkelijk toe te passen.



Welke duurzame initiatieven kunnen de bewoners van de dorpen zelf opstarten? Voorstellen van de klankbordgroep:

Fig. 181: Buurtmoestuin "De kroeme riek" Berendrecht (bron: www.polderke.com).

Fig. 182: Regenwater opvangen en lokale afvalwaterzuivering (bron: www.ecovie.be).

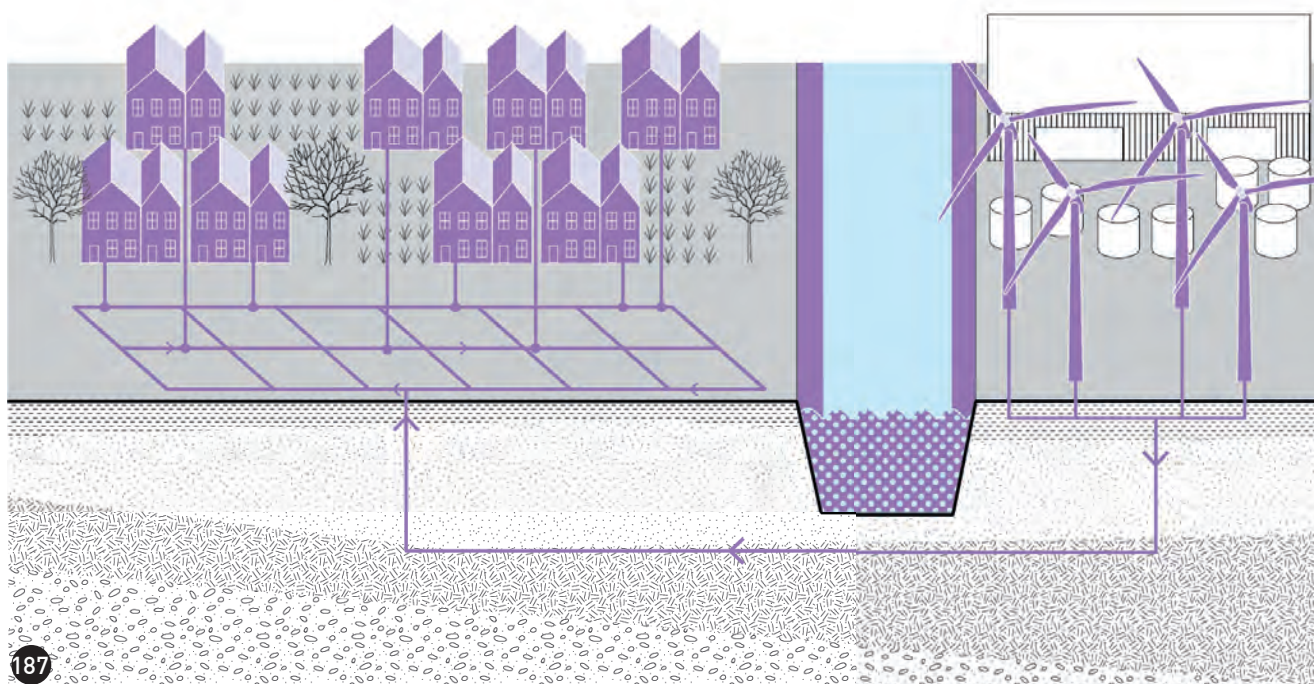
Fig. 183: Autodelen (bron: duurzaamactueel.nl).

Fig. 184: Repaircafé (bron: www.letsdrachten.nl).

Fig. 185: Plukboerderij (bron:

Fig. 186: Kringwinkel (bron: www.gva.be).

Fig. 187: Illustratie kaart "windenergie".



187

Ook het thema windenergie werd op tafel gelegd tijdens de overlegmomenten met de klankbordgroep. De windmolens worden door heel wat bewoners ervaren als hinderlijk (slagschaduw, geluid). Samengevat kan gesteld worden dat de bewoners van Berendrecht en Zandvliet de kaart trekken van alternatieve energiebronnen, mits de productie ervan geen impact heeft op de woonkwaliteit in de dorpen...

Aan de bewoners werd ook de vraag gesteld welke initiatieven ze zelf zouden kunnen opstarten om de dorpen tot een duurzamer plek te maken. De toekomst van de dorpen ligt immers niet alleen in handen van de beleidsmakers ! Hiernaast ziet u een overzicht van enkele ideeën die op bijval konden rekenen door de aanwezigen.



SAMENGEVAT: DE DORPEN AAN DE HAVEN

Het Schelde Rijnkanaal kan een as worden in het personenvervoer naar de stad en de haven, een aanmeerplaats kan het beste gekoppeld worden aan het fietsnetwerk. De aanleg van het wachtdok voor binnenschippers aan de Noordlandbrug is interessante kans om een dorpsdok met milieupark te realiseren. De bewoners van de dorpen trekken de kaart van de duurzame energie, maar verkiezen technieken die geen bedreiging vormen voor de woonkwaliteit.

Windmolens zijn prima in de haven maar niet welkom in de dorpen.

Er liggen kansen in het opslaan van warmte in de bodem, energie winnen uit het kanaalwater en de waterzuiveringsinstallatie. Op lange termijn willen de dorpen energie halen uit de industriële activiteiten in de haven. Maar de bewoners willen vandaag ook zelf aan de slag: met kleine initiatieven zoals moestuin en repaircafé wordt vandaag al gewerkt aan een duurzame samenleving.





188



189



190



191

