



TV West 8 Brussel / Lievens /
Tritel

MASTERPLAN Scheldekaaien

**Masterplan voor de herinrichting van de Scheldekaaien
wedstrijdontwerp open oproep**
In opdracht van de Stad Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal nv

10 November 2006

Inhoud

Masterplan voor de herinrichting van de Scheldekaai - Wedstijdontwerp

5 POSITIES

DE WATERFRONT VISIE

Restoring the City/Scheldt Relation

Deel I: "Anatomische Les"

Deel II: "Kade als Monument"

CONSOLODEREN 19e EEUWS KADE MONUMENT

PRINCIPE

WATERKERING; OPTITES EN TECHNIEKEN

INTERGRATIE STRATEGIE

Deel III: Materiaal gebruik

KASSEIEN IN 19e EEUWS PATROON

DOUANE HEK

GELEIDERAIL: FLEXIBILE OPDELING VAN DE KAAI

Deel IV: Gebruik

KASSEIEN IN 19e EEUWS PATROON

HOOFD THEMA'S IN DEZE SECTIE:

5 POSITIES:

- 1. 'DE KUS'; STAD NAAST EEN STROOM**
- 2. GESCHIEDENIS VAN ANTWERPEN AAN DE STROOM**
- 3. AMBITIE VAN ANTWERPEN 'LANGS' DE SCHELDE**
- 4. DE 'STORMVLOED'**
- 5. ANTWERPS WATERFRONT**

5 Posities

Onze verbeelding voor de herinrichting van de kade van Antwerpen en de Schelde is niet neutraal; het is gebaseerd op een aantal platvormen en houdingen die de basis vormen voor onze visie voor een Antwerps publieke waterfront. De opgave voor het masterplan voor de herinrichting van de Scheldekaaien is heel concreet. Namelijk de transformatie van de kade en de inrichting ervan op termijn, maar dit kan niet los worden gezien van een algemeen gesternte. Hiervoor willen wij 5 posities verduidelijken.

Tavernierkaai;

Baptiste Tavernier (1605 - 1689), Jean-Baptiste, zoon van de naar Parijs uitgeweken Antwerpse aardrijkskundige Gabriël, opende met zijn reizen de weg voor de handel naar het oosten.

Rouansekaai;

is genoemd naar de Franse stad aan de Seine waarmee Antwerpen sedert de 16de eeuw drukke handelsbetrekkingen onderhield.

Orteliuskaai;

Abraham Ortelus (1527 - 1598), aardrijkskundige, beter gekend onder zijn verlatijnste naam Ortelius, gaf tal van kaarten uit. Zijn bekendste werk is "Theatrum orbis terrarum"

Jordaenskaai;

is genoemd naar de schilder Jacob Jordaens (Antwerpen 1593 - 1678). Hij werd erg beïnvloed door zijn wat oudere tijdgenoot Peter Paul Rubens. Hij raakte onder andere bekend als ontwerper van kartons voor wandtapijten, werkte veel in eigen land maar ook in Madrid, Zweden en Amsterdam.

Van Dijkkaai;

is genoemd naar de schilder Antoon van Dijk (1599 - 1641), de meest aristocratische van Rubens' leerlingen.

Plantinkaai;

naar de naam van aartsdrukker Plantin, de Sint-Jansvliet/ Steenhouwersvest passeerde vlakbij zijn woning en drukkerij aan de Vrijdagmarkt.

Cockerillkaai;

John Cockerill (1790 - 1840), ingenieur en Industrieel. Nadat hij enige tijd bij zijn vader had gewerkt, stichtte hij in 1817 te Seraing een fabriek voor de bouw van stoommachines. De 'société Cockerill' bouwde in 1844 haar scheepstimmerwerven op de gronden van het Kasteelplein, tussen de huidige Schelde en Timmerwerfstraten

DeGerlachekaai;

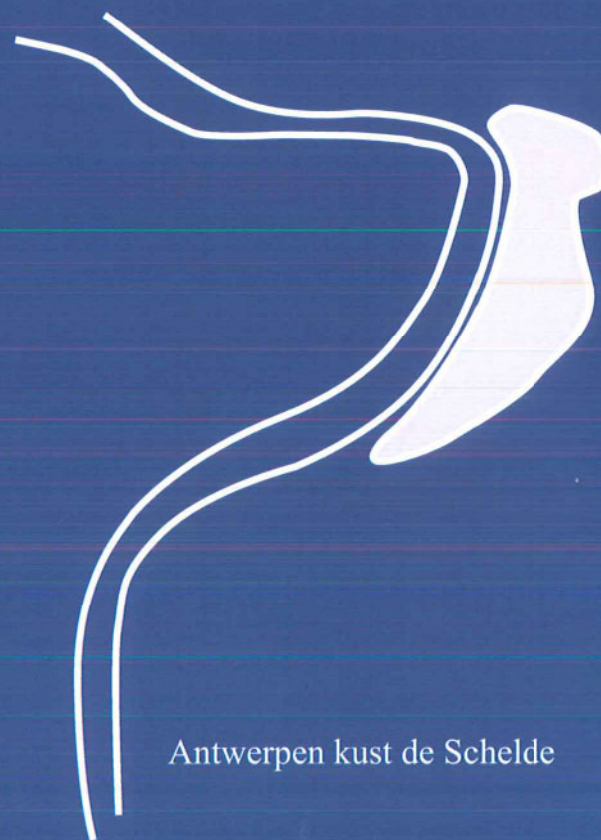
Adrien de Gerlache (1866 - 1934) had in 1898 de leiding bij de zuidpoolexpeditie met het schip de Belgica.

Ledeganckkaai;

kreeg haar naam naar Karel Lodewijk Ledeganck (1805-1847). Hij was o.m. dichter van de drie Zustersteden, gebruikte als eerste onze moedertaal in de Oost-Vlaamse provincieraad, vertaalde het burgerlijk wetboek

Petroleumkaai;

Als eerste haven op het Europese continent voerde Antwerpen sinds 1861 ruwe petroleum aan in houten vaten



Antwerpen kust de Schelde

**“Wanneer de Schelde
blinkt in zuidelijke zon
En elke Vlaamse vrouw
flaneert in zon-japon”**

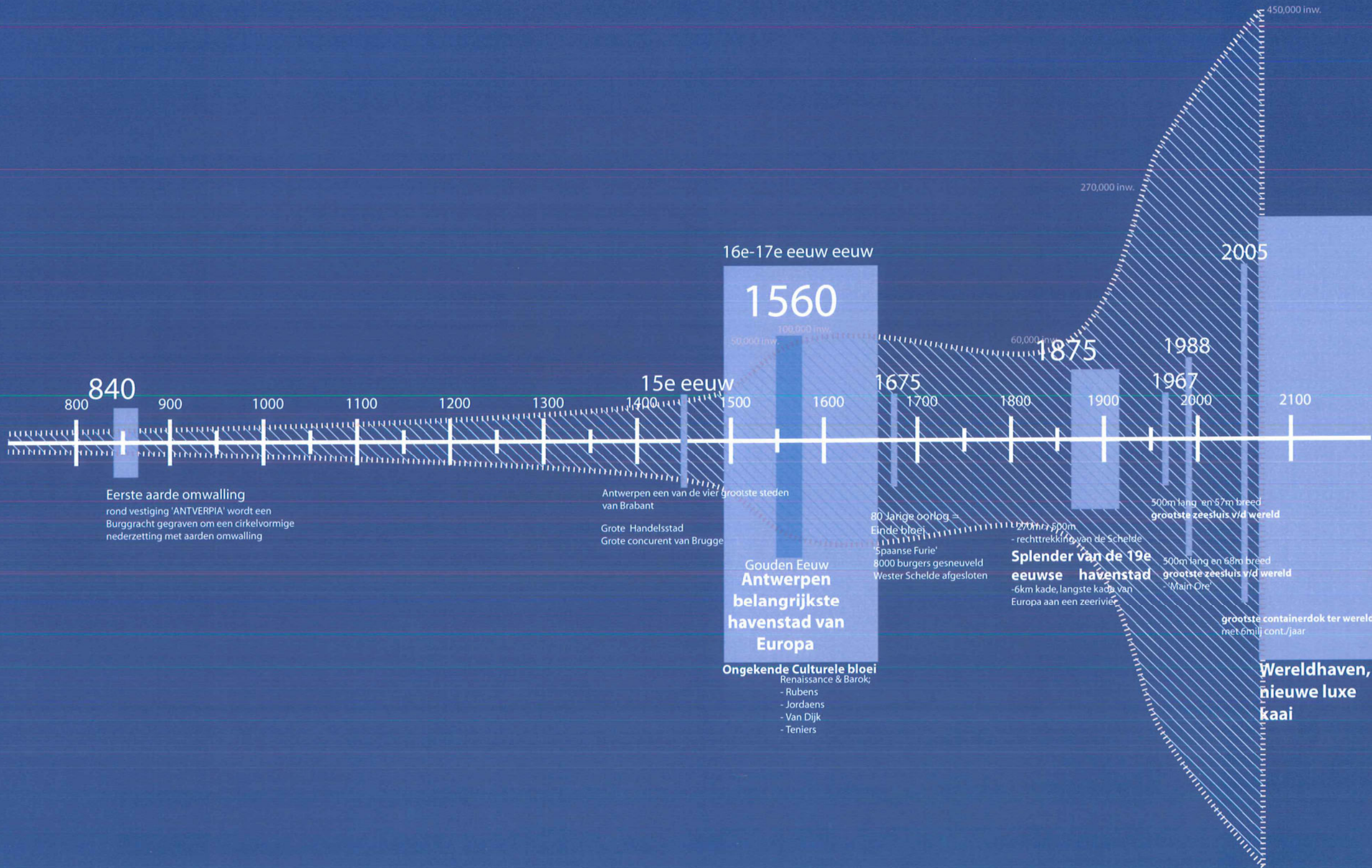
- Jacques Brel 'Mijn vlakke land'



1 ‘De Kus’: Stad naast een Stroom

Het plan voor de Schelde Kaaien moet zo duidelijk zijn dat het voldoet aan de verwachtingen van één simpele perceptie: een mooie stad aan de oevers van de **buitenbocht** van een rivier. Mensen zullen zich altijd aangetrokken voelen tot de kaaien om de positie van de stad aan de buitenbocht te ervaren. De visie voor de Schelde Kaaien gaat daarom in essentie over het publiek domein en hoe men zijn latente kwaliteiten kan versterken.

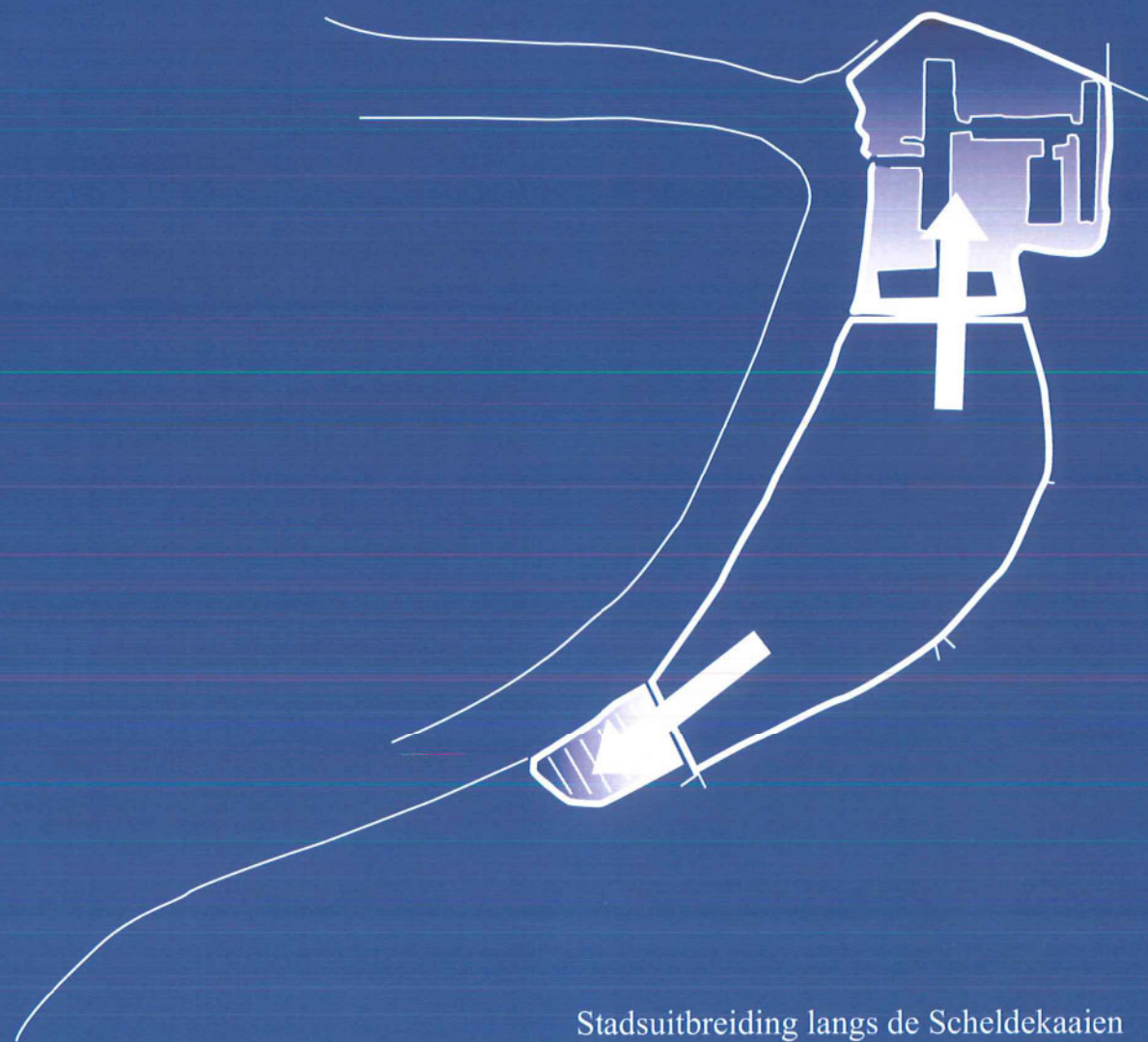
de kaai, de ondergaande zon over de rivier, de getijden, de kasseien...
de mensen





2 Geschiedenis van Antwerpen aan de Stroom

De historie van Antwerpen is een evolutie proces. Stad en de Schelde putten hun glorie en bloei uit hun onderlinge symbiose. De ligging van Antwerpen aan de Schelde heeft vanaf zijn ontstaan een belangrijke positie geven binnen Noord Europa. De echte motor achter de bloei en groei ligt in de handel, de havenactiviteit, de samensmelting van verschillende culturen en een ongekekende creativiteit. Een **gelaagde historie**.



Stadsuitbreiding langs de Scheldekaaien



3

Ambitie van Antwerpen 'Langs' de Schelde

Wij moeten vaststellen dat Antwerpen de ambitie heeft uit te breiden en te groeien langs de Schelde. Een masterplan voor de kaaien moet in groter verband worden benut om de nieuwe uitbreidingsgebieden met de stad te **verbinden**. Het authentieke Antwerpse waterfront is gebaseerd op een sterke samenhang tussen rivier en het stedelijk weefsel. Hiermee kan men zich identificeren. Een genereus gedimensioneerde kaai, coherent in doorsnede en een eenvoudige materialenpalet, zijn de kwaliteiten die de Scheldenkaaien uniek maken.

Luchtfoto kijken over de Bonnepartedok met in de voorgrond het Loodswezen



Indijking van de Schelde



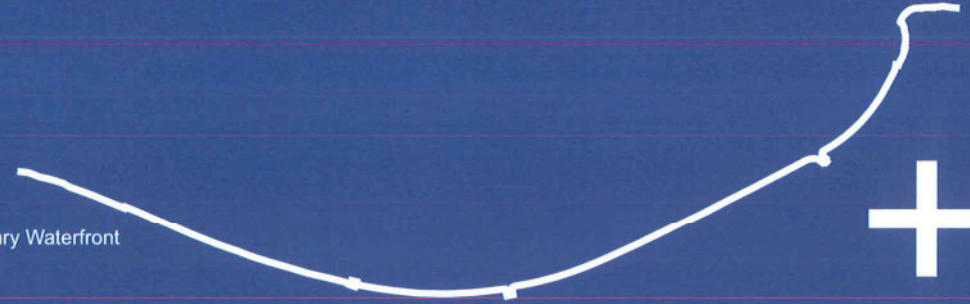
Stijgende zeespiegel: 0.65-1.50m ▲
Piekafvoer v/d Schelde ▲
Kracht v/d golven en getijden ▲
Verdiepen v/d Westerschelde ▲



4 de 'Stormvloed'.

Door de klimaatverandering ontstaat een **nieuwe realiteit** voor de historische relatie tussen Antwerpen en de Schelde. In geval van een extreme stormvloed komt een deel van Antwerpen onder water te staan. De kade moet in zijn herstel de voorziene veiligheidsmaatregelen opnemen. De waterkering krijgt een centrale rol binnen de publieke ruimte.

Antwerp Primary Waterfront
Length: 7.5km



Antwerp
Secondary
Waterfront
Length: 1km



Toronto Central Waterfront
Length: 7km



Barcelona Expanded Waterfront
Length: 5.85km



Copacabana, Rio de Janeiro
Length: 4km



Sydney Waterfront:
Botanical Gardens to
Harbour Bridge
(via Opera House)
Length: 3.7km



Bordeaux Waterfront
Length: 3km



Ostende Waterfront
Length: 2.75km



Hamburg Neustadt Waterfront
Length: 1.6km



Antwerp Primary Waterfront: 7.5km
Antwerp Secondary Waterfront: 1.0km
Antwerp Total: 11.5km

Toronto: 7.0km (pop. 5,000,000)
Barcelona: 5.85km (pop. 1,100,000)
Copacabana, Rio de Janeiro: 4.0km
Sydney: 3.7km (pop. 4,500,000)
Bordeaux: 3.0km
Ostende: 2.75km
Hamburg Neustadt: 1.6km





5 Antwerps Waterfront

Hoe lang kan de Antwerpse waterfront zijn? Opgebouwd uit verschillende dealkades en functies is de huidige kade met zijn **7.5 kilometer** een van de langste waterfronten van de Europese metropolen. Een coherente kade van noord naar zuid vormt een rijkdom aan publieke ruimte en potenties voor de stad.

Luchtfoto kijken over de Schelden en kaaien met in de achtergrond de historische binnenstad





De Kaai Visie

I

Interpretatie van de Opdracht: Anatomische Les

De kade is een omvattend ontwerp die wij graag uiteenzetten in een anatomische les.

