

# Stadshavenplan 2020-2030

---

## Inhoud

1. Inleiding.....	2
2. SWOT-analyse stadshaven .....	2
3. Visie en bestemmingen .....	4
3.1. Visie-elementen.....	4
3.2. Krachtlijnen per deelgebied .....	4
3.3. Detailoverzicht bestemmingen .....	7
4. Projecten .....	8
4.1. Innovatieve Stadshaven .....	8
4.2. Haven- en maritieme erfgoedbeleving aan de Droogdokkensite .....	9
4.3. Bruggen en brugbediening.....	10
4.4. Pontons en steigers .....	13
4.5. Duurzame Stadshaven.....	15
Walstroom en andere voorzieningen.....	15
Afvalverzameling .....	16
Waterkwaliteit.....	17
4.6. Waterprogramma en waterbeleving.....	18
4.7. Watermobiliteit .....	19
4.8. Toekenning innames Stadshaven.....	19
4.9. Nautisch beheer Scheldekaaien zone stad.....	20
5. Aandachtspunten .....	20
5.1. Toegankelijkheid .....	20
5.2. Afstemming land – water .....	21
5.3. Veilige Stadshaven .....	22

## 1. Inleiding

Het Waterplan+ werd door het college goedgekeurd op 25 maart 2011. Het plan legde de richting vast waarin de watervlakken van het Eilandje zich verder zouden ontwikkelen, afgestemd op de stedenbouwkundige ontwikkeling van de nieuwe stadswijk het Eilandje. De krachtlijnen en de projecten van het Waterplan+ werden sindsdien grotendeels uitgevoerd. Ondertussen is de context en de omgeving ook sterk geëvolueerd en is er nood aan een nieuwe leidende visie. Dit geactualiseerde plan zal voortaan ook de naam Stadshavenplan (2020-2030) krijgen.

### Bestuurlijke context

De bestuurlijke context wijzigde fundamenteel sinds 2011. De belangrijkste elementen hierin zijn:

- Overdracht watervlakken: Sinds 2016 werd een groot deel van het Eilandje door het Havenbedrijf overgedragen aan de stad Antwerpen. Sinds 1 januari 2016 staat de stad Antwerpen in voor het beheer van de watervlakken, waarvan de eigendom ook in de loop van de komende maanden naar de stad Antwerpen zal worden overgedragen. Dit werd uitgevoerd op basis van het toenmalige Waterplan;
- Oprichting Stadshavendienst: In 2016 werd de stadshavendienst opgericht, die vanaf dat moment het nautische beheer van het Eilandje heeft overgenomen van het Havenbedrijf;
- Visie Innovatieve Stadshaven: in juli 2018 werd de beleidsvisie goedgekeurd voor de Innovatieve Stadshaven, dewelke de ontwikkelingsvisie neerlegt voor Eilandje fase 2 (Kempeneiland, Mexico-eiland, Asiadok Oostkaai, en aanliggende watervlakken Houtdok, Kempisch dok en Asiadok, alsook Steenborgerweert);
- Masterplan en beheer Scheldekaaien: in 2010 werd het masterplan Scheldekaaien goedgekeurd. Sindsdien wordt dit gefaseerd uitgevoerd. In 2020 werd principieel beslist om het nautisch beheer van de Scheldekaaien grotendeels over te dragen aan de Stad (mits het bekomen van toezichts- en handhavingsbevoegdheden).

### Scope Stadshavenplan

Het stadshavenplan 2020-2030 heeft volgende doelstellingen:

- Het vormt het beleidskader voor de Stadshaven voor de periode 2020-2030
- Het bepaalt de invulling en bestemming van watervlakken en kades voor de periode 2020-2030
- Het geeft de diverse lopende projecten weer die de visie op de stadshaven mee vorm moeten geven in de periode 2020-2030.
- Het vormt de basis voor de aanpassing voor het regelgevend kader dat van toepassing is in de stadshaven.

Het Stadshavenplan 2020-2030 heeft betrekking op het Eilandje en de Scheldekaaien zone Stad binnen de bevoegdheden van de stad Antwerpen. Daarnaast doet het vanuit een geïntegreerde visie op de invulling en bestemming van de watervlakken en kades ook aanbevelingen voor andere beleidsdomeinen en partners zoals de Vlaamse Waterweg of het Havenbedrijf Antwerpen.

## 2. SWOT-analyse stadshaven

In voorbereiding op de opmaak van het Stadshavenplan 2020-2030 is er een SWOT-analyse opgemaakt voor de Stadshaven. De resultaten van deze SWOT waren richtinggevend voor de verdere uitwerking van het Stadshavenplan 2020-2030.

### Sterktes

- Watertoerisme: Antwerpen is een aantrekkelijke bestemming voor passagiersschepen en cruiseschepen omwille van haar uitstraling, de aanvaarroutes, de aanmeerlocaties en de service die geboden wordt;

- Ligplaatsbeheer: Stad Antwerpen zette een transparant ligplaatsbeleid op en creëerde zo duidelijkheid voor bedrijven, bezoekers en bewoners;
- Jachthavens: Pleziervaart kan terecht in aantrekkelijke jachthavens in een unieke omgeving
- Lange termijn visie: Er ligt een langetermijnvisie vast voor het gehele gebied;
- Aandacht voor duurzaamheid en innovatie

### **Zwaktes**

- Onderbenutting wateroppervlakken: Sommige watervlakken blijven onderbenut, onder meer door een beperkt gebruik van de ligplaatsen met bestemming beroepsvaart;
- Rondvaarten: Het aanbod is versnipperd en vindt onvoldoende aansluiting bij andere trekpleisters op het Eilandje;
- Maritieme toegankelijkheid:
  - De bereikbaarheid van de jachthavens wordt bemoeilijkt door de bruggen en sluisen in en rondom het Eilandje;
  - De stad Antwerpen heeft slechts een beperkte greep op de bediening van bruggen en sluisen, wat een impact heeft op de toegang tot de watervlakken;
- Maritiem erfgoed: Er is geen structurele oplossing voor de situatie van verkommerd erfgoed zoals de Willemsbrug;
- Waterkwaliteit: De waterkwaliteit wordt nog negatief beïnvloed door de situatie van riolering op het Kempteneiland en in de westelijke zone van het Asiadok