De kade en Schelde oever werken als een magneet op mensen die in Antwerpen wonen en komen bezoeken, dit is van alle tijden.

Wij constateren dat er eigenlijk nooit een transformatie heeft plaatsgevonden van een kade als onderdeel van de havenactiviteit.

Dit is waar deze prijsvraag over gaat. Er zijn zoveel dingen aan het veranderen dat het noodzakelijk is een onderscheid te maken in wat al dan niet historische elementen zijn.

I. Wat zijn voor de Antwerpse kaaien belangrijke historische onderdelen?

Hierin dienen goede keuzes gemaakt te worden. In dit voorstel hebben wij een aantal keuzes gemaakt t.o.v. de kademuur, de loodsen, het wandel terras.

Het materiaalgebruik, kasseien, vormt de ziel van de kaai. Het is moeilijk voor te stellen dat zo'n onderdelen zouden verdwijnen.

De kademuur zien we als een van de allergrootste, meest indrukwekkende **monumenten** die past in een serie van sublieme ingenieurswerken van het 19e eeuwse België. Binnen de hele consternatie van de kade is de gemetste kademuur met deksteen in Belgische hardsteen een 'archeologisch unicum'.

Bij de planvorming willen wij uitgaan van het wetenschappelijk onderzoeken en documenteren van dit ingenieurswerk en van het consolideren van de constructie, bijvoorbeeld parkeergarages of ecologie gebruiken voor de verankering of de stabiliteit.

Er wordt een monument opgericht voor de ingenieurs van dit nationale erfgoed.

II. Wij willen dat de kade zich ontwikkelt tot een wandelpromenade die mensen uitnodigt en ruimte biedt. Een kade die een sfeer creëert en die inspeelt op de verschillende aansluitende stedelijke of landschappelijke contexten.

In essentie geloven wij dat Antwerpenaren steeds de kade zullen opzoeken om te flaneren, te spel en, te ontmoeten maar ook toelaten langs de kade te fietsen, te skaten, te joggen, kortom te gebruiken. De kade vormt een verzamelpunt om langs de Schelde het landschap in te gaan.

Juist in een groter wordende uitdijende stad is de Schelde en de kaai het motief om de verschillende stadsbuurten met elkaar te verbinden. Hiermee kan men zich identificeren.

Het gaat over schaal, seizoenen, dag en nacht, eb en vloed.

De kaai is het adres voor evenementen, voor toeristen, voor buurtbewoners, voor Antwerpenaren, voor kinderen, voor cultuur en volkswedert. De Kaai is er voor de **mensen**.

Bij de herinrichting dient de menselijke maat beter tot zijn recht te komen.

In essentie is de kade 'het publieke domein' van Antwerpen. Ook al zijn de Groenplaats, de gedempte Zuiderdokken, het Theaterplein, enz., veel gebruikte openbare ruimtes van de stad, de 'Kaaien' zijn absolute mentale

bezit van het publiek. Het is belangrijk dat de vormgeving zodanig is dat de kaaien niet expliciet voor specifieke doelgroepen of gebruiksvormen zijn ingericht. De kaai moet elke betekenis kunnen blijven aannemen.

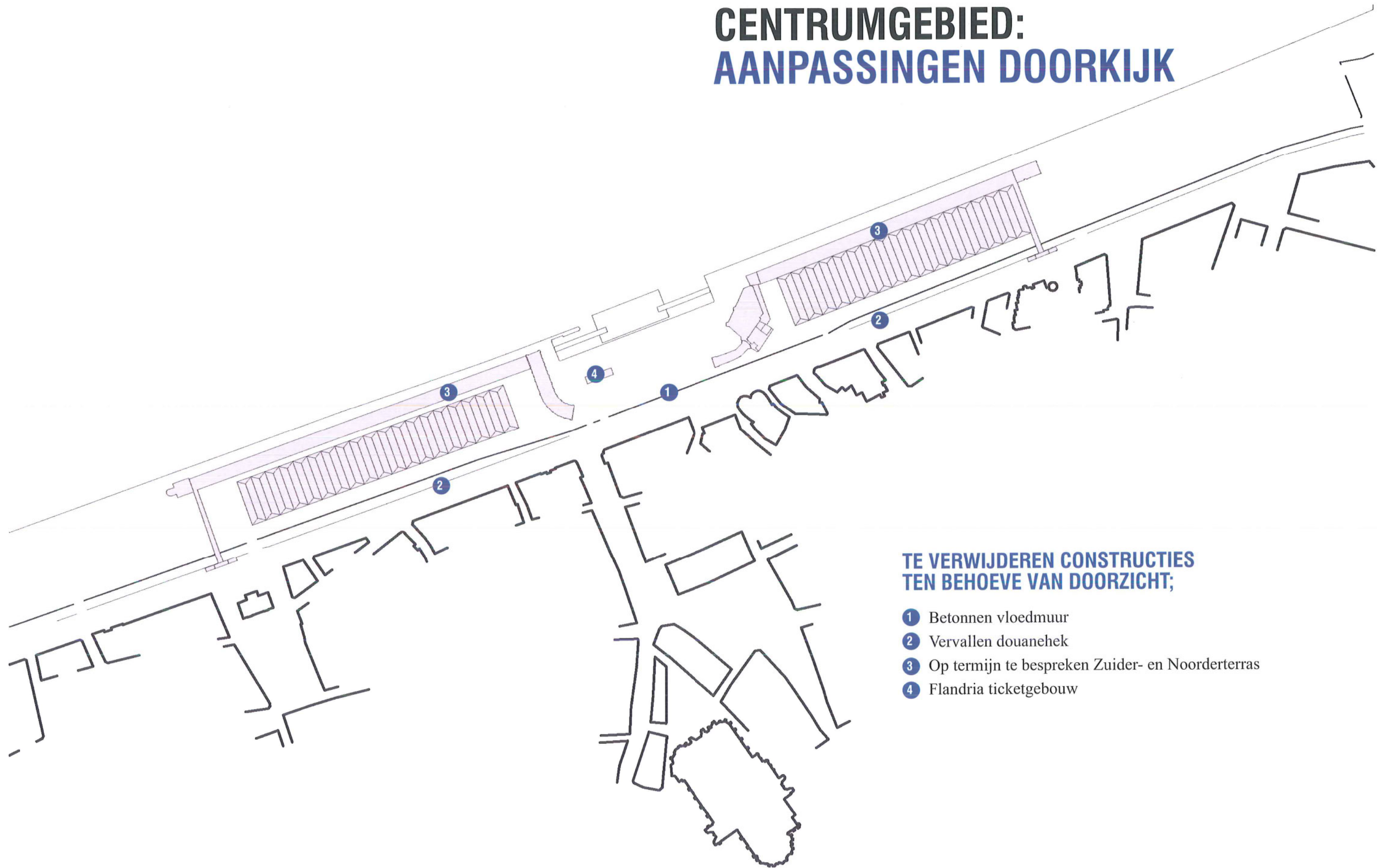
III. Als zodanig kan de kade een nieuwe ruimtelijke identiteit ontwikkelen, die op de schaal van Antwerpen past. Er ontstaat **een nieuwe publieke ruimte van formaat met allure**, een eigentijdse equivalent van een karakteristieke stadsboulevard of van de Leien. Daartoe is het strikt noodzakelijk grootschalige platanen aan te planten met een franse snoeiwijze, dit wil zeggen hoog opgekruid, vertikaal takkengestel. Er ontstaat een kathedraalachtige ruimte onder de bomen met een fenomenaal zicht op het water.

IV. Het is zonneklaar dat klimaatwijzigingen en de eraan gekoppelde veiligheidsproblematiek een grote wissel zullen trekken op de kade zoals we die nu kennen. De introductie en positionering van de **nieuwe waterkering** levert een veilig en ruim binnendijks gebied op. Wij vinden in onze opvatting dat een dijkpromenade zorgvuldig geïntegreerd moet worden in de kaaien en dat ter hoogte van het oude centrum een innovatieve oplossing met een klep- of balgkering noodzakelijk is om de ultieme relatie tussen stad en Schelde te bewaren.

V. De kade is een belangrijk element in de oriëntatie in de stad en zodanig ook in gebruik als verkeersader. Aansluitend bij het mobiliteitsplan zijn wij van mening dat de kadeweg met bestemmingsverkeer zo ver mogelijk van de gevels wordt gesitueerd zodat een zeer aantrekkelijke kadezone ontstaat bij de bebouwing. Dit heeft als bijkomend voordeel dat je bij een toekomstige kade-inrichting de vrije hand hebt in materiaalgebruik. Een voorstel met kasseien is haalbaar omdat dit een verkeersluw gebied wordt. Een en ander leidt tot een interessante verandering: de kadeweg met als bestemming het centrumgebied wordt een oncontinue verspringende route met kruisingen. De ventweg of buurtontsluitingsweg langs de bebouwing volgt de weefselstructuur van de stad en heeft een sterke ruimtelijke continuïteit. Verkeerskundig is deze steeds gelust.

W

CENTRUMGEBIED: AANPASSINGEN DOORKIJK



TE VERWIJDEREN CONSTRUCTIES TEN BEHOEVE VAN DOORZICHT;

- 1 Betonnen vloedmuur
- 2 Vervallen douanehek
- 3 Op termijn te bespreken Zuider- en Noorderterras
- 4 Flandria ticketgebouw

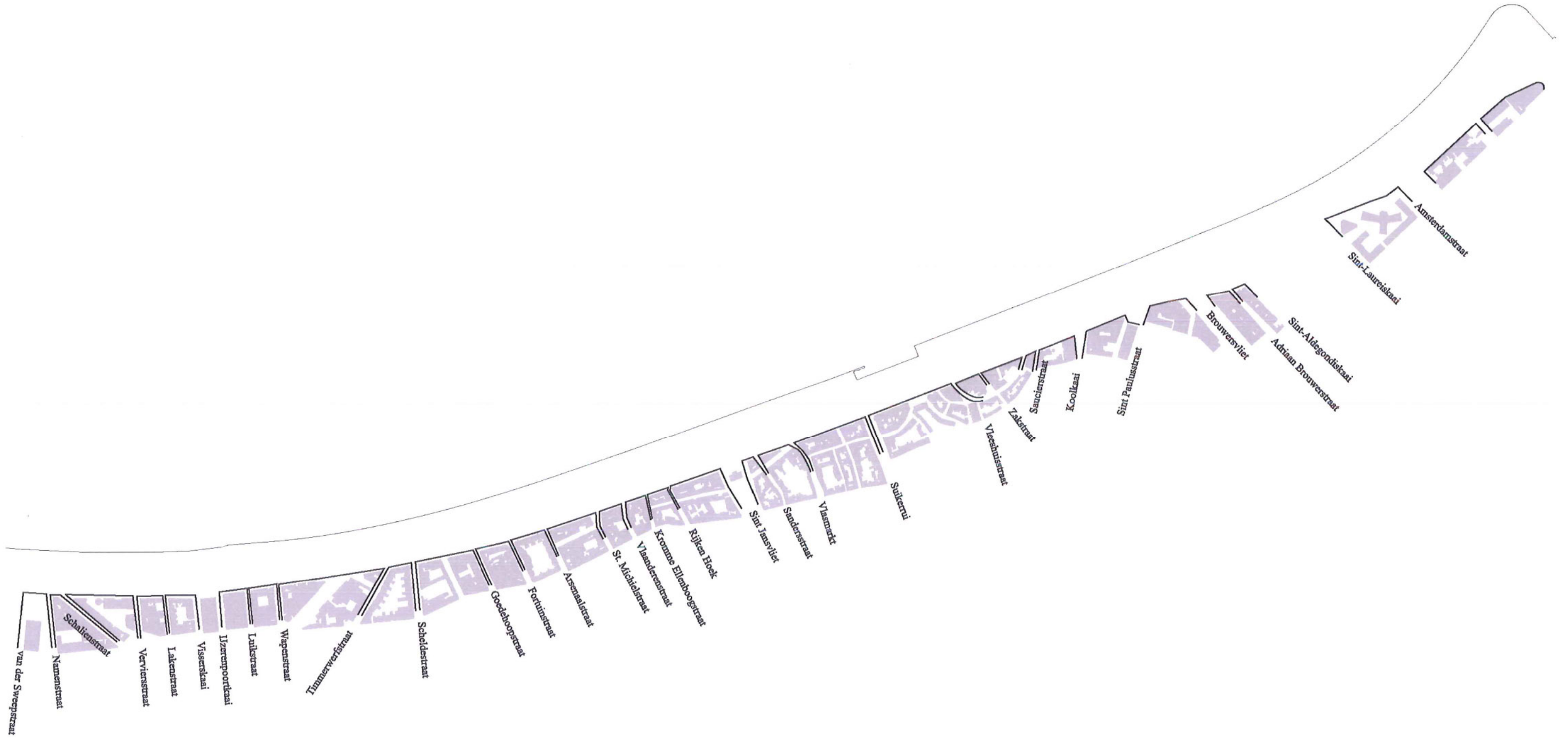
CENTRUMGEBIED: DIRECTE UITLOOP EN UITZICHT OP DE SCHELDE



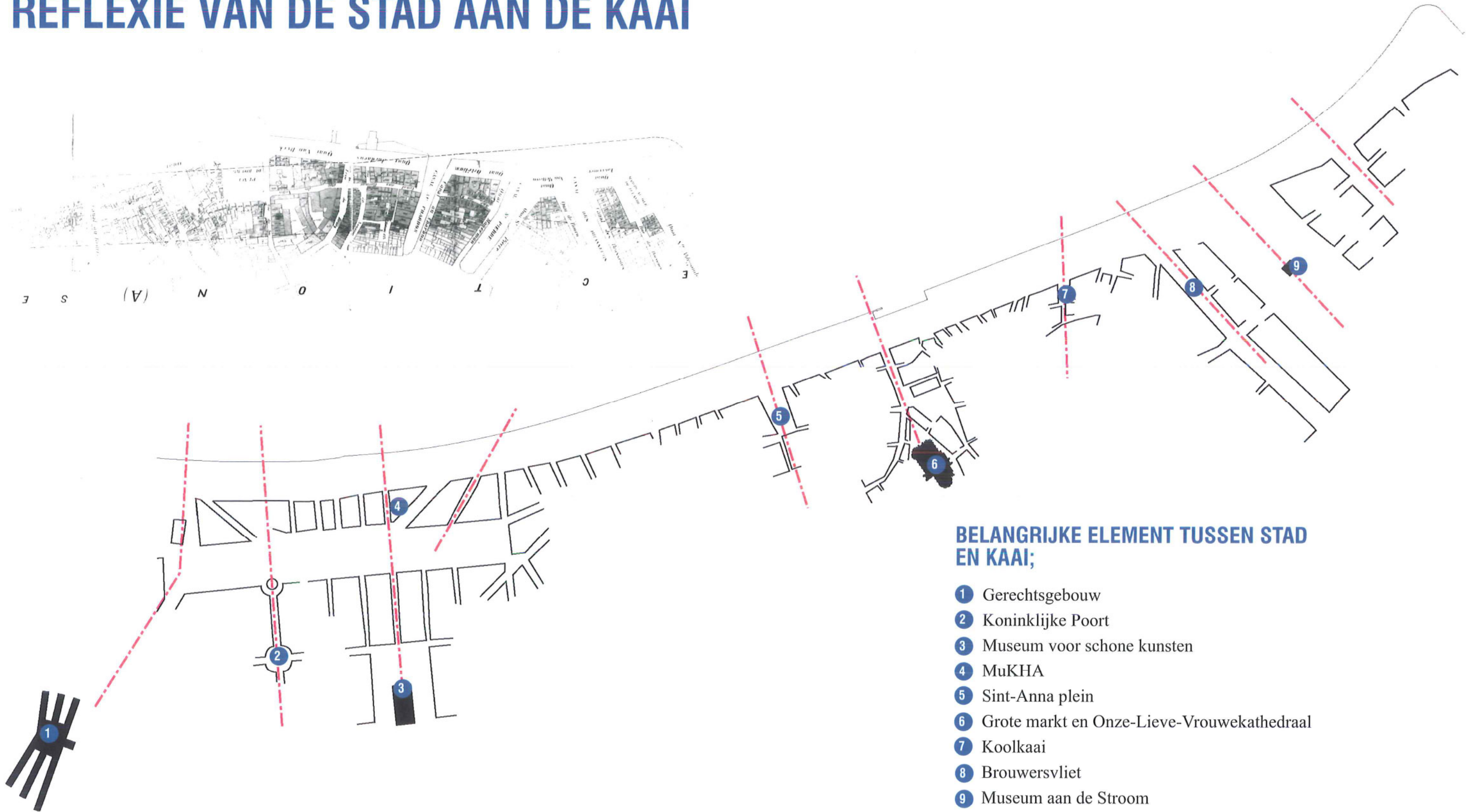
ELEMENTEN VAN DE CENTRALE WATERKADE;

- 1 Mechanische waterkering
- 2 Drijvend plein
- 3 Ruim ponton voor riviercruises + watertaxi
- 4 Uitkijkpunt
- 5 Zuiderterras
- 6 Noorderterras
- 7 Steen plein
- 8 Cruiseterminal
- 9 ticketing Flandira + busterminal