### **Kansen**

- Scheldekaaien: Door integratie van de Scheldekaaien in de stadshaven kan een consistentere verhaal richting toeristische sector gebracht worden;
- Rondvaarten: een clustering van het aanbod en een verhoging van de zichtbaarheid kunnen een boost geven aan de rondvaarten in de zeehaven en het Scheldegebied vanuit het Eilandje;
- Droogdokkensite: De integratie van het Havenbelevingscentrum en een maritiem belevingscentrum op de droogdokkensite bieden een grote kans voor de ontwikkeling van deze site;
- Woonboten: De woonbootinfrastructuur in het Houtdok biedt de kans om woonboten verder duurzaam te clusteren in de stadshaven en ze te integreren in de omgeving;
- Levendigheid: Waterrecreatie en verblijfsplekken aan het water kunnen de betrokkenheid van de burgers bij het water verder versterken;
- Commerciële invulling: De zuidkant van het Eilandje biedt ruimte voor commerciële ontwikkeling die aansluit bij de Stad;
- Watermobiliteit: De mogelijkheden op het vlak van watermobiliteit kunnen verder geactiveerd worden

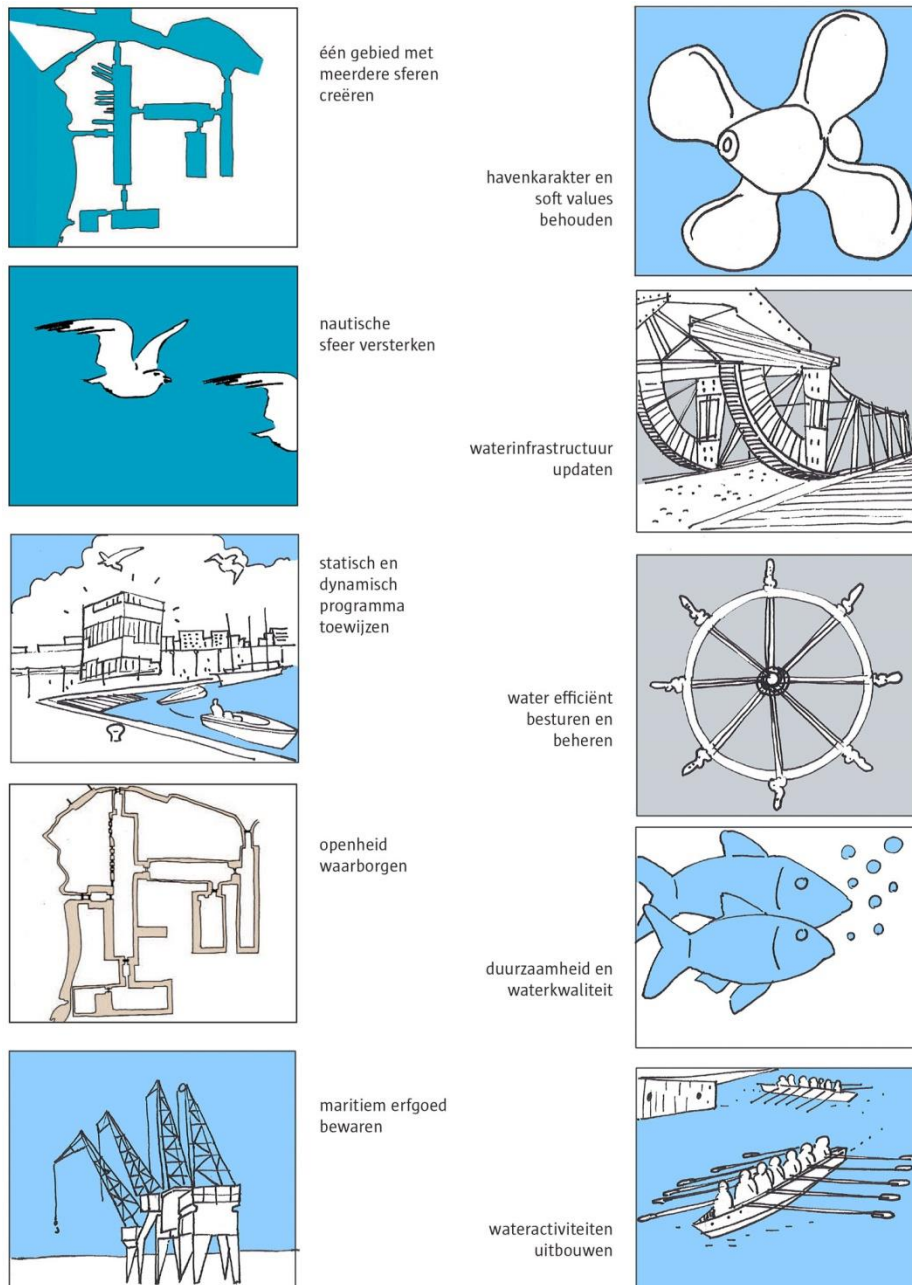
### **Bedreigingen**

- Maritieme toegankelijkheid
  - De bereikbaarheid van de stadshaven wijzigt drastisch tijdens de werken aan de Royerssluis en de Oosterweelverbinding;
  - De bedrijfszekerheid en het servicelevel van de toegang langs bruggen en sluisen vormt een bedreiging voor de toegankelijkheid van de stadshaven;
  - Extra brugverbindingen mogen nautisch verkeer niet verhinderen
- Er dient in het belang van de bewoners en watergebruikers een goede verhouding gevonden te worden tussen water- en landzijde en gebruik van de watervlakken, op vlak van toerisme, mobiliteit en overlast

### 3. Visie en bestemmingen

#### 3.1. Visie-elementen

In 2011 werden in het Waterplan+ tien visie-elementen goedgekeurd die richting gaven aan de verdere invulling van het Waterplan+ voor het Eilandje. Deze visie-elementen zijn nog steeds actueel en zijn ook van toepassing op de Scheldekaaien zone stad. Deze visie-elementen vormen dan ook de basis voor het Stadshavenplan 2020-2030.