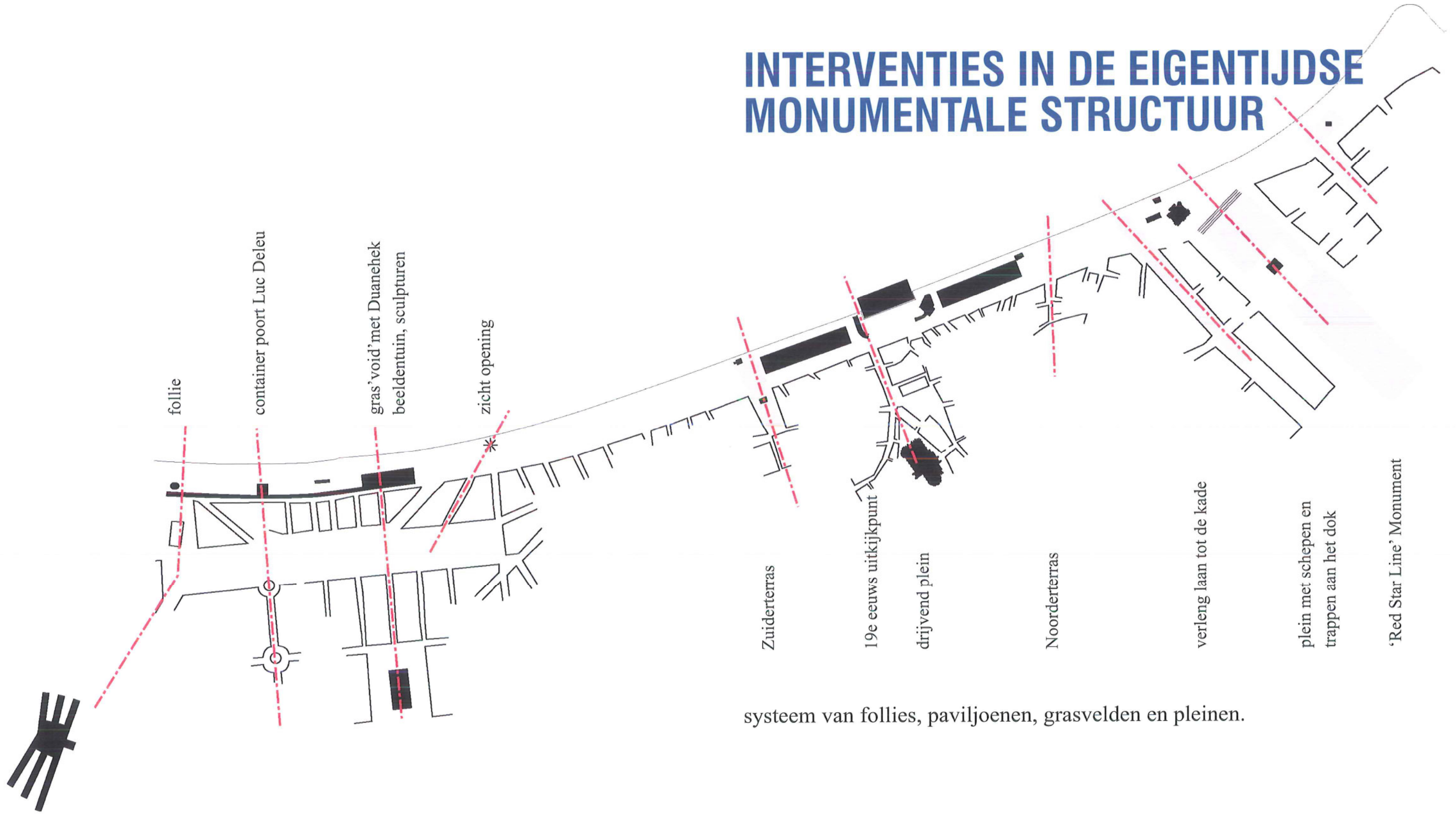
WEEFSEL VAN STRATEN EN STEGEN DOORGETROKKEN TOT OP DE KADE



REFLEXIE VAN DE STAD AAN DE KAAI



INTERVENTIES IN DE EIGENTIJDSE MONUMENTALE STRUCTUUR



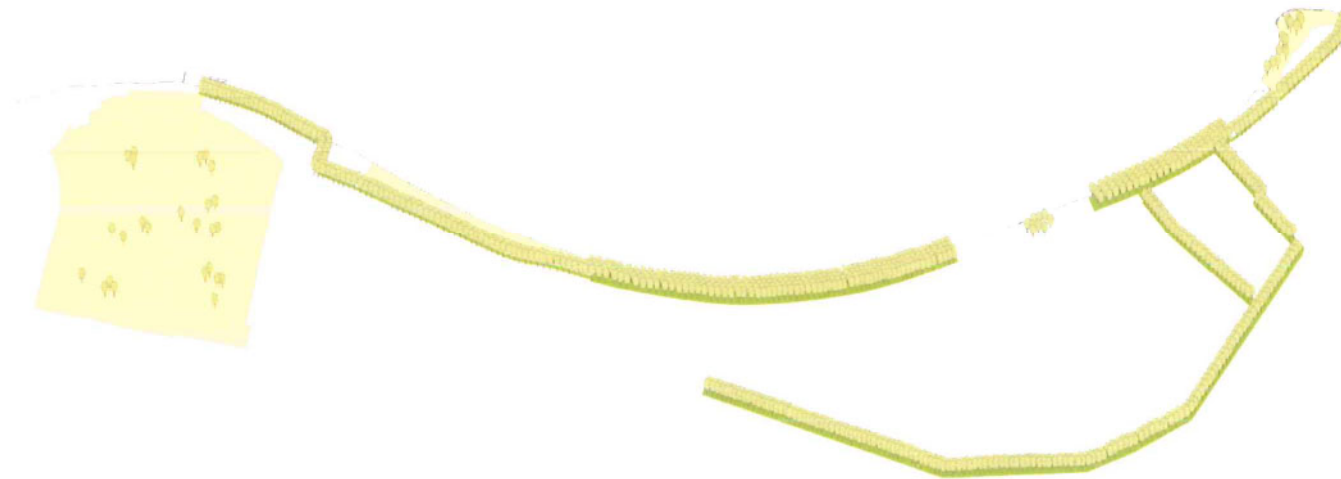
stelsel van follies, paviljoenen, grasvelden en pleinen.

GROENSTRUCTUUR, 19e EEUWSE ALLURE VAN ANTWERPEN



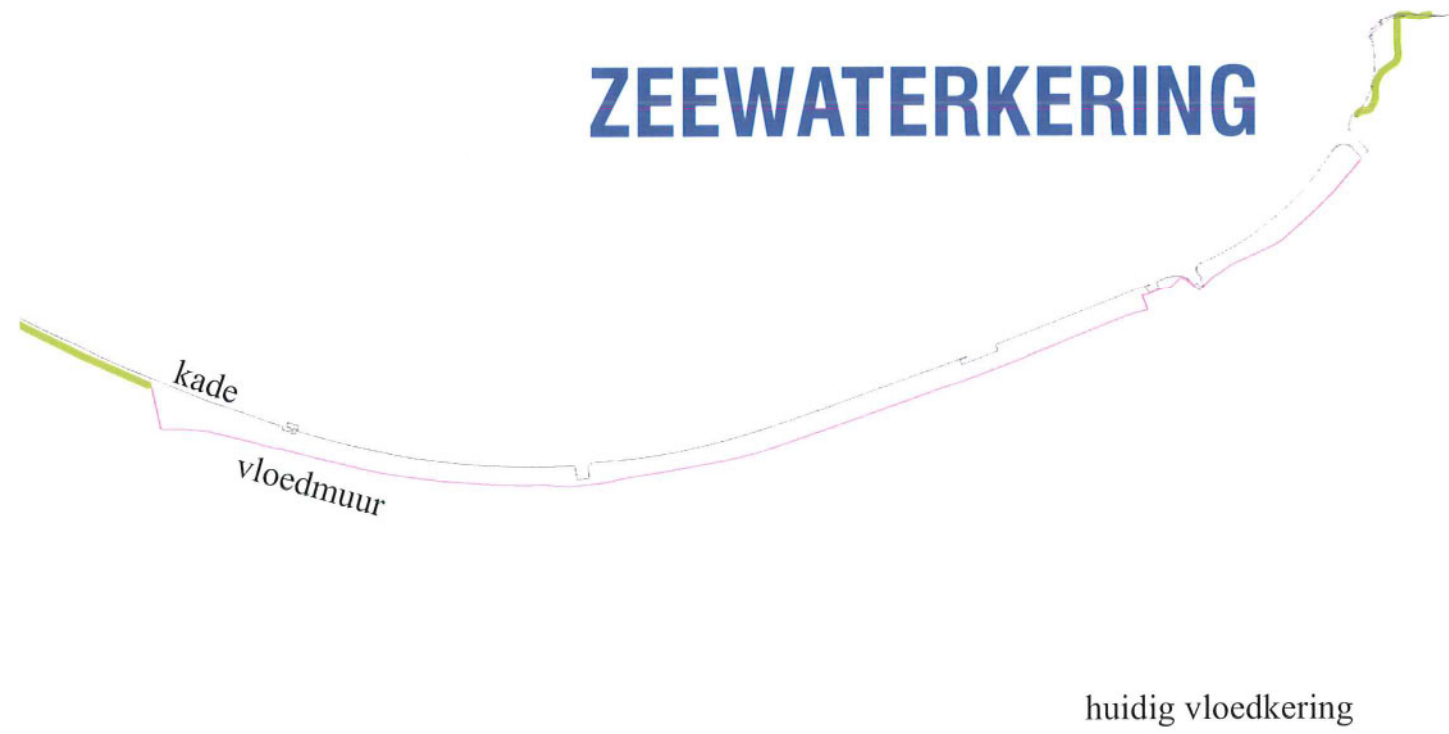
huidig groenstructuur

7.5 km continue groene wandel
en fiets promenade met pleinen en
rustpunten.

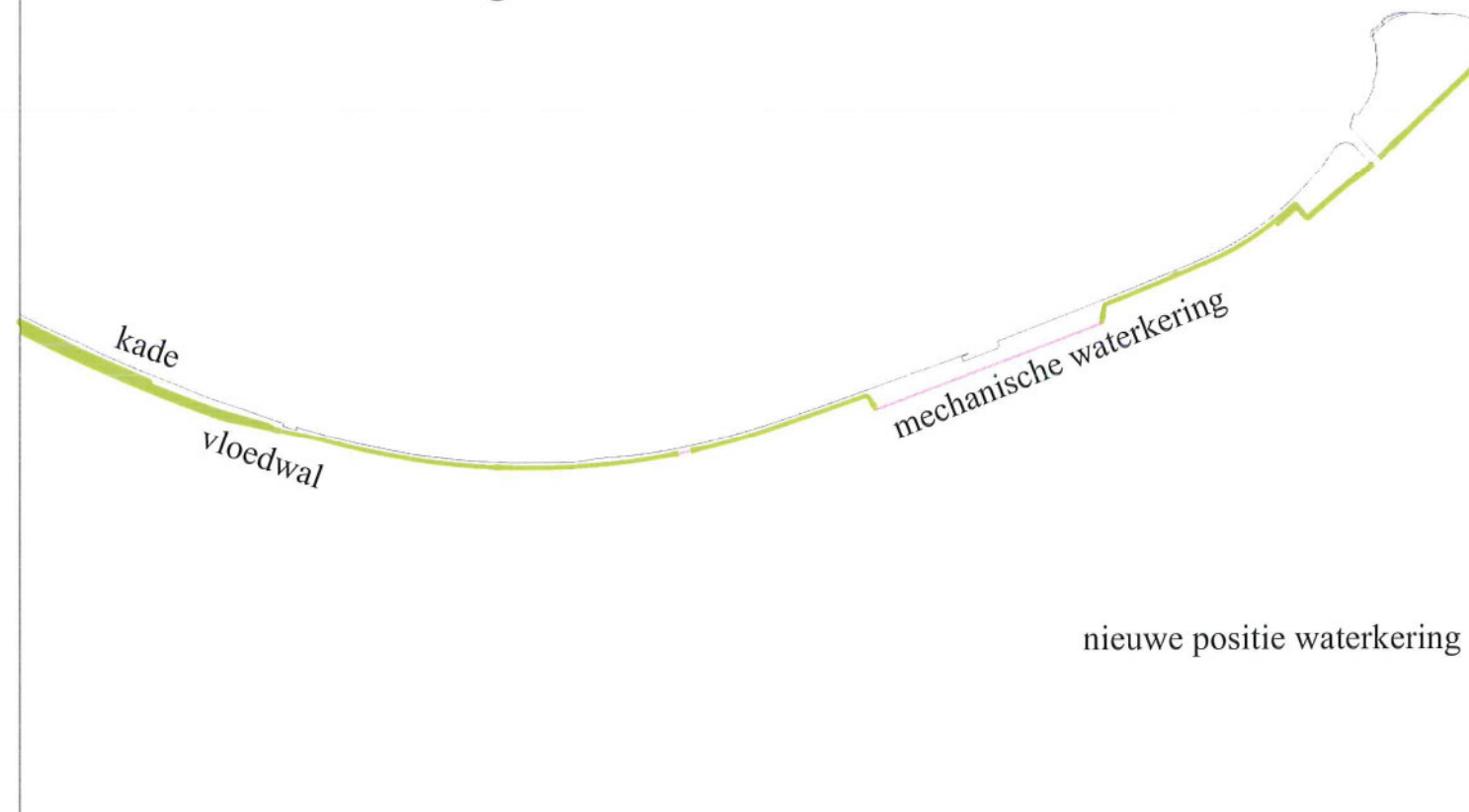


voorstel voor een continu groenstructuur

ZEEWATERKERING

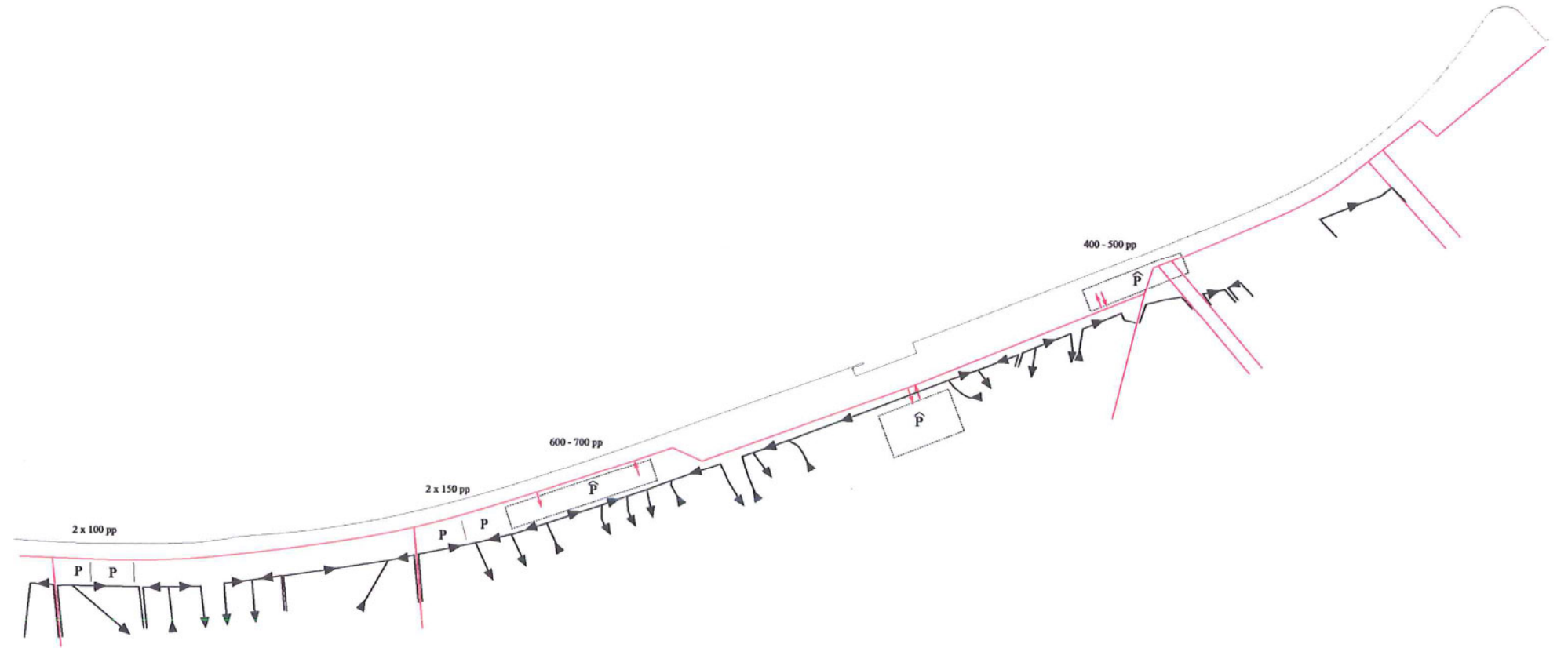


Een coherentie waterkering; Kade, Dijk en Mechanische waterkering

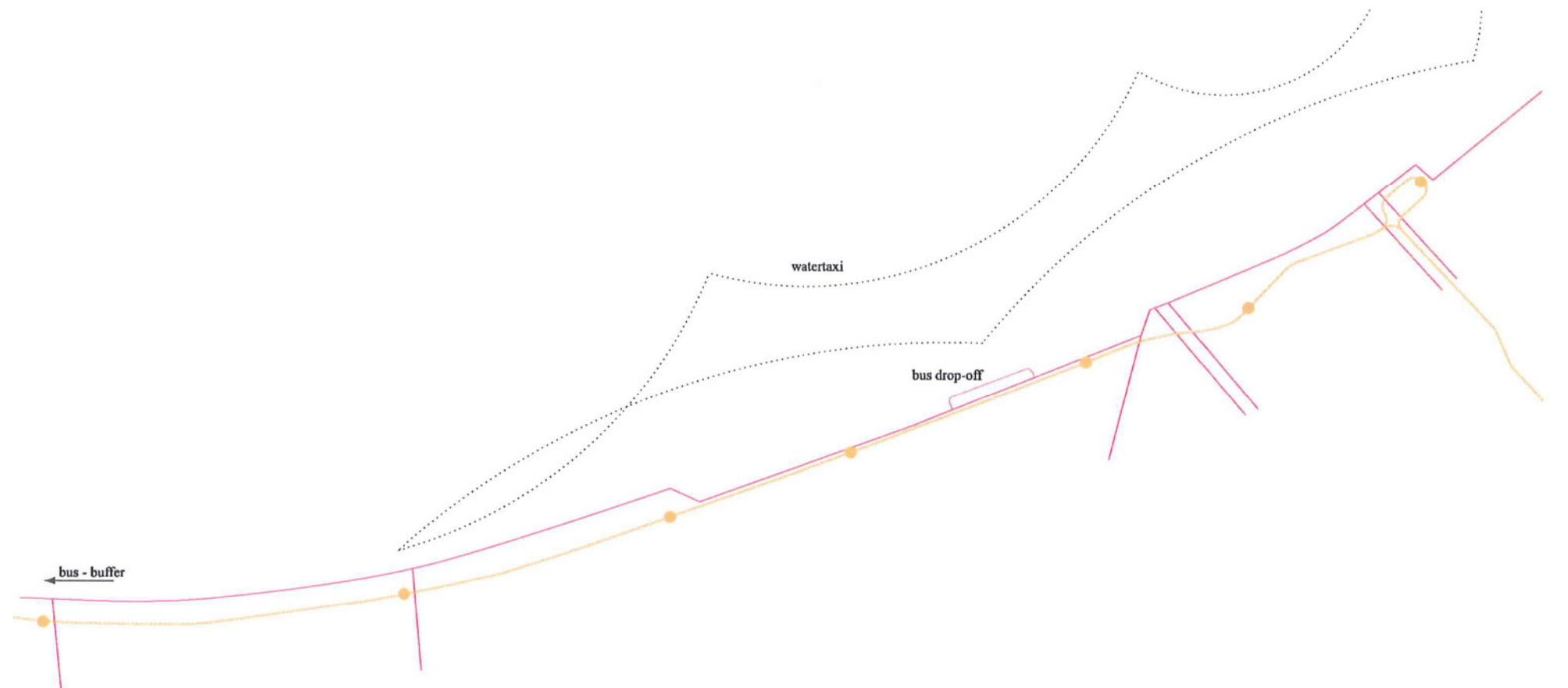


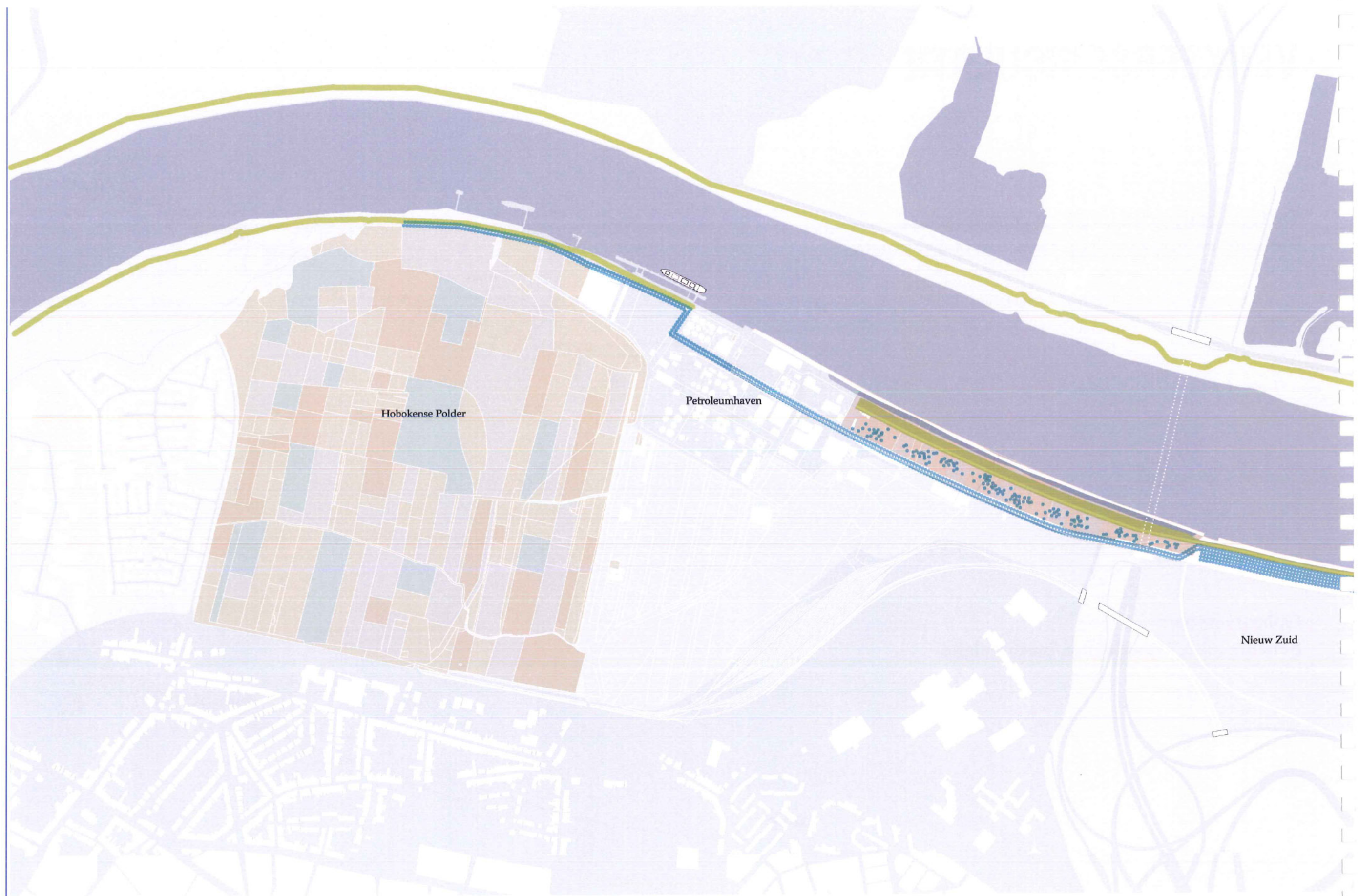
VERKEERSCIRCULATIE

De Kaai bestemmingsverkeer centrumgebied:
Parkings en ventwegen op basis van buurtcirculatie



Opbaarvervoer:
Schelde tram, Watertaxi en buscirculatie

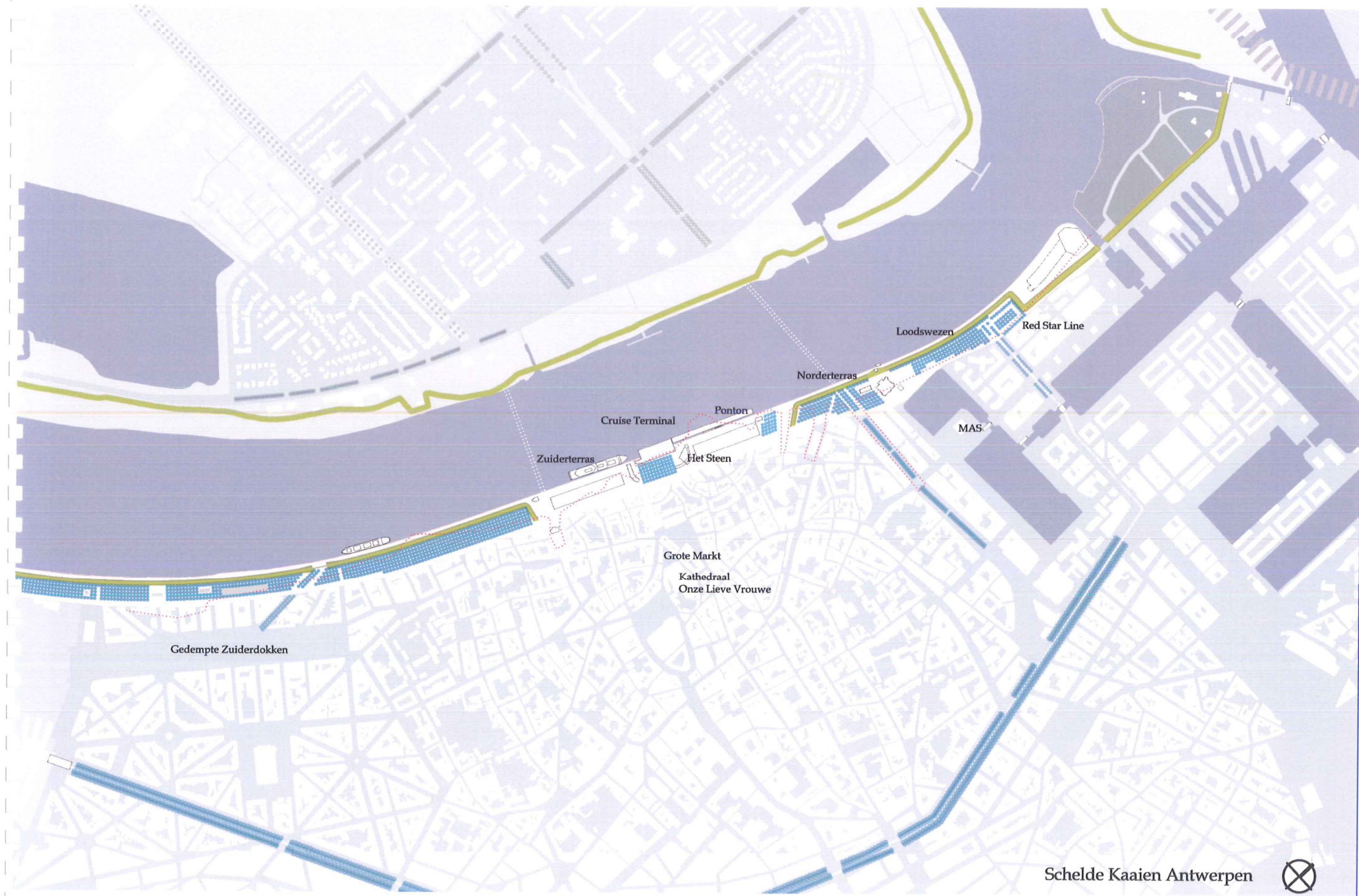




Hobokense Polder

Petroleumhaven

Nieuw Zuid



Gedempte Zuiderdokken

Zuiderterras

Cruise Terminal

Ponton

Het Steen

Norderterras

Loodswezen

Red Star Line

MAS

Grote Markt

Kathedraal
Onze Lieve Vrouwe

Schelde Kaaien Antwerpen



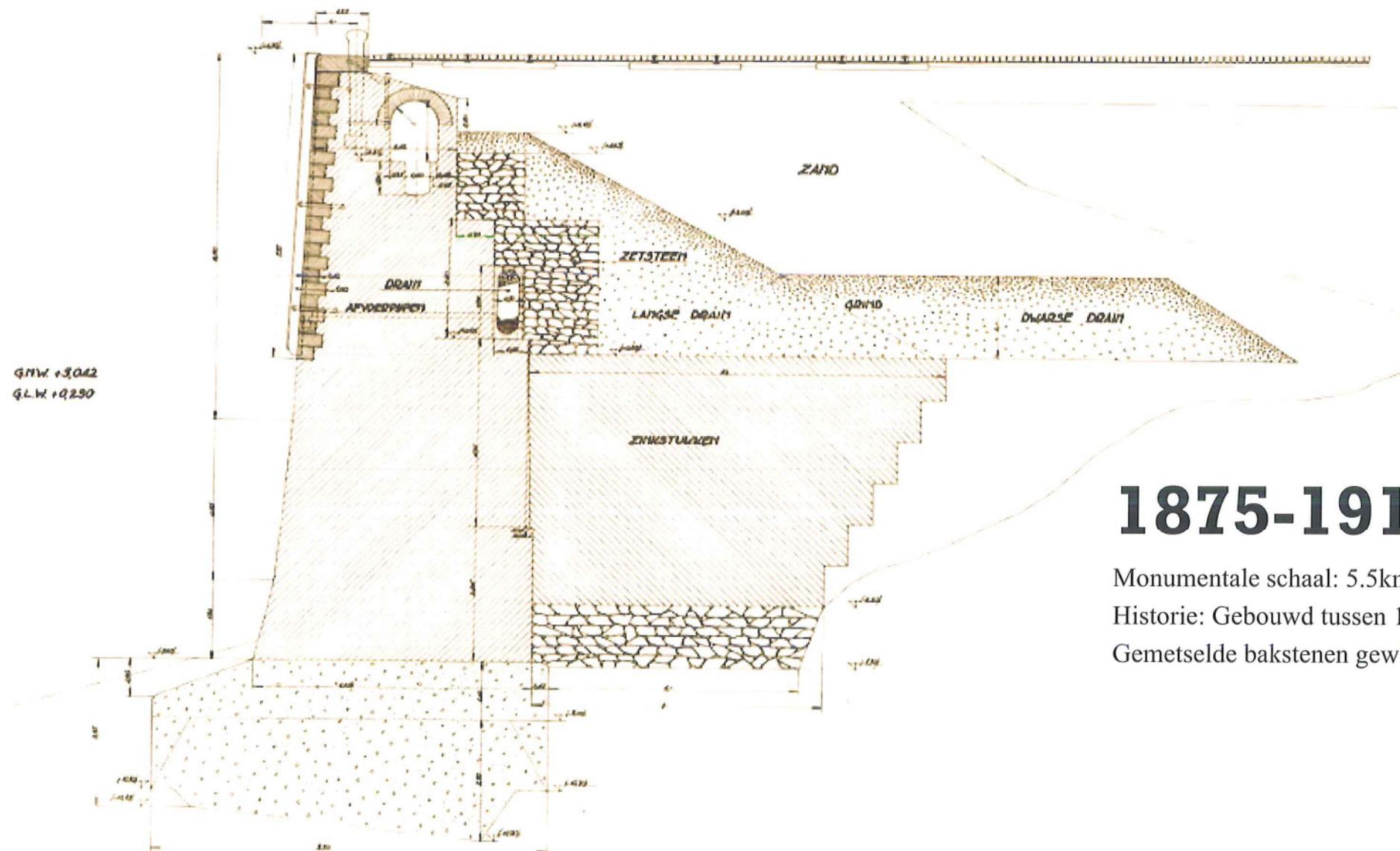
Kade als Monument

II



CONSOLIDEREN 19e EEUWS KADE MONUMET

DETAIL BESTAANDE KAAIMUUR *schaal 1:50*



1875-1911

Monumentale schaal: 5.5km lang.