#### 3.2. Krachtlijnen per deelgebied

Bovenstaande visie-elementen zijn vertaald naar de verschillende deelgebieden van de Stadshaven. Onderstaande krachtlijnen geven de visie weer op de nautische situatie, het gewenste gebruik van de watervlakken en de kaaimuren per deelgebied.



## 1. Eilandje: Droogdokken Noord

Droogdokken Noord omvat de droogdokken 8 tot en met 10 (watervlakken). Het gaat om hoogdynamische natte dokken in ondersteuning van het watertoerisme met focus op cruiseschepen (wachtbok, beperkte werkzaamheden, logistieke hub) en waterrecreatie (pleziervaart of andere invulling zoals zwemdok).

## 2. Eilandje: Kattendijkdok en Noordelijke Kopse kaaien van de site droogdokken

Het Kattendijkdok is een hoogdynamisch dok. In het zuidelijke deel ligt de focus op passagiersschepen (riviercruises) en op water-beleving en recreatie aan het nieuwe publiek ponton aan de New Yorkkaai. Het Zuiden van de New Yorkkaai wordt de thuisbasis voor dag rondvaartboten. Het noordoosten van het dok, ten noorden van Houtdok, maakt deel uit van de Innovatieve Stadshaven met watergebonden concessies en daarbij horende ligplaatsen voor beroepsvaart en aan het Zara Hadidplein een ligplaats voor evenementschepen (aan- en afmeren). De kopse kaaien van de site droogdokken vallen onder beheer van de stadshaven

### **3. Eilandje: Droogdokken Zuid**

Droogdokken Zuid omvat de droogdokken 1 tot en met 6. Op deze site komt het Havenbelevingscentrum en komt er een clustering van maritiem erfgoed in de stadshaven. Droogdokken Zuid worden een combinatie van natte, droge, statische en dynamische dokken in programmatorisch beheer door de bedrijfseenheid Talentontwikkeling en Vrije tijd (TV).

### **4. Eilandje: Houtdok**

Het Houtdok is een dynamisch doorgangsdok met de clustering van woonboten in het zuiden, aansluitend bij de bewoning aan het land in de Cadixwijk. De noordkaai is een onderdeel van de Innovatieve Stadshaven. Als nevenfunctie bevat de noordkaai een clustering van (ondersteunende) schepen voor de binnenvaart en een godsdienstige en sociale ankerplaats voor de varende gemeenschap. Op korte termijn primeert deze nevenfunctie. Op langere termijn worden aan deze kaai de opties op watergebonden activiteiten behouden, samenlopend met de ontwikkeling van het Mexico-eiland in de transitie van de Innovatieve Stadshaven.

### **5. Eilandje: Asiadok**

Het Asiadok is een hoog dynamisch dok. Dit dok maakt onderdeel uit van de innovatieve stadshaven. In het noorden en oosten van het dok zijn er voornamelijk watergebonden concessies. Het gedeelte van Asiadok ten zuiden van de nieuwe Asiafietsbrug is een laag dynamisch innovatiedok. De westkaai zal (secundair) ingevuld worden met passagiersschepen en binnenvaart

### **6. Eilandje: Kempisch dok**

Het Kempisch dok is een dynamisch dok, met focus op pleziervaart (concessie jachthaven) en waterrecreatie aan de westelijke kaai. De Oostkaai maakt deel uit van de innovatieve stadshaven. Als nevenfunctie zijn hier tijdelijke ligplaatsen beroepsvaart. Op korte termijn primeert deze nevenfunctie. Op langere termijn worden aan deze kaai de opties op watergebonden activiteiten behouden, samenlopend met de ontwikkeling van het Kempeneiland in de transitie van de Innovatieve Stadshaven. Aan de noordkaai en zuidkaai worden er commerciële ligplaatsen voorzien, resp. aansluitend bij het openbaar domein en de publieksfuncties van het hart van Innovatieve Stadshaven en het centrumziekenhuis ZNA. Aan het noordelijke einde van de Oostkaai is er een vaste ligplaats voor de Hondenboot.

### **7. Eilandje: Willemdok en Verbindingsdok**

Het Willemdok is een laagdynamisch dok, aansluitend bij het historisch stadscentrum. Aan de zuidkaai is er een concessie voor de jachthaven. Aan de noordkaai Willemdok en het verbindingsdok worden commerciële ligplaatsen voorzien, die momenteel aansluiten bij de toeristische activiteit in dit deel van de stadshaven.

### **8. Eilandje: Bonapartedok**

Het Bonapartedok is een laagdynamisch dok, eveneens aansluitend bij het historisch stadscentrum. Het watervlak is voorzien voor watergebonden evenementen en recreatie. Langs de kade is er plaats voor laagdynamische commerciële ligplaatsen, aansluitend bij het commerciële centrum en het gebruik van het watervlak. Een ponton aan het MAS wordt bij voorkeur gerealiseerd binnen het kader van de commerciële invulling van het Bonapartedok, waarbij het voor diverse doeleinden gebruikt kan worden.

### **9. Scheldekaaien: Rijnkaai**

De zone Rijnkaai vormt een nieuw waterfront aan het Eilandje met een gerestaureerd kaaivlak met historische kranen (erfgoed). Het huidige meerverbod o.w.v. de staat van de infrastructuur zal tot na de door De Vlaamse Waterweg geplande kaaimuurstabilisatie door de stad bestendig worden. Nadien bevat de Rijnkaai terug een aantal tijdelijke ligplaatsen voor binnenvaart als wachtplaats voor de Royerssluis in het belang van de commerciële zeehaven van Antwerpen. De zuidelijke kaai in de

geul van de Kattendijksluis geldt als een zoekzone voor wachtplaatsen voor de pleziervaart die richting de jachthavens op het Eilandje varen. Occasioneel kunnen er langs de Rijnkaai opleidings- en militaire schepen meren (bijvoorbeeld Tall ships).

#### **10. Scheldekaaien: Loodswezen**

De zone Loodswezen loopt van de Bonapartesluis tot het nieuwe cruiseponon ten zuiden van het Margueriedok. De Bonapartesluis is een zoekzone voor waterbeleving of watermobiliteit en is momenteel een aanmeerplaats voor de Scheepvaartpolitie en loodsen. Het Margueriedok is een zoekzone voor het WO II-memoriaal en voor de te waterlating van urnes. Deze zone moet daarom de nodige rust en sereniteit uitstralen. De zone tussen het Margueriedok en het cruiseponon vormt een tijdelijke ligplaats voor binnenvaart en occasioneel kunnen er opleidings- en militaire schepen meren (bijvoorbeeld Tall ships).

#### **11. Scheldekaaien: Centraal deel**

Het centrale deel van de Scheldekaaien vormt het centrale scharnierpunt voor watertoerisme, waterbeleving en watermobiliteit. Er komt een groot nieuw **niet-publiek cruiseponon** ten noorden van het Steenplein, een opwaardering van **ponon Steenplein tot publieke verblijfsruimte** voor waterbeleving en een **nieuw niet-publiek ponon voor watermobiliteit en passagiersschepen**, focus op dagrondvaartboten ten zuiden van het Steenplein. Ten zuiden van het nieuw ponon watermobiliteit en passagiersschepen zijn er bijkomende ligplaatsen voor riviercruises.

#### **12. Scheldekaaien: Sint-Andries en Zuid**

De zone Sint-Andries en Zuid vormt een niet-geprogrammeerde en overstroombare publieke ruimte nabij de rivier, met landgebonden lokale sport- en spelmogelijkheid nabij de stad en evenementenzone net ten zuiden van het Zuiderterras. Aan de kaaimuren zijn er nu tijdelijke ligplaatsen voor riviercruiseschepen maar in de toekomst zal de focus liggen op occasioneel binnenvaart, riviercruises en opleidings- en militaire schepen (bijvoorbeeld Tall ships) Met de heraanleg van de kaavlake aan de Zuidersluis en de introductie van de *urban beach* is de waterbeleving er inmiddels een feit. De Zuidersluis vormt ook nog een zoekzone voor watermobiliteit.

#### **13. Scheldekaaien: Nieuw Zuid en zone stedelijke activiteiten**

De kaavlake Nieuw Zuid vormt een lineair park en groene strip voor de woonwijk Nieuw Zuid. Aan deze kaaien geldt in principe een meerverbod voor scheepvaart. Het vormt ook een zoekzone ten noorden en zuiden van de zoekzone Scheldebrug als occasionele wachtkaai binnenvaart en zeevaart voor de nieuwe Scheldebrug en als noodligplaats, waarbij interactie met het land niet toegelaten is en geen walvoorzieningen worden aangelegd. Ter hoogte van Nieuw Zuid is ook een zoekzone voor de tewaterlating van urnes. Aan het multimodaal knooppunt van de aanlanding van de Scheldebrug, ter hoogte van de zone stedelijke activiteiten is ook een zoekzone voor watermobiliteit of waterbeleving.

### **3.3. Detailoverzicht bestemmingen**

De krachtlijnen per deelgebied zijn verder door vertaald naar een bestemming per onderdeel van de stadshaven, dit op het niveau van de kaainummers. Dit detailoverzicht geeft het overzicht van het type vaart en het type ligplaats dat wordt bepaald per kaainummer.

De bestemmingen uit het detailoverzicht zijn bepalend voor het ligplaatsbeheer in de Stadshaven. Om de nodige flexibiliteit te voorzien in het ligplaatsbeheer zijn er voor verschillende locaties hoofd- en nevenfuncties gedefinieerd. De hoofdfuncties hebben in principe prioriteit en zijn ook richtinggevend op lange termijn. De nevenfuncties zijn mogelijk indien de hoofdfunctie niet wordt ingevuld.

**Bijlage 1** bevat een overzicht en omschrijving van de verschillende types van vaartuigen en ligplaatsen die mogelijk zijn in de Stadshaven.

**Bijlage 2** bevat een overzicht van de bestemming per kade en onderdeel van de Stadshaven.

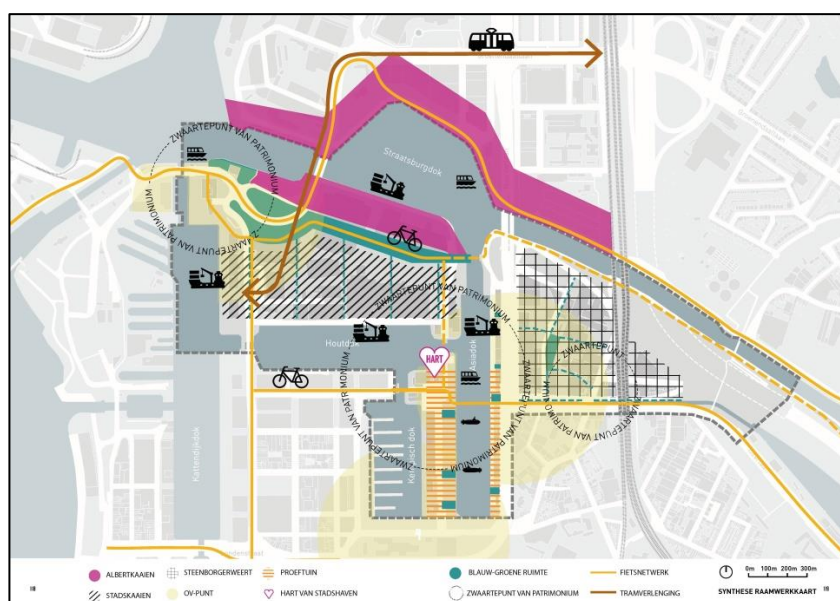
## 4. Projecten

Om de lange termijnvisie op de Stadshaven te kunnen realiseren zijn er verschillende projecten gedefinieerd die hiertoe bijdragen. Deze projecten geven uitvoering aan de verschillende visie-elementen en krachtlijnen en geven ook een overzicht van de verschillende beleidsdomeinen waarop gewerkt moet worden.

Deze projecten maken deel uit van specifieke besluitvorming. De beschrijving van deze projecten in het Stadshavenplan 2020-2030 is dan ook informatief.

### 4.1. Innovatieve Stadshaven

De noordoostelijke zone van de stadshaven is een overgangsgebied tussen stad en haven. In dit gebied zit vooral veel bedrijvigheid, en dergelijke functie wil de stad graag daar houden en uitbreiden. Met de Innovatieve Stadshaven wil de stad dit gebied alle ontwikkelingskansen geven. AG Vespa en Business & Innovatie stimuleren het transitietraject naar de verdere ontwikkeling en invulling aan landzijde van de Innovatieve Stadshaven gekoppeld aan de watervlakken, rekening houdende echter met de lopende langdurige landconcessies (vb op het Mexico-Eiland).