Historie: Gebouwd tussen 1875-1911

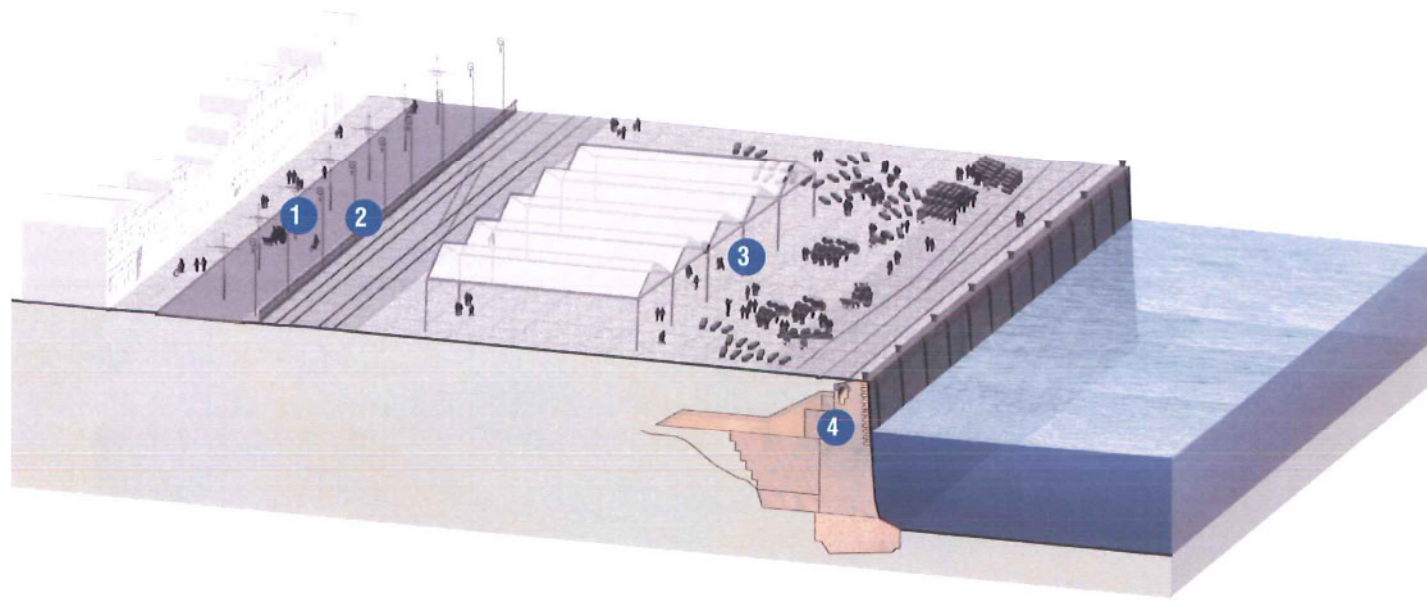
Gemetselde bakstenen gewichtskaaimuur



grote schaal van de kade

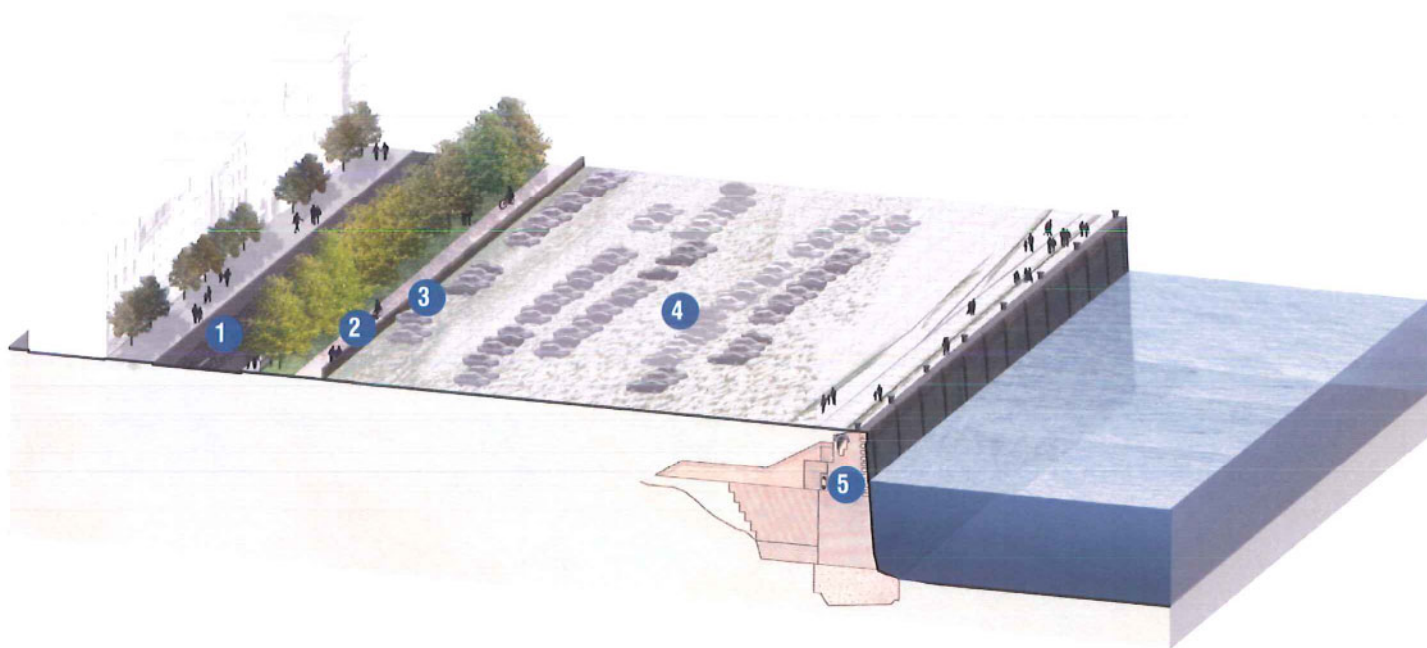


charmante kwaliteit van de kade tram



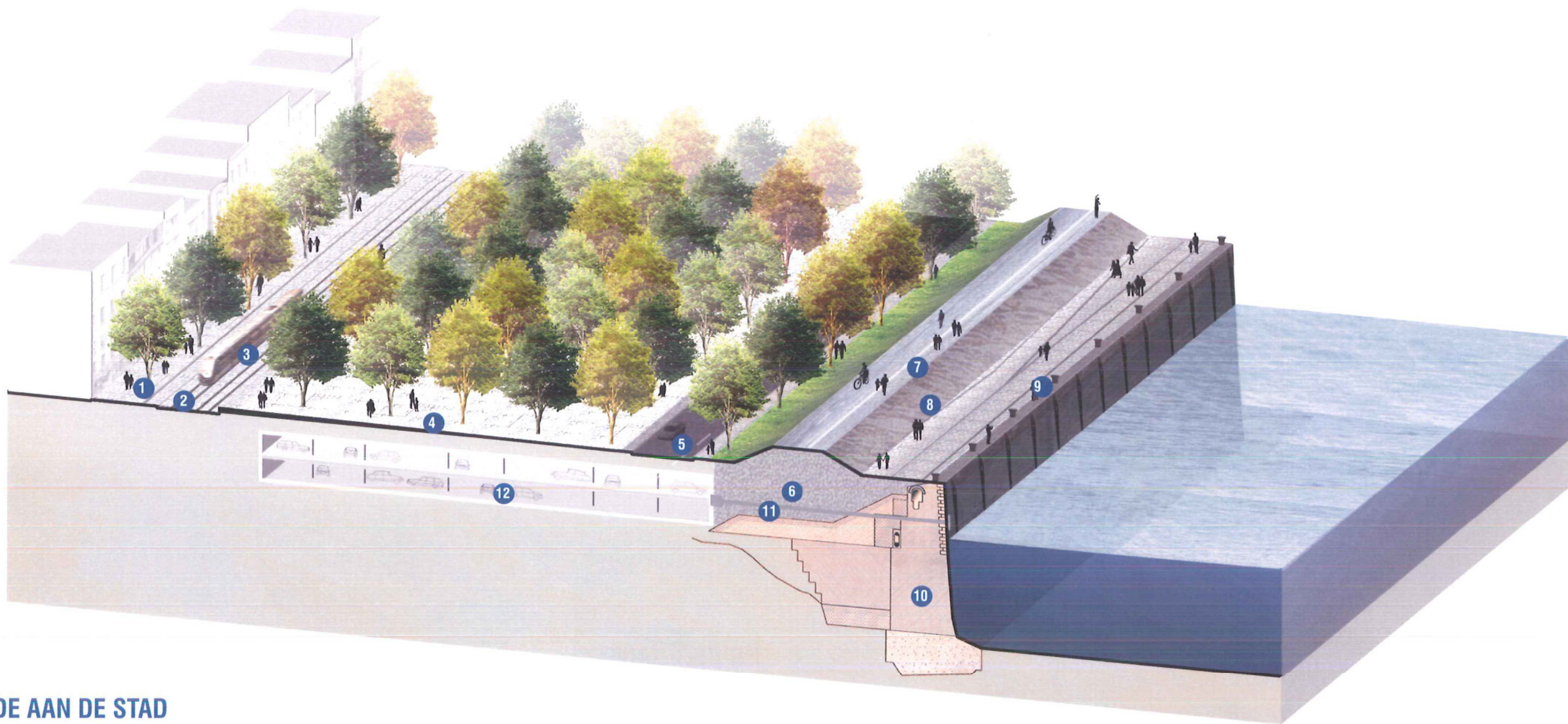
19e EEUWSE KADE:

- 1 Tram
- 2 Douanehek
- 3 Opslagkade
- 4 Kademuur



HUIDIGE KADE:

- 1 Ontsluitingsweg
- 2 Fietspad
- 3 Vloedmuur
- 4 Kade in verval
- 5 Kademuur



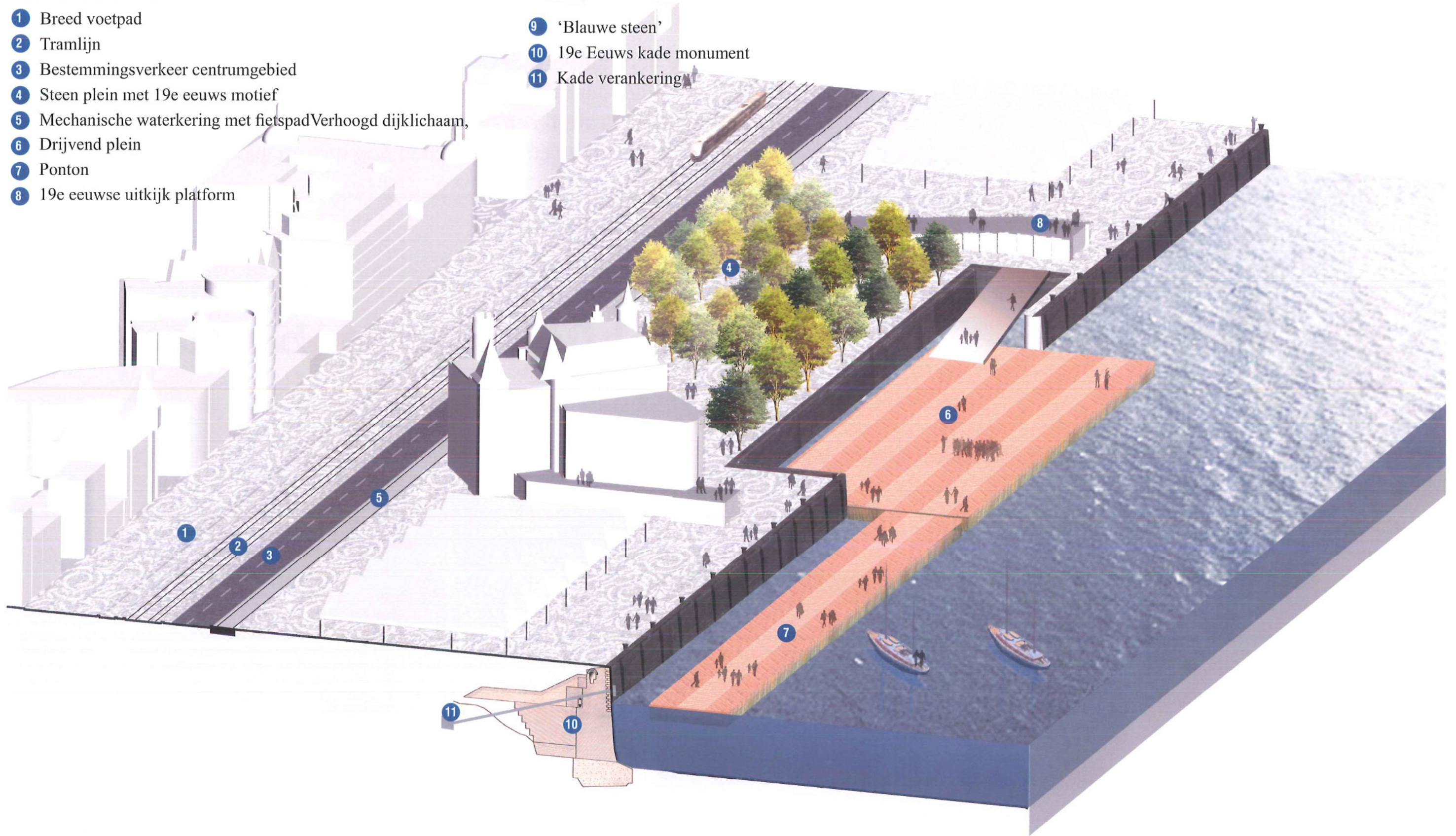
KADE AAN DE STAD

- ① Breed voetpad
- ② Ventweg
- ③ Tramlijn
- ④ Groene wandel boulevard
- ⑤ Bestemmingsverkeer centrumgebied
- ⑥ Verhoogd dijklichaam, waterkering op 9m25 TAW
- ⑦ Fietspad en Dijk promenade
- ⑧ Basalt dijk bekleding
- ⑨ 'Blauwe steen'
- ⑩ 19e Eeuws kade monument
- ⑪ Kade verankering
- ⑫ Ondergrondse parkeergarage
- ⑬
- ⑭

CENTRUM KADE

- 1 Breed voetpad
- 2 Tramlijn
- 3 Bestemmingsverkeer centrumgebied
- 4 Steen plein met 19e eeuwse motief
- 5 Mechanische waterkering met fietspad Verhoogd dijklichaam,
- 6 Drijvend plein
- 7 Ponton
- 8 19e eeuwse uitkijk platform

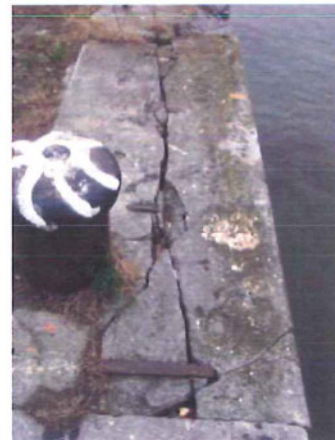
- 9 'Blauwe steen'
- 10 19e Eeuws kade monument
- 11 Kade verankering



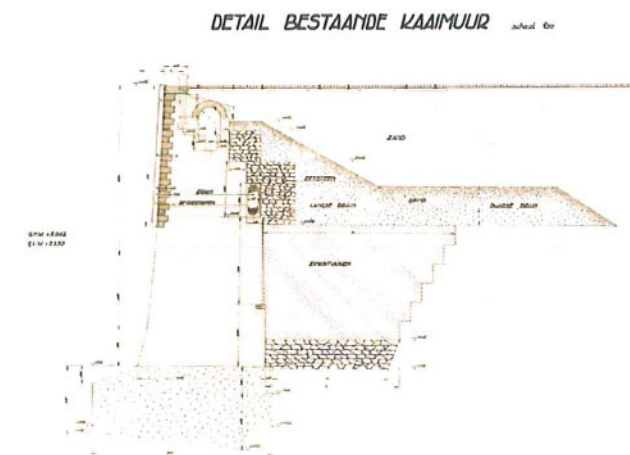
De noordelijke 3.5km deel van de kade is gebouwd in 1877-1884, gevolgd door de 2km zuiderlijke deel in 1898-1903. Stabilisatie van de kaai is altijd een probleem geweest, iets dat duidelijk werd tijdens de constructie en tot op heden nog niet opgelost is.

Kade in Verval

De kaai is door de jaren heen te komen vervallen en moet nu nodig constructief verbeterd worden.



Stabilisering problematiek

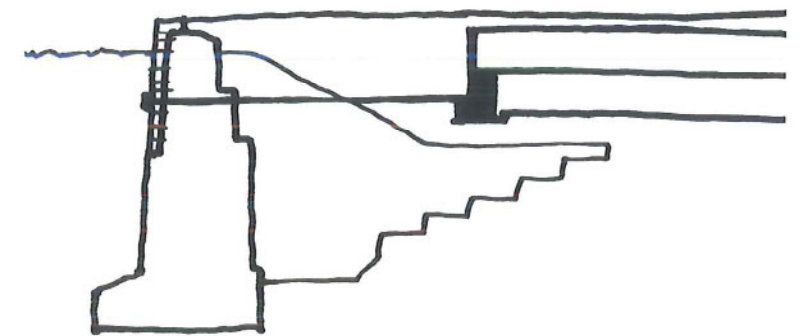
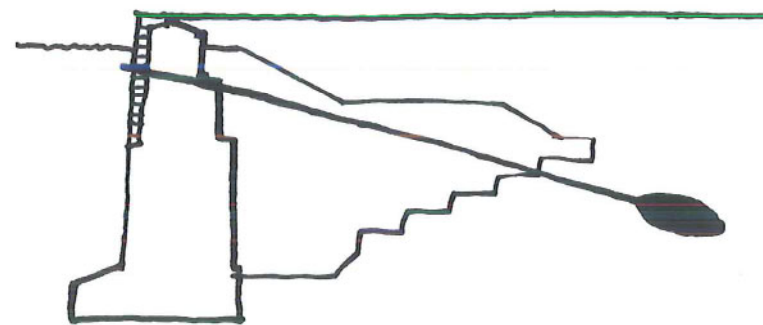
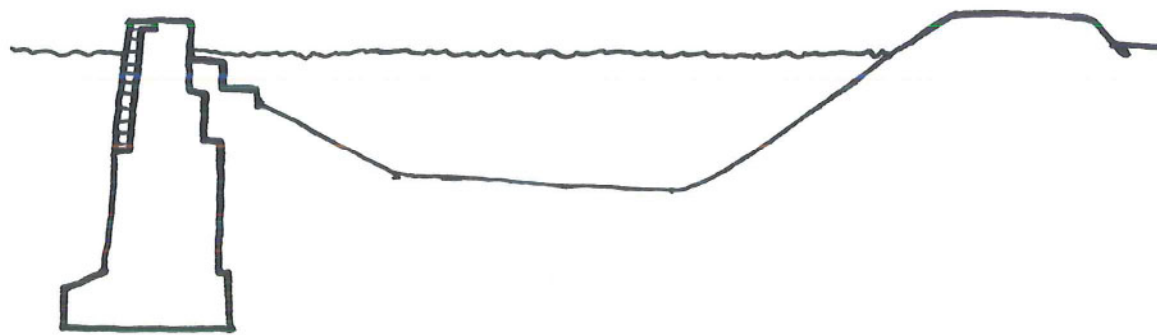


PRINCIPE: STABILISEREN EN HERSTEL VAN MONNUMENT

a. Uitgraven en ontlasten van de kaai

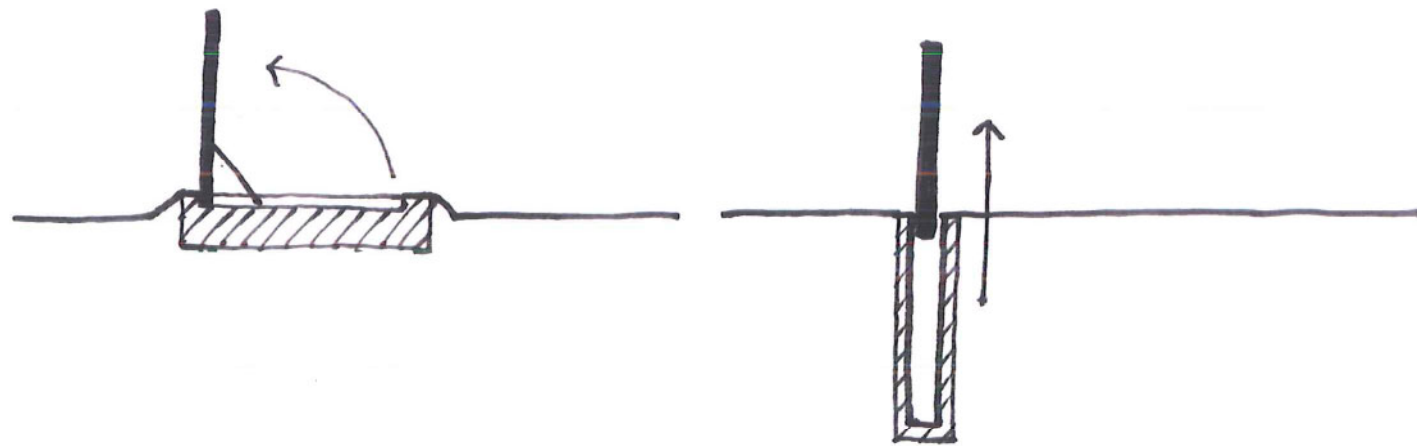
b. Verankering

c. Verankering aan parking



WATERKERING: OPTIES EN TECHNIEKEN:

a. Mechanisch



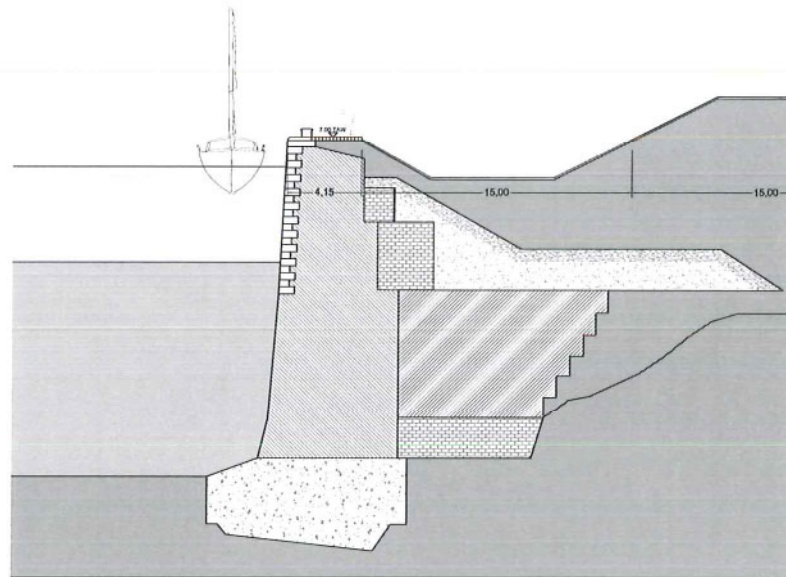
b. Dijklichaam



INTERGRATIE STRATEGIE: STABILISEREN + WATERKERING

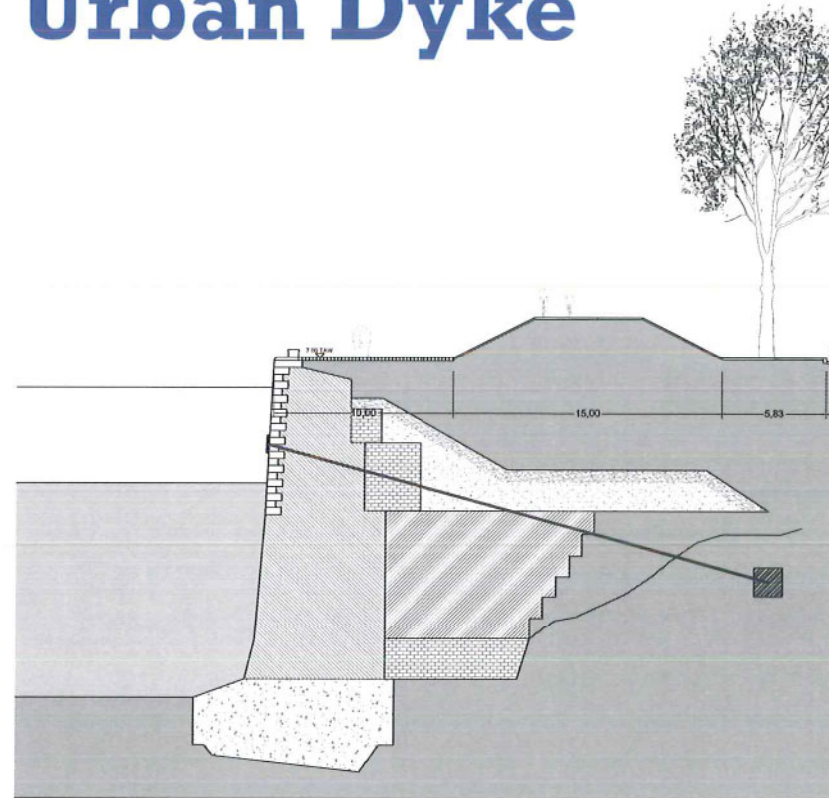
9m25_{TAW}

A. Excavation + Urban Dyke



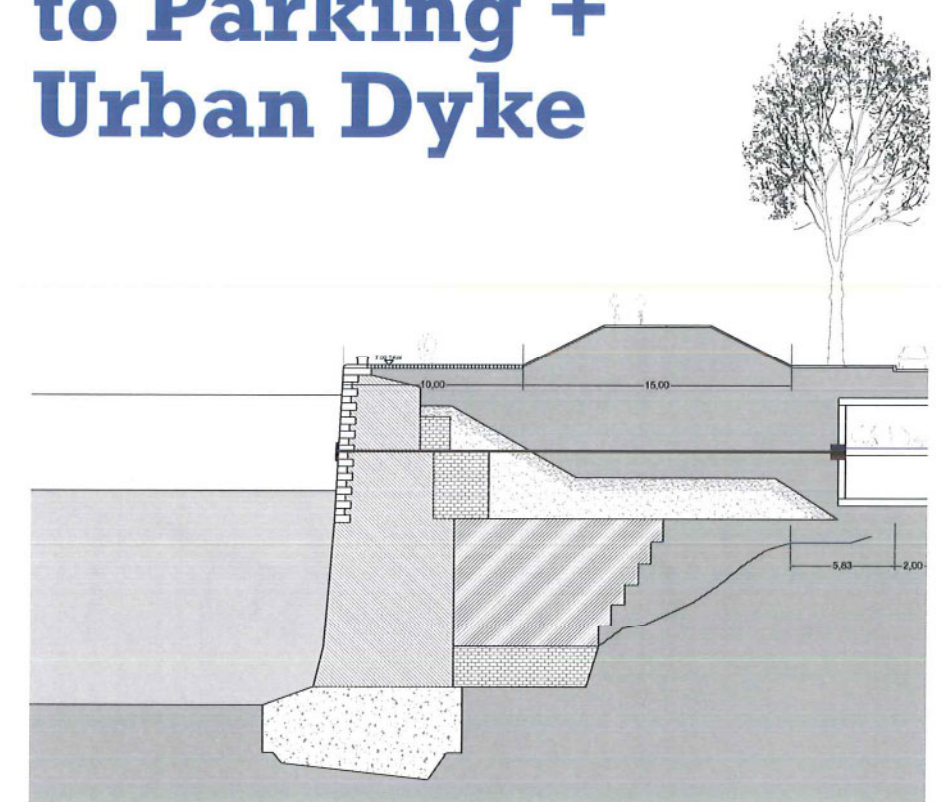
Optie A: Uitgraven + Dijk
Potentie: Kade muur als promenade met water langs 2 zijden, Dijk als opgetild lineair park, benadrukt de kaai als vrijstaand monument in het water.

B. Anchoring + Urban Dyke

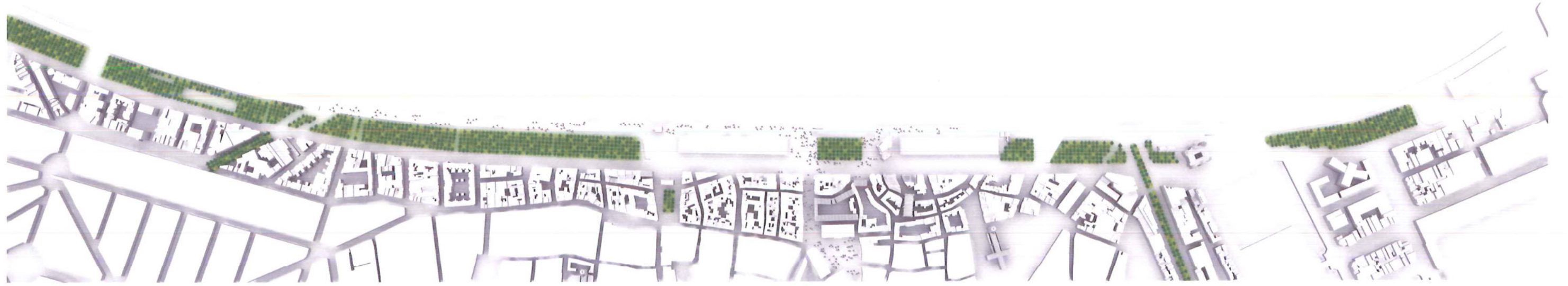


Optie B: Verankering + Dijklichaam
Potentie: Behoud van kade, duidelijke interventie van een nieuwe dijk als park

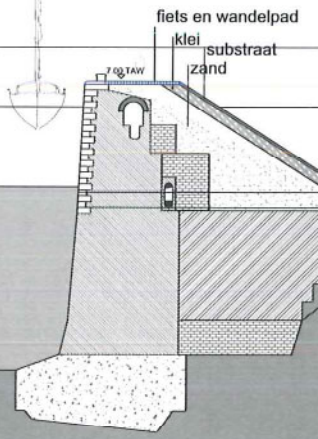
C. Anchoring to Parking + Urban Dyke



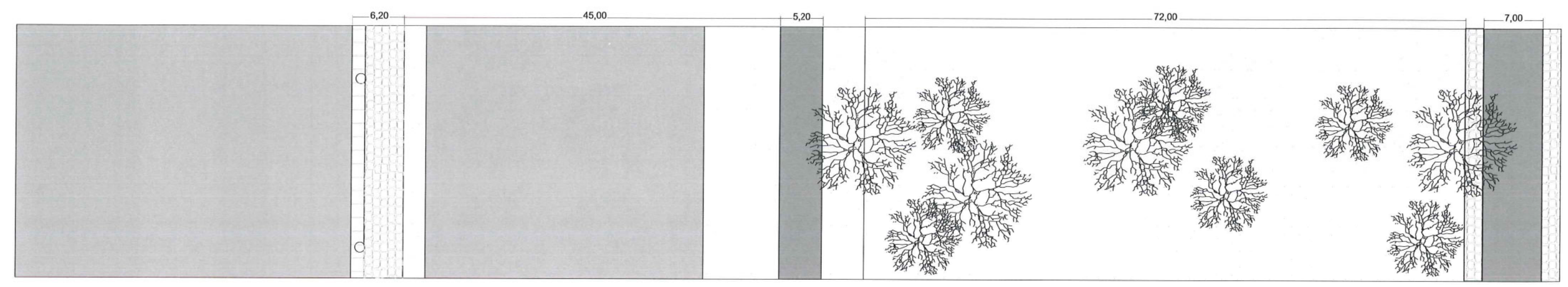
Optie C: Verankering met parkeergarage + Dijklichaam
Potential: Behoud van authentieke kade, extra parkeergarage als structureel anker.

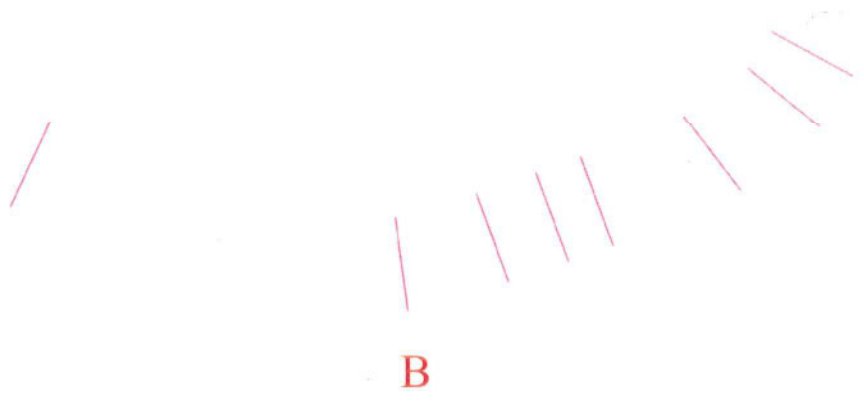


9.52 TAW
5.30 TAW WINTER / 5.29 TAW ZOMER
-0.02 TAW ZOMER / 0.03 TAW WINTER

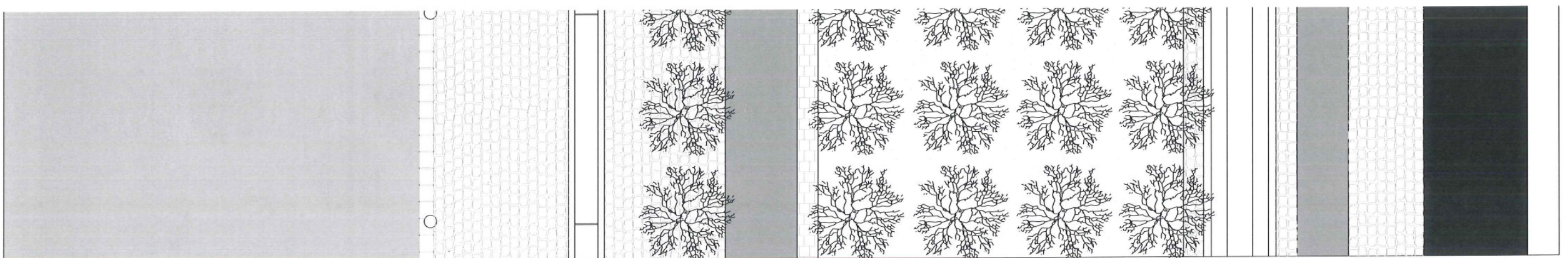
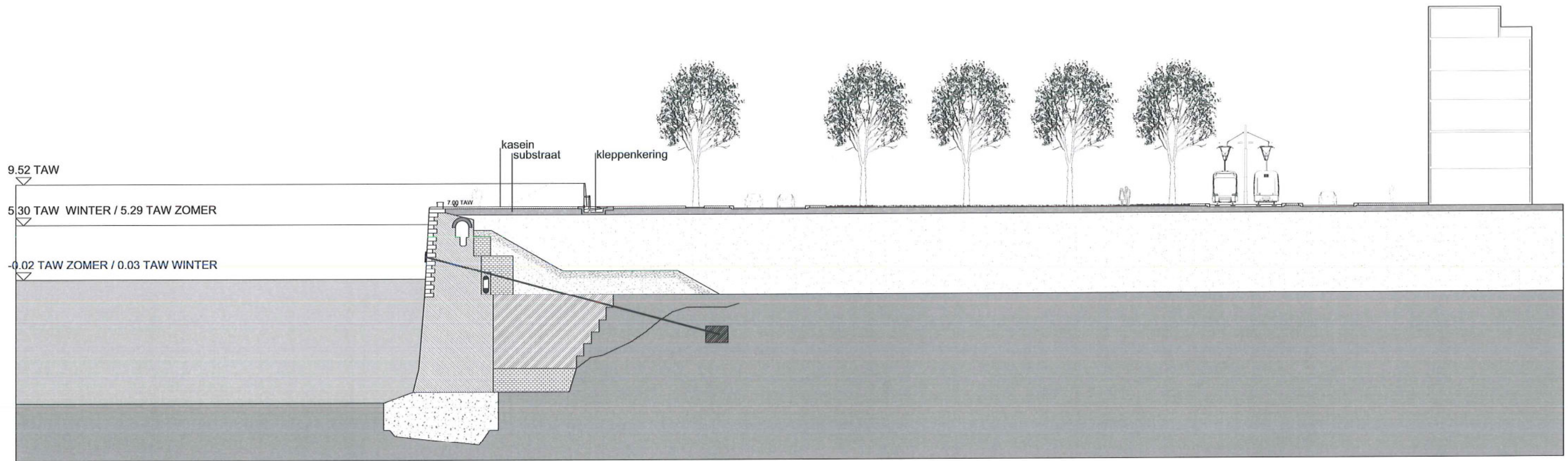


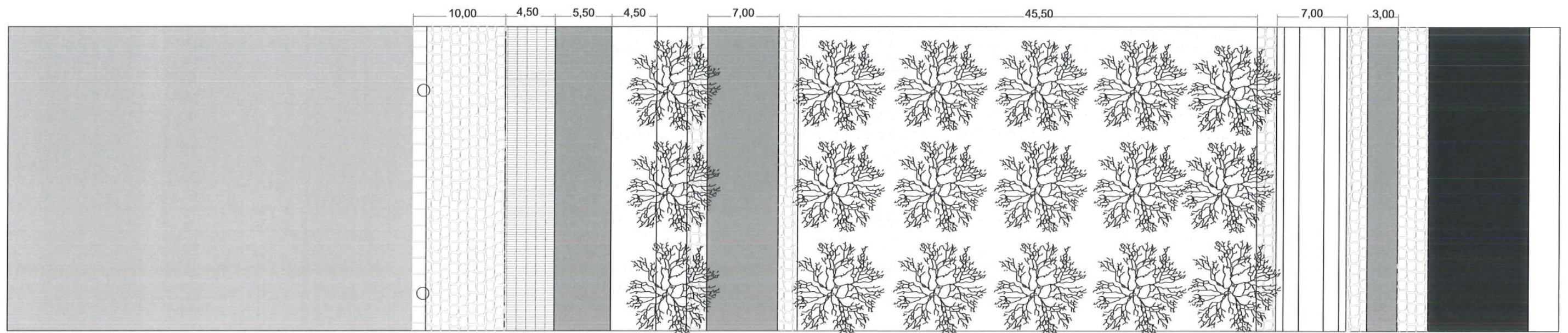
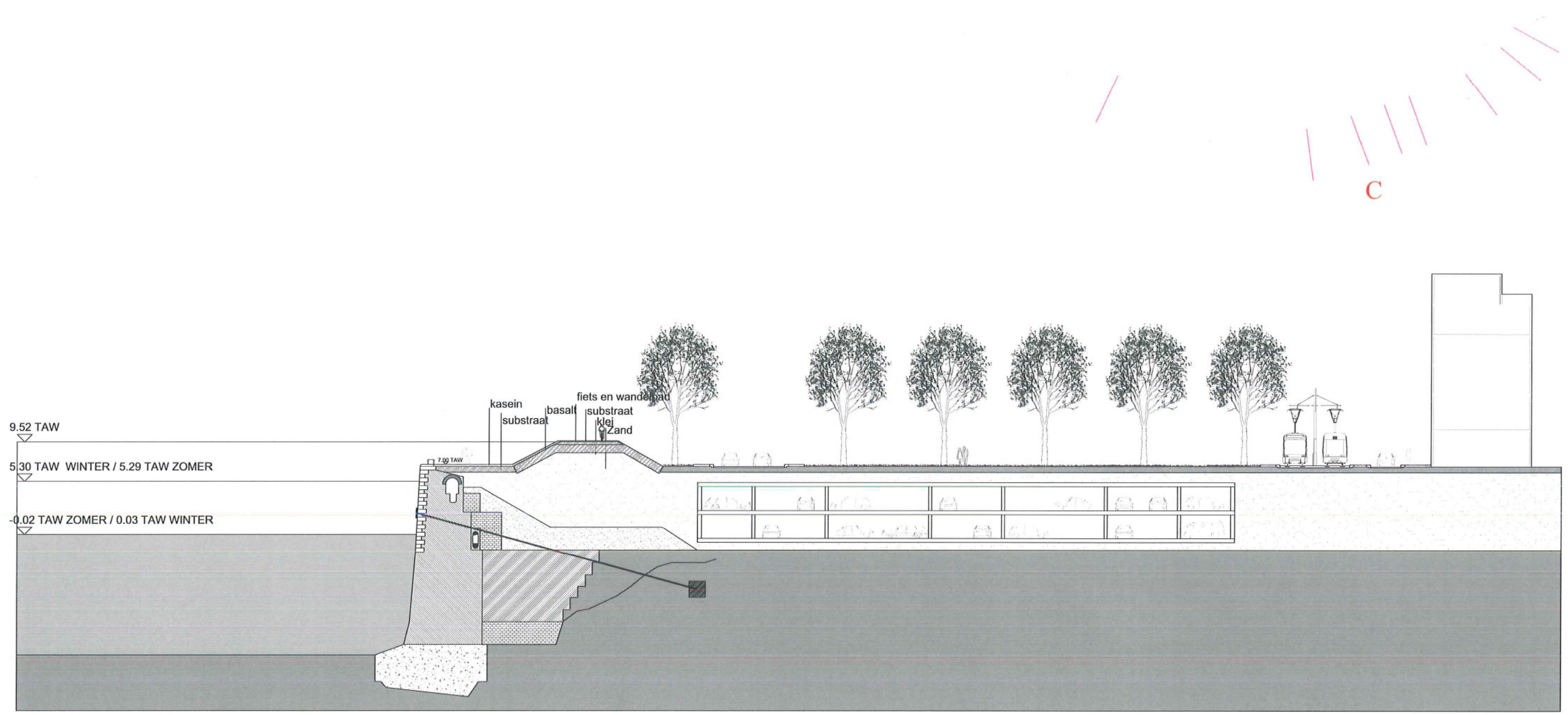
A