#### Krachtlijnen Innovatieve Stadshaven als toekomstig ontwikkelingskader

- Interactie tussen land en water verhogen
  - de kaaien op het Mexico-eiland en de noordzijde van het Asiadok zijn voor lokale belevering en watergebonden overslag (bv Bouwhub Kempeneiland).
  - De zuidzijde van het Asiadok kan een innovatiedok worden voor bedrijven of instellingen die experimentele toepassingen willen ontwikkelen voor de maritieme of mariene sector.
  - Watermobiliteit: mogelijkheden voor personenvervoer over water benutten
- Inspelen op de mogelijkheden van een eventuele nieuwe tramlijn in harmonie met de watermobiliteit



- Mogelijkheid om het Singel- en Ringfietspad te sluiten (onderzoek Oost-West fietsbrug over het Asiadok en het Kempisch dok)
- De routes voor het vrachtverkeer optimaliseren
- Groene en blauwe ruimtes te creëren, dit onder andere door een groenstructuur en waterbuffering te voorzien.
- Een parcelering op maat van een compacte stadshaven
- Het waardevol patrimonium integreren en opwaarderen
- Aanbevelingen over zoneringen:
  - kaaian langs het Albertkanaal gereserveerd voor bedrijven met watergebonden overslag
  - omgeving rond te onderzoeken tramhaltes voorzien voor dienstensector, met een compact ruimtegebruik en een hoog aantal werknemers
  - zuiden van de Asiadok-Oostkaai voorbehouden voor innovatie

### Gewenste bedrijvigheid

In de visie van de Innovatieve Stadshaven worden volgende types van gewenste bedrijvigheid aangeduid:

- Logistiek 2.0: logistiek die meerwaarde toevoegt aan het product, die de werkgelegenheid in de stad stimuleert en die mee de stedelijke mobiliteit ontlast;
- Havengerelateerde dienstverlening met een duidelijke relatie tussen stad en haven;
- Test- en makerspaces: innovatieve startende en opschalende maakbedrijfjes die water-, haven- of maritiemgebonden zijn en/of sterk technologie-gedreven;
- Maakindustrie: focus op bedrijven die zich specialiseren in technologie en 'mass-customisation', een combinatie van het beste van maatwerk en massaproductie.

### Katalysator van de Innovatieve Stadshaven

Het Kempeneiland en het zuidelijke deel van Asiadok-Oostkaai, inclusief het tussenliggende watervlak, komen in de visie van de Innovatieve Stadshaven naar voor om als katalysator de transitie van het gebied op gang te trekken.

## 4.2. Haven- en maritieme erfgoedbeleving aan de Droogdokkensite

De Droogdokkensite Zuid wordt de pool voor havenbeleving (door de provincie Antwerpen) en maritiem erfgoed (onder programmatorisch beheer van TV). Deze site zal volgende functies bevatten:

- **Maritiem depot:** de Droogdokkensite Zuid wordt de plaats voor het behoud, beheer en het tonen van het maritiem erfgoed van het MAS;
- **Havenbelevingscentrum:** het Havenbelevingscentrum van de provincie Antwerpen, dat zich op dit moment in Lillo bevindt, wordt verplaatst naar de Droogdokkensite;
- **Werkplaats maritiem erfgoed:** een plaats voor het MAS en externen om in samenwerkingsverband ook te werken aan maritiem erfgoed;
- **Kantoorfunctie:** de Droogdokkensite voorzien in de huisvesting van de stedelijke diensten ter plekke bijvoorbeeld TV/Cultuur en de Stadshavendienst;
- **Jeugdwerking:** de Droogdokkensite wil ook een plaats zijn waar jongeren zich thuis voelen en kunnen aansluiten bij de beleving van de haven in al zijn facetten.

De Droogdokkensite bestaat uit 6 droogdokken. Deze droogdokken zullen op termijn ingevuld worden als een combinatie van natte dynamische, natte statische, werkende en droog statische dokken.

De Droogdokkensite komt tot stand in een samenwerkingsverband tussen verschillende stedelijke partners, jeugdpartners, de provincie, het Havenbedrijf en verschillende maritiem georiënteerde partners.

De verdere invulling en vormgeving van de Droogdokkaansite maakt deel uit van specifieke besluitvorming.

### 4.3. Bruggen en brugbediening

De Stadshaven is een haven en moet vanuit die optiek maximaal bereikbaar zijn voor scheepvaart. Anderzijds ligt de Stadshaven in het centrum van Antwerpen en zijn brugverbindingen noodzakelijk binnen het kader van de stedelijk landmobiliteit. In het Stadshavenplan 2020-2030 wordt daarom gezocht naar een optimum tussen voldoende maritieme toegankelijkheid en stedelijke mobiliteit.

#### **Stedelijk project bediening kunstwerken**

De bediening van de bruggen en de Kattendijksluis zijn bepalend voor de toegankelijkheid en dynamiek van de Stadshaven, zowel op het water als op het land. De bediening van de kunstwerken vertoont nu onderling grote verschillen en sluit niet meer aan bij de hedendaagse mobiliteitsbehoeften op het land en het water. De jachthavens signaleerden meermaals de beperkte bereikbaarheid en impact op hun jachthaven. Ook voor de andere waterweggebruikers is de huidige situatie suboptimaal. Daarom wordt er een stedelijk project opgestart rond optimalisatie en bediening waarin de bestaande en eventuele nieuwe kunstwerken, ongeacht de beheerder, worden bekeken naar mobiliteitsperformantie, maximaal worden geautomatiseerd en voorzien van bediening op afstand. Automatische bediening op afstand van de kunstwerken is essentieel voor het scheepvaartverkeer, wordt bij voorkeur op elkaar afgestemd en zou ook wachttijden op het land sterk reduceren. In het stedelijk project bediening kunstwerken zal gewerkt worden aan een optimaal bedieningsmodel, dat daaropvolgend in overleg met de verschillende beheerders maximaal gerealiseerd dient te worden, willen we de mobiliteit voor alle (vaar)weggebruikers verbeteren. Dit is ook een expliciete vraag van de *stedelijke toezichtcommissie jachthavens*, die verder betrokken dient te worden in de werkgroep rond dit project. Dit project moet onder andere ook resulteren in een beheersmatrix en rolverdeling binnen de stedelijke diensten op het vlak van bediening en beheer van deze kunstwerken.