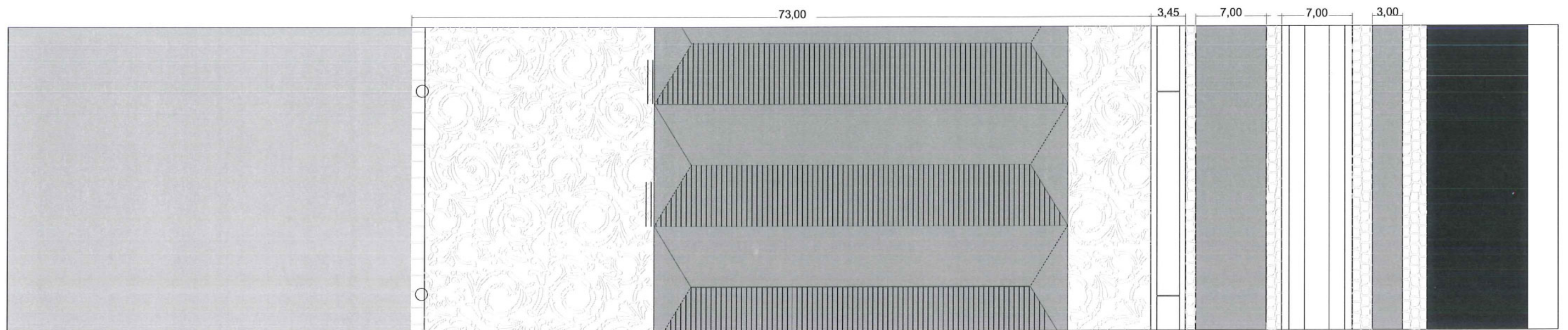
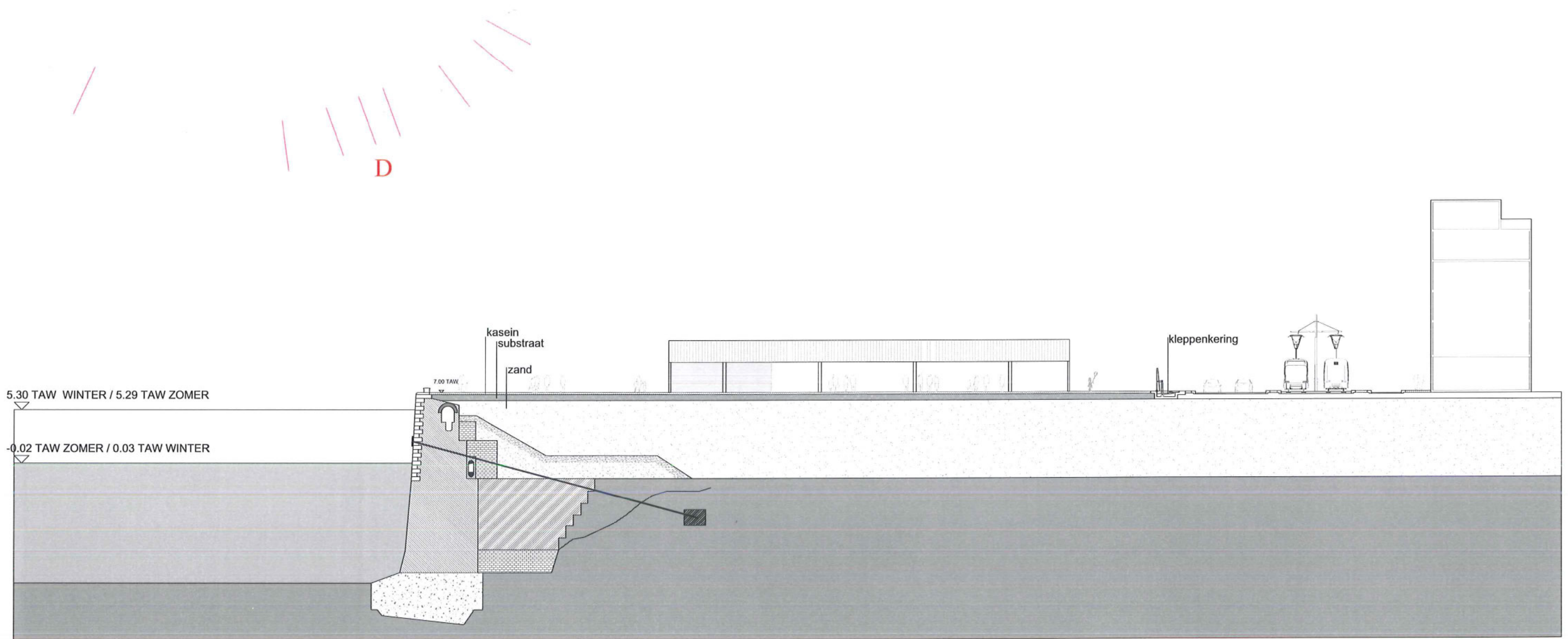


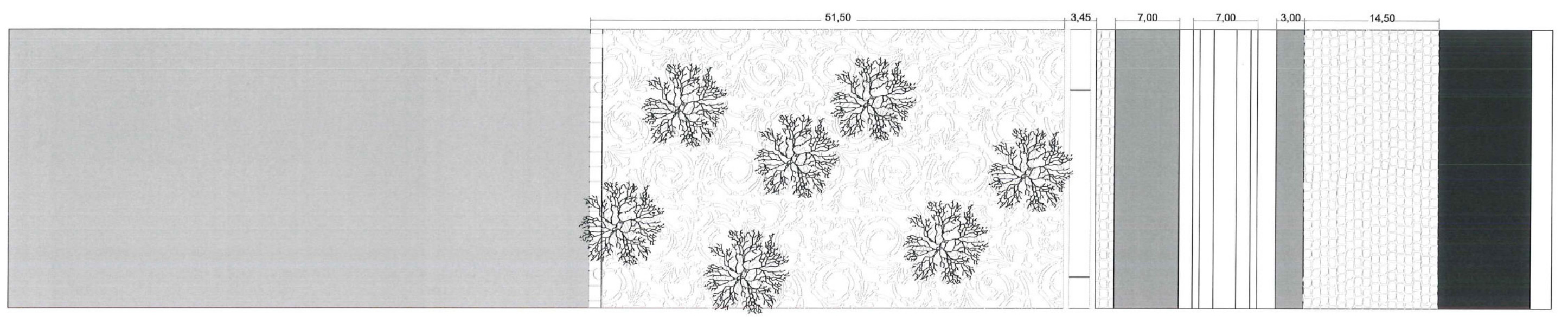
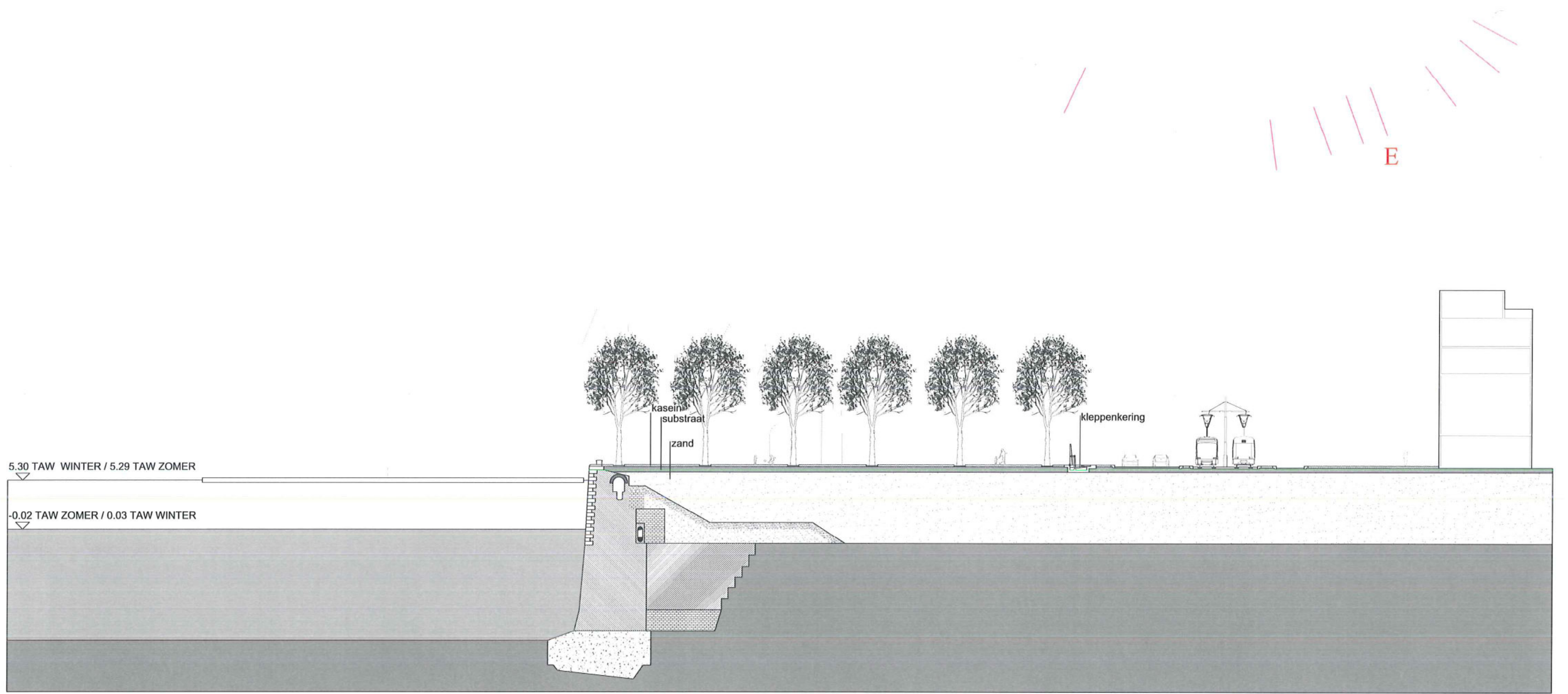


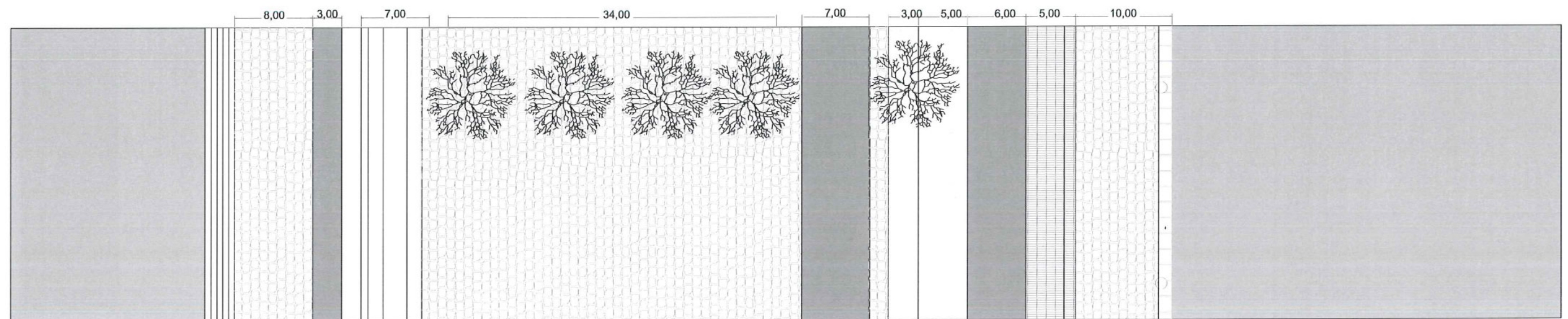
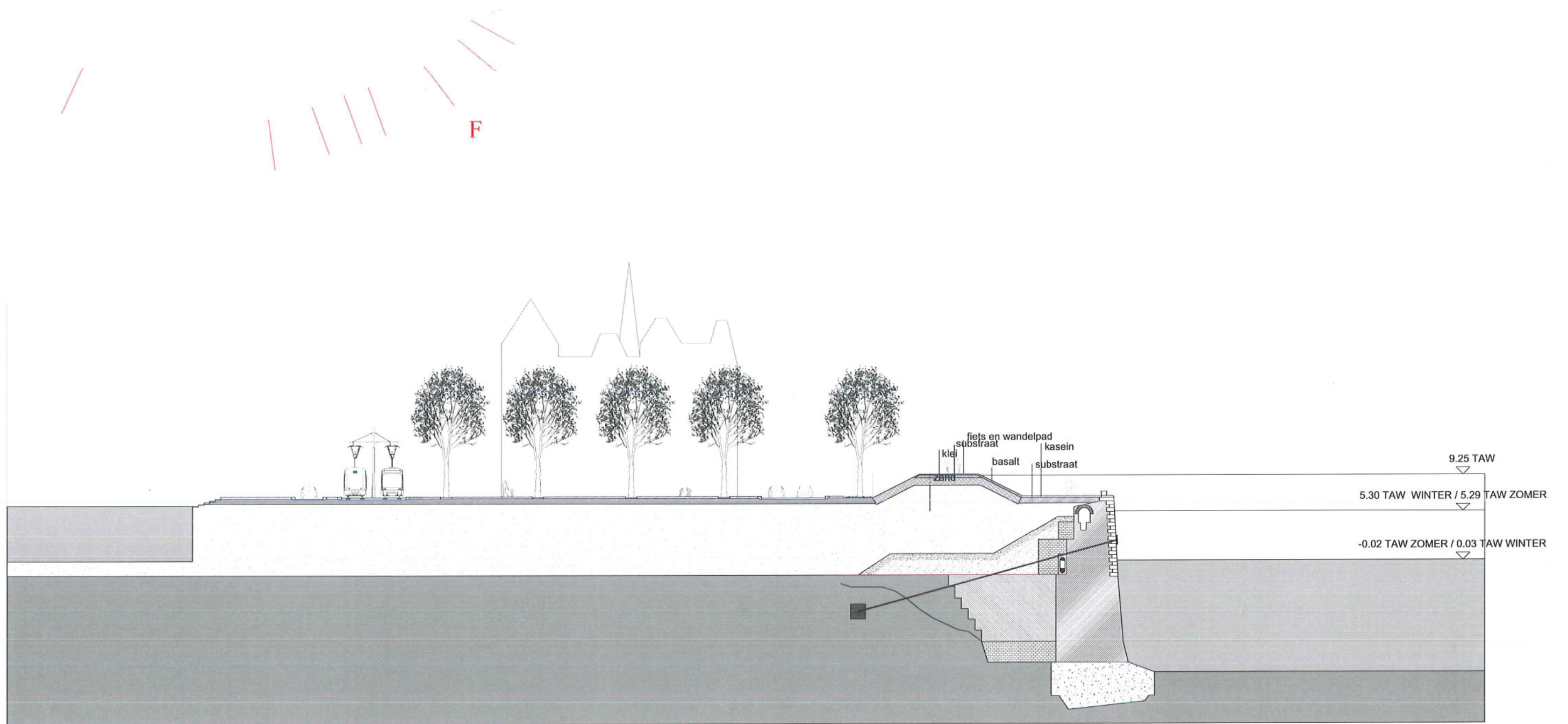
B

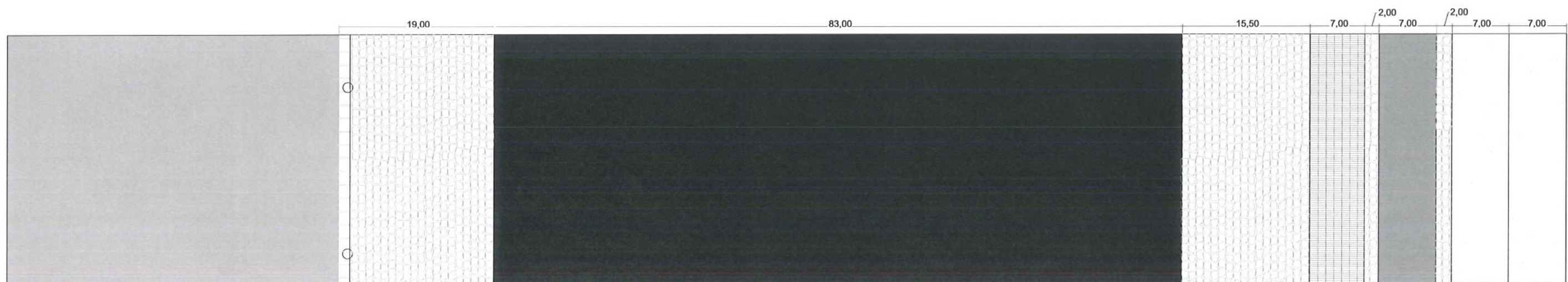
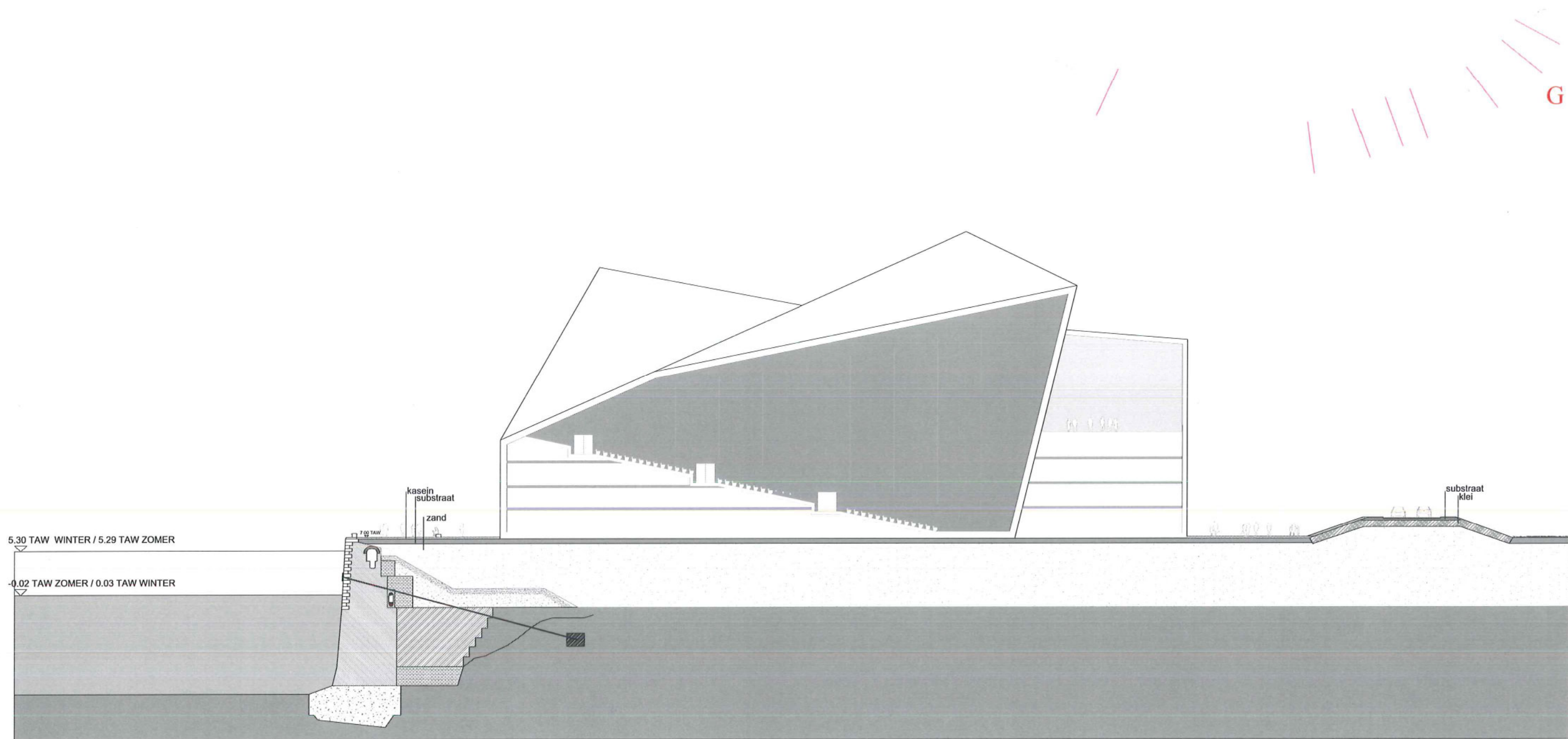






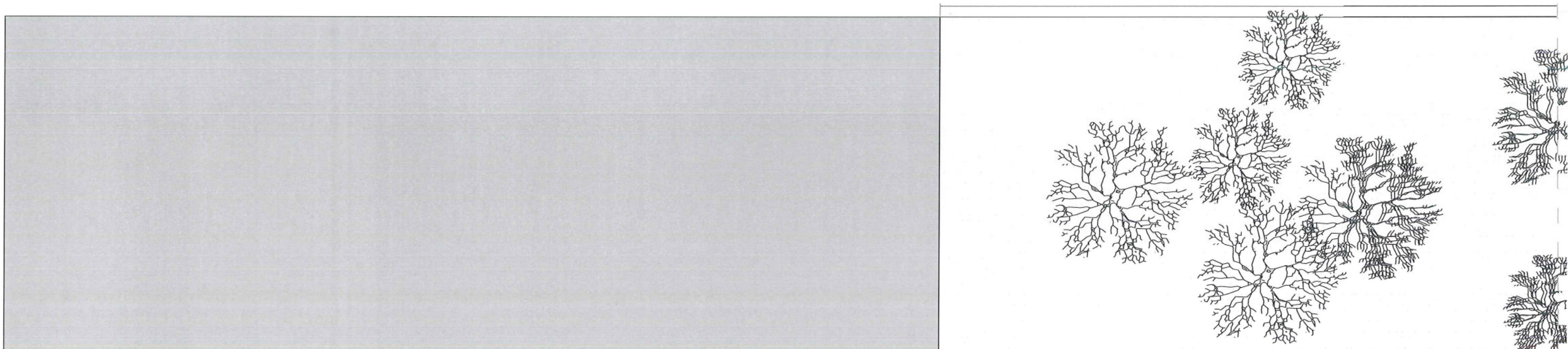
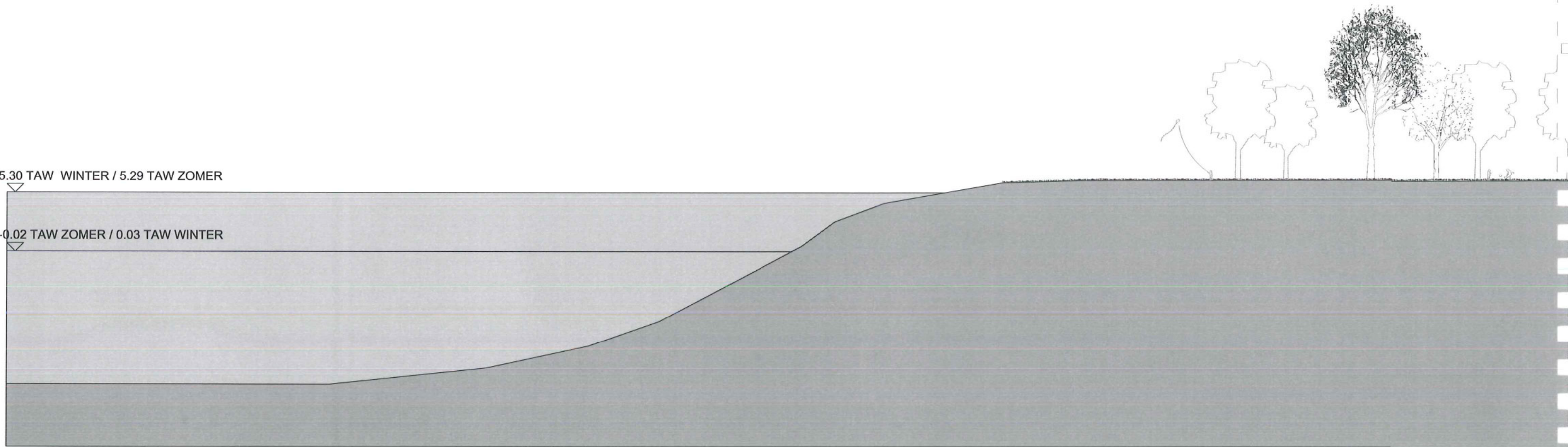


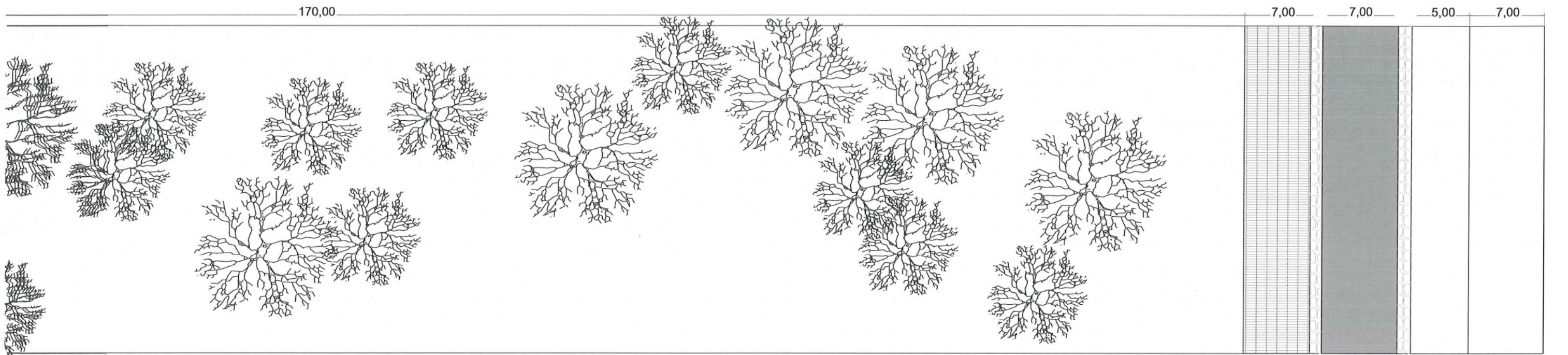
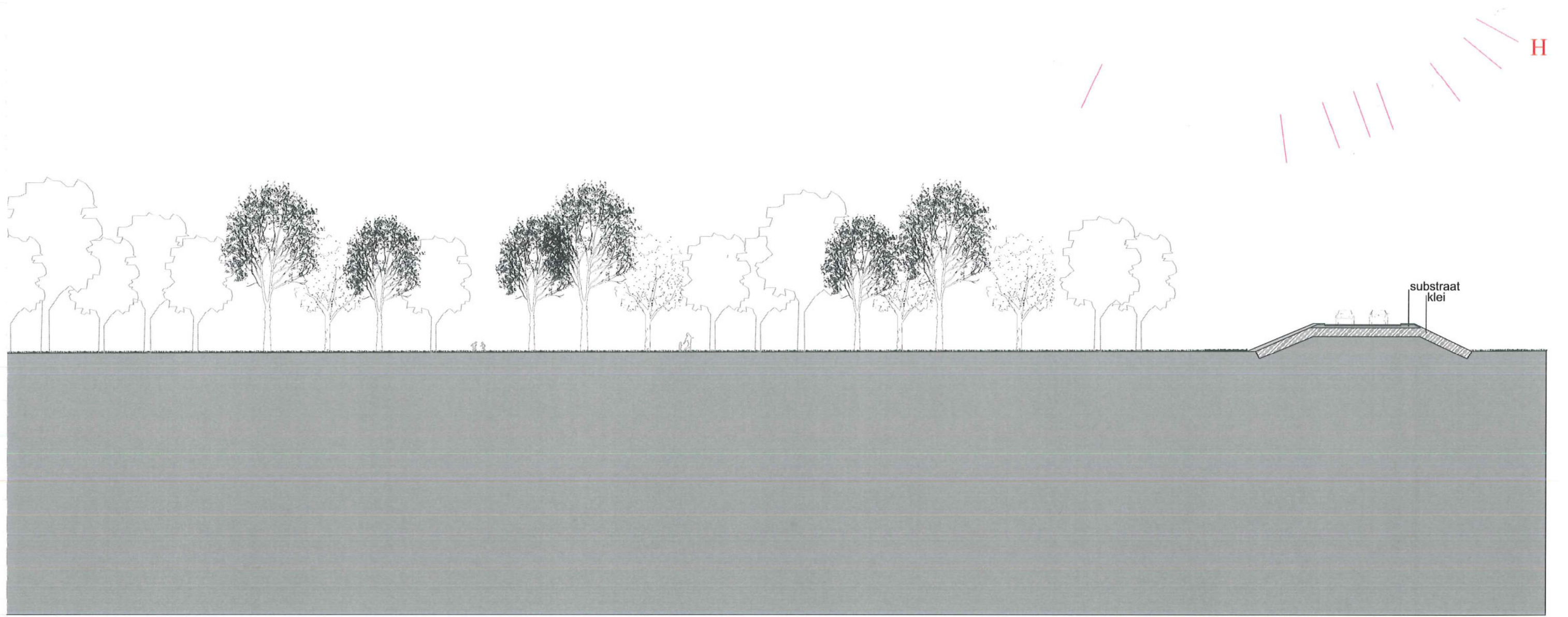




5.30 TAW WINTER / 5.29 TAW ZOMER

-0.02 TAW ZOMER / 0.03 TAW WINTER



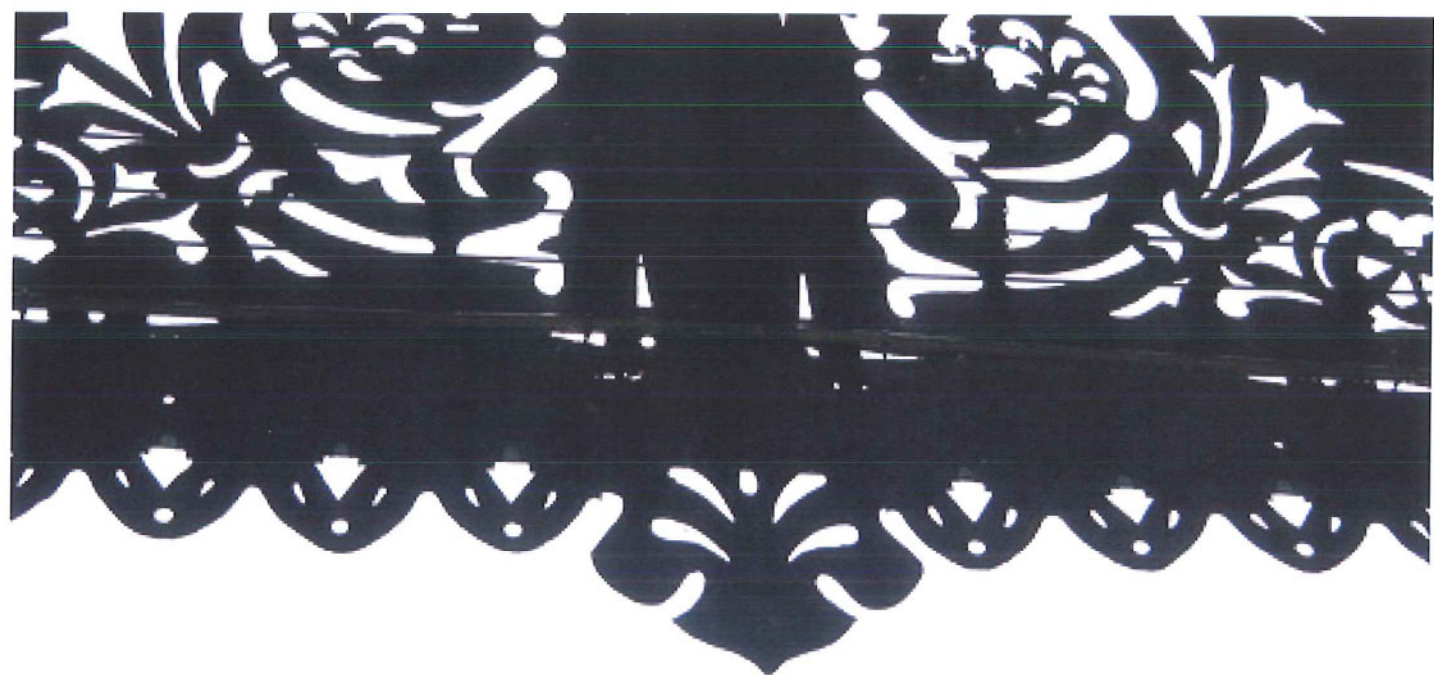




MATERIAAL GEBRUIK

III

KASSEIEN IN 19e EEUWS PATROON

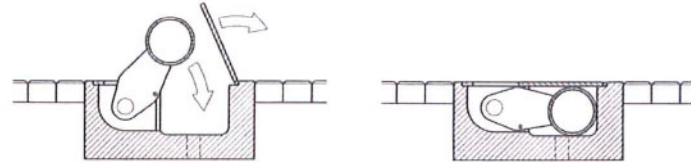


DOUANE HEK



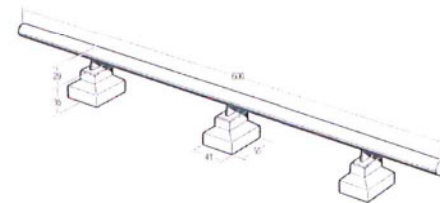
GELEIDERAIL: FLEXIBILE OPDELING VAN DE KAAI

Verzinkbare geleiderails



Bestaande uit een prefab gewapend betonnen bak, afm. 6212x880x400 mm, voorzien van een thermisch verzinkte geleiderail. De rail kan in verschillende diameters geleverd worden. Gepoedercoat in RAL-kleur en verzinkte stalen deksels en tornijzer (sleutel). RAL-kleur geleiderails en kleur betonbak op aanvraag. Rails ook in rvs-uitvoering verkrijgbaar.

Vaste geleiderails



In diverse lengten en stralen en in verschillende diameters. Uitvoering thermisch verzinkt en gepoedercoat in RAL-kleur of in rvs-uitvoering. Vaste geleiderails, afhankelijk van lengte, voorzien van twee of drie stuks gewapende betonpoeren, afmeting 410x543x350 mm.



GEBRUIK

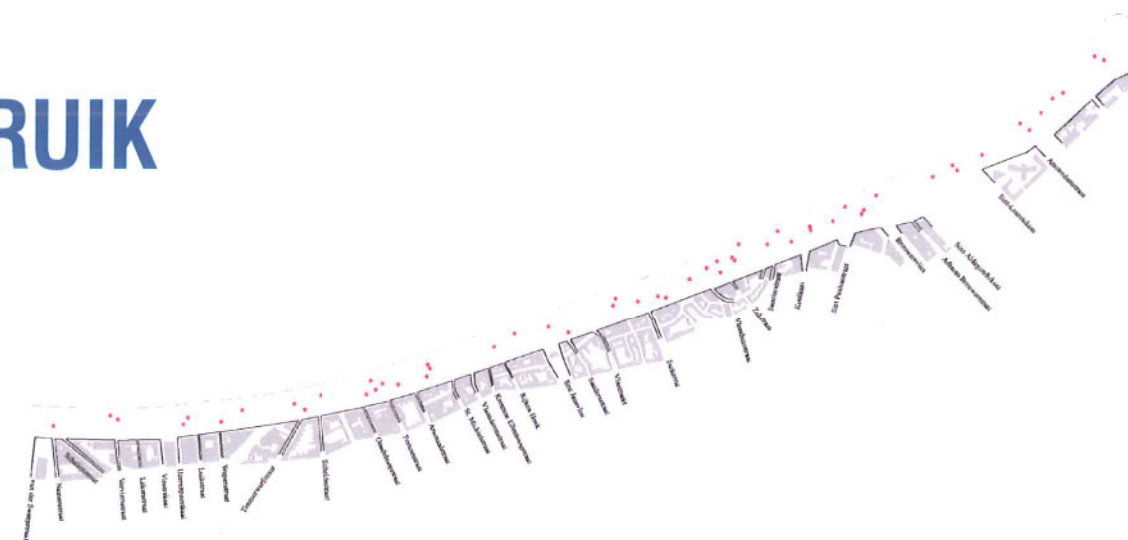
IV



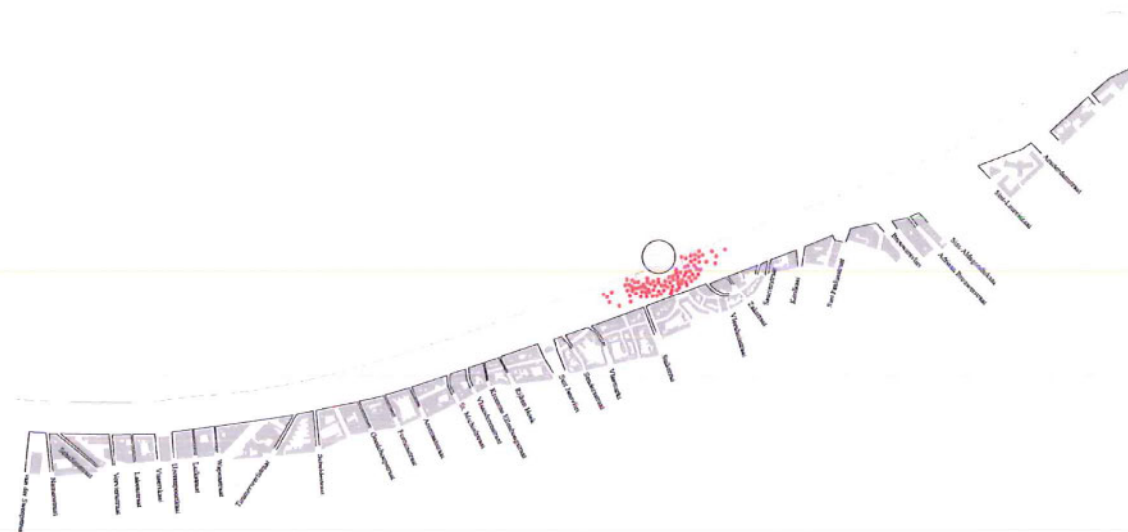


WISSELEND EN FLEXIBEL GEBRUIK VAN DE KADE

Normaal gebruik van de Kaai



Tijdens concerten



Bij 'Sailing-Schip-Race'