#### **Overzicht bruggen en sluzen in de Stadshaven**

##### **1. Zoekzone nieuwe Kattendijkbrug Oost-West**

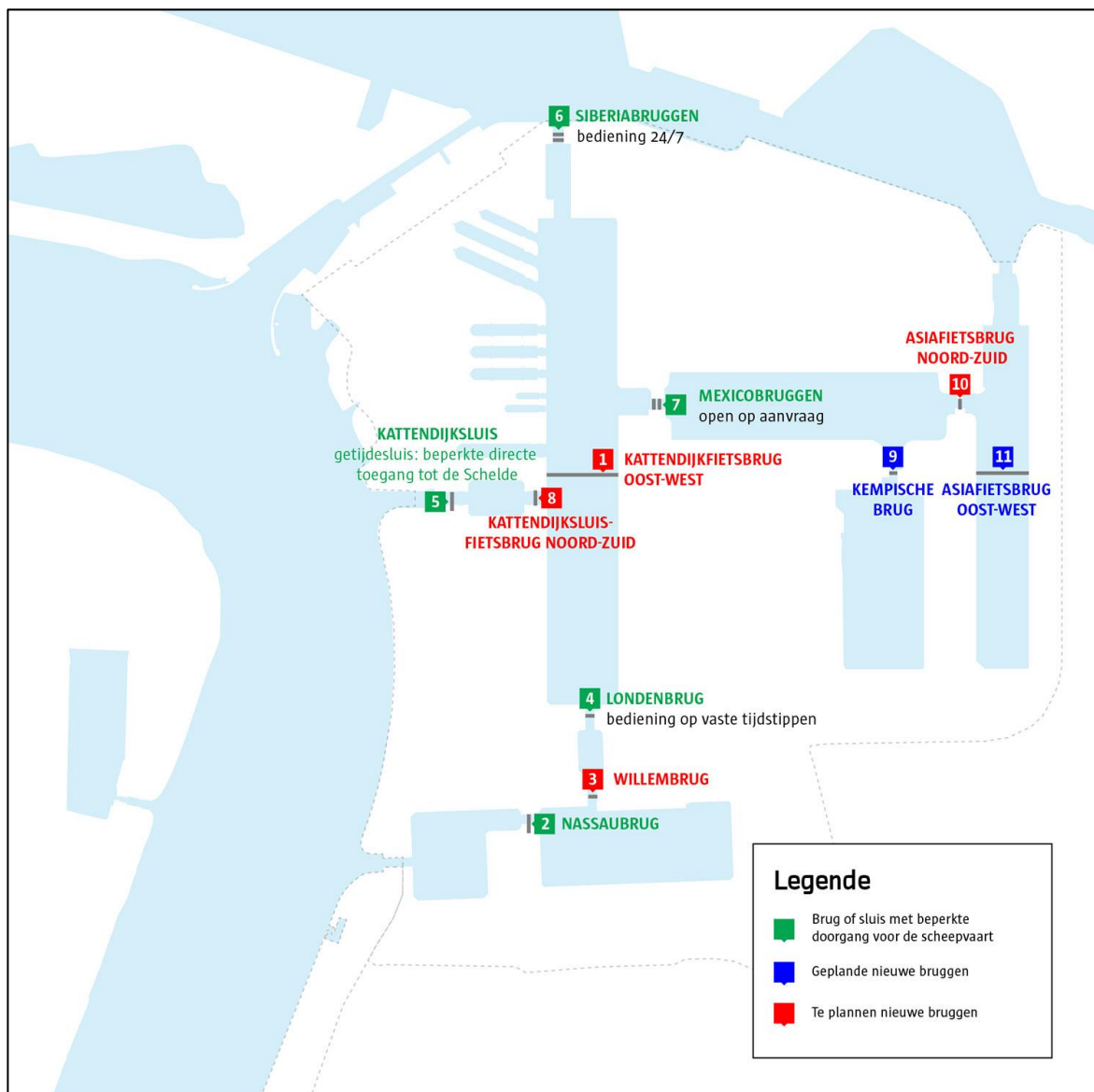
- Deze brug in het midden van het Kattendijkdok kan voetgangers en fietsers de kans geven om het lange Kattendijkdok in het midden over te steken. Deze brug zou in het verlengde liggen van de Kempische brug en de Asiabrug (Oost-West).
- Deze brug is nog niet gepland noch gebudgetteerd.
- **Randvoorwaarden:** Het Kattendijkdok is een hoogdynamisch dok. Deze nieuwe brug is enkel mogelijk indien ze automatisch en op afstand bedienbaar is en geen negatieve impact heeft op de dynamiek van het Kattendijkdok (watertoerisme en cruisevaart,) en op de toegankelijkheid van het Willemdok (concessie Jachthaven).

##### **2. Nassaubrug**

- De Nassaubrug werd gerestaureerd. De brug blijft bedienbaar door het Havenbedrijf. Minimaal blijft de huidige beperkte bedieningsfrequentie behouden, zodat de ligplaatsen in het Bonapartedok ingevuld kunnen worden en het centrale deel als evenement- en recreatie zone kan gebruikt worden. Beheer en onderhoud moet dan ook voorzien blijven binnen de stad.
- Automatisering van deze brug is op termijn wenselijk wil men het Bonapartedok op meer dynamische wijze gaan ontsluiten, maar is vandaag minder prioritair gelet op het beperkt aantal bewegingen van de brug in functie van de huidige invulling van Bonapartedok.

### 3. Willebrug

- De Willebrug is niet actief en ligt op kant. Eigendom wordt over afzienbare tijd overgedragen van Havenbedrijf naar de stad Antwerpen.
- Ingebruikname van deze brug is nog niet gepland of gebudgetteerd. De Stadshaven is geen vragende partij gezien de verdere mobiliteitsbeperkingen op jachthaven Willemdok en invulling Bonapartedok.
- **Randvoorwaarden:** In gebruik name is enkel mogelijk mits automatische bediening op afstand die vanuit nautisch oogpunt (bij voorkeur) gelijklopend is met de bediening van de Londenbrug, zodat de jachthaven van het Willemdok en het Bonapartedok vlot bereikbaar blijven. Bij ingebruikname gaat de voorkeur uit naar het gebruik van een replica omdat deze bedrijfszekerder is en in vergelijking met renovatie aanzienlijk goedkoper is. Er dient ook bekeken te worden of de brug (elders) een andere invulling kan krijgen.



### 4. Londenbrug

- De Londenbrug werd vernieuwd zodat deze brug gebruikt kan worden voor tramverkeer. Deze brug wordt opgenomen in het stedelijk project van maximale automatisering en bediening op afstand. Snellere draaitijden zou de land- en watermobiliteit verbeteren.

## 5. Kattendijkssluis/ -brug

- De Kattendijkssluis (eigendom van De Vlaamse Waterweg) werd gerenoveerd. Deze getijdensluis biedt op zeer beperkte momenten toegang tot de Schelde. De bediening van de Kattendijkssluis is op dit moment blokkerend voor toegang van pleziervaart met bestemming jachthaven Willemdok en jachthaven Kempische dok.
- Deze brug wordt mee bekeken in het stedelijk project van optimalisatie, maximale automatisering en bediening op afstand. Een renovatie (i.e. onder beheer van De Vlaamse Waterweg) en meer op maat van de pleziervaart lijkt hier aangewezen.

## 6. Siberiabruggen

- Eén van Siberiabruggen (eigendom van het Havenbedrijf) is in gebruik. Deze brug wordt mee bekeken in het stedelijk project van optimalisatie, maximale automatisering en bediening op afstand. Een automatisatie (i.e. onder beheer van het Havenbedrijf) is wenselijk voor de land- en watermobiliteit.

## 7. Mexicobruggen

- De Mexicobruggen (eigendom van het Havenbedrijf, op termijn over te dragen naar de stad Antwerpen) werden gerenoveerd voor een semi-automatisering zodat deze bruggen gebruikt zouden kunnen worden voor een hogere frequentie scheepvaart en tramverkeer.
- Deze bruggen worden opgenomen in het stedelijk project van maximale automatisering en bediening op afstand.

## 8. Zoekzone nieuwe fiets- en voetgangersbrug aan Kattendijkssluis (Noord-Zuid)

- De Kattendijkssluis in eigendom en onder beheer van de Vlaamse waterweg heeft maar één brug voor landverkeer, wat zorgt voor een aanzienlijke vertraging op het land bij bediening voor de scheepvaart (sluisbeweging). Gelet op de verwachte bezoekersstromen naar de Droogdocksites Zuid is een tweede geautomatiseerde brug met bediening op afstand voor fietsers en voetgangers wenselijk
- Deze brug is nog niet gepland noch gerealiseerd. Voor deze brug werd er wel al een haalbaarheidsstudie uitgevoerd

## 9. Kempenbrug (Oost-West)

- De historische Kempenbrug wordt vervangen door een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers
- De realisatie van deze brug is ten vroegste gepland vanaf 2026 indien ze op basis van verder onderzoek geen negatieve impact heeft op de passagiersvaart.
- **Randvoorwaarden:** Automatische bediening op afstand is uitdrukkelijk vereist omwille van bereikbaarheid jachthaven Kempisch dok, recreatie (beleving op het water) en ligplaatsen beroepsvaart.

## 10. Asiabrug (Noord-Zuid)

- De bestaande brug werd buiten dienst gesteld en zal in 2020 afgebroken worden
- Vernieuwing van deze brug voor fietsers en voetgangers wordt aangestipt in de visie van de Innovatieve Stadshaven en dient verder onderzocht.
- Bouw en ingebruikname van deze brug is nog niet gepland of gebudgetteerd.
- **Randvoorwaarden:** Automatische bediening op afstand is uitdrukkelijk vereist omwille van bereikbaarheid van het Houtdok, Kattendijkdok en het Kempisch dok

## 11. Nieuwe Asiafietsbrug (Oost-West)

- Met deze nieuwe Oost-West fietsverbinding komt er een aansluiting tussen de Noorderlaan/IJzerlaan/Slachthuislaan en het Kempeneiland/Cadixwijk
- De realisatie van deze brug is gepland vanaf 2026

- **Randvoorwaarden:** Het ontwerp en bediening van de nieuwe brug mogen niet blokkerend zijn voor de hoofd en nevenactiviteiten in het innovatiedok ten zuiden van de brug. Automatische bediening op afstand is dan ook wenselijk omwille van bereikbaarheid van dit watervlak.

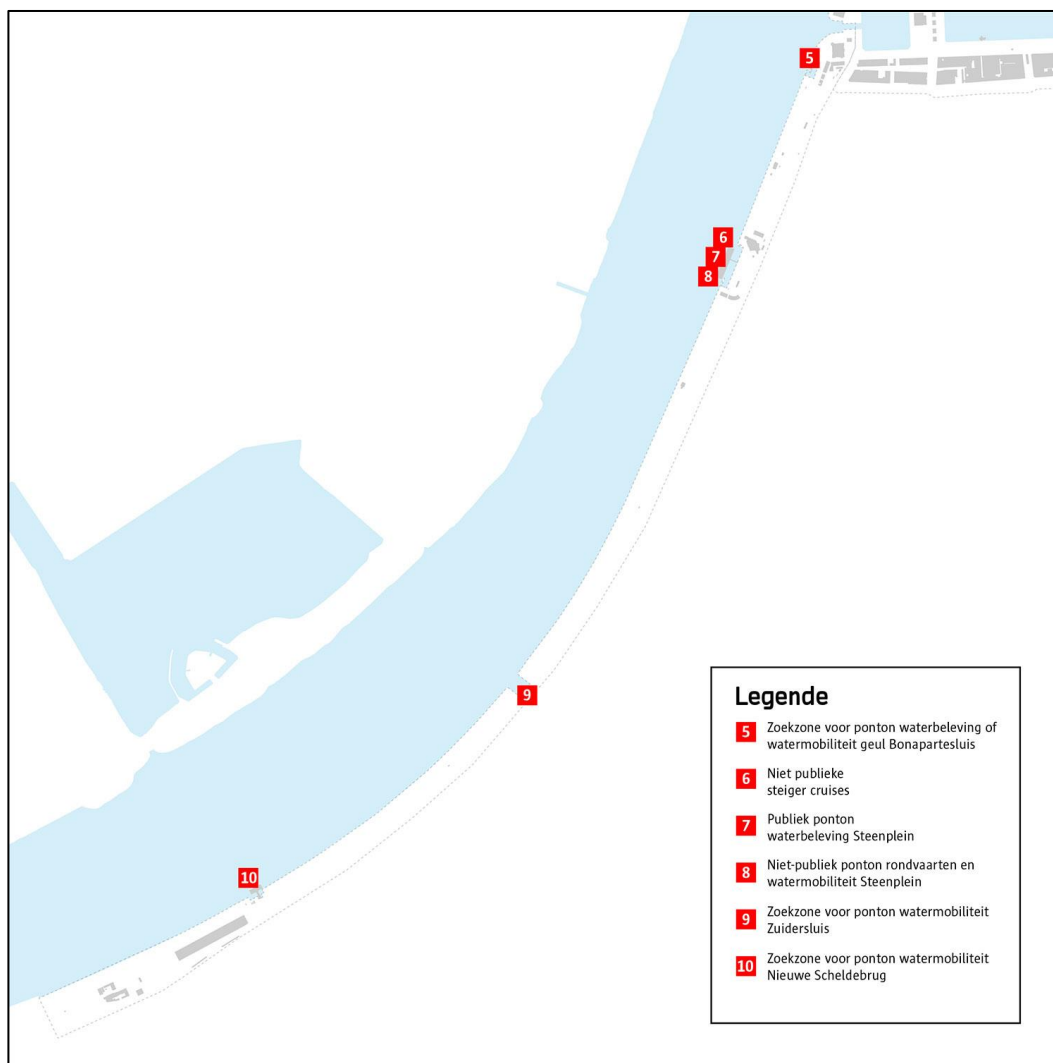
#### 4.4. Pontons en steigers

Pontons en steigers vormen een belangrijke schakel tussen de watervlakken en het land. Daarom zijn ze sterk ondersteunend om de verschillende functies van de stadshaven te realiseren zoals waterbeleving, recreatie en mobiliteit. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende steigers en pontons in de Stadshaven. Het is belangrijk dat bij de aanleg van nieuwe pontons en steigers, ongeacht de eigenaar en beheerder, het gebruik duidelijk bepaald wordt en in functie daarvan ook de eventuele maatregelen steeds worden getroffen naar veiligheid en overlast. Voor de pontons/ steigers op de Schelde (watermobiliteit) wordt vooral gekeken naar de Vlaamse Waterweg om deze te beheren.



Locatie	Functie	Status
1. Kempisch dok	publieke steiger waterbeleving, watermobiliteit en waterrecreatie	Gerealiseerd
2. Kattendijkdok Oostkaai	Publieke steiger waterbeleving, watermobiliteit en wachtsteiger pleziervaart	Gebudgetteerd / Gepland
3. Droogdokken Noord	Aanlegsteiger pleziervaart (aanlegplaats pleziervaart (kortstondig ) en riviercruises (watertoerisme) Zoekzone logistieke hub cruisesector	Niet gebudgetteerd / niet gepland
4. Bonapartedok	Aanlegsteiger vaartuigen occasioneel > 300 ton (passagiersschepen en Tall ships), waterbeleving en verlaagde toegang tot centrale deel BD voor recreatie, commerciële invulling en watergebonden evenementen	Nog niet gebudgetteerd / Nog niet gepland Voor de ontwikkeling van dit ponton wordt eerst een marktverkenning georganiseerd. Dit ponton kan wellicht gerealiseerd worden via het voorziene (deels) commerciële gebruik van het Bonapartedok
5. Geul Bonapartesluis	Scenario 1: publiek ponton waterbeleving in de geul Scenario 2: zoekzone niet publiek ponton, aanlegsteiger watermobiliteit	Gebudgetteerd (Vlaamse Waterweg) / Nog niet gepland
6. Nieuwe cruiseponton	<b>Niet publiek ponton, aanlegsteiger</b> voor zee- en riviercruises	Gebudgetteerd / in uitvoering
7. Steenplein	publiek ponton waterbeleving	Nog niet gebudgetteerd / Nog niet gepland
8. Steenplein	Zoekzone niet-publiek ponton, aanlegsteiger watermobiliteit en watertoerisme (rondvaarten)	Nog niet gebudgetteerd / Nog niet gepland
9. Zuidersluis	Zoekzone ponton, niet-publiek, aanlegsteiger watermobiliteit	Gebudgetteerd (Vlaamse Waterweg) / Nog niet gepland
10. Zone nieuwe Scheldebrug	Zoekzone niet publiek ponton, aanlegsteiger watermobiliteit	Nog niet gebudgetteerd / Nog niet gepland

**Watermobiliteit aan publieke pontons en steigers:** watermobiliteit is in principe enkel mogelijk aan niet-publieke pontons omdat het frequent aanmeren van grotere schepen moeilijk verenigbaar is met waterbeleving. De publieke pontons van het Eilandje vormen hier een uitzondering op. De aanmeerfrequentie en de grootte van de schepen zal hier vermoedelijk beperkt blijven, waardoor er geen onverenigbaarheid is met waterbeleving.



#### 4.5. Duurzame Stadshaven

De Stadshaven wil een duurzame haven zijn. Daarom wordt er ingezet op de verbetering van de waterkwaliteit en proberen we de impact van de activiteiten in de Stadshaven op de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

#### Walstroom en andere voorzieningen

In het Waterplan+ uit 2011 werd reeds een inplanting van walstroomvoorzieningen, waterpunten, mogelijkheden om afvalwater te lozen, ... voorzien. De plannen van toen zijn toe aan een update. Er wordt extra gefocust op walstroomvoorzieningen voor riviercruises. Indien mogelijk, worden vaartuigen nu al verplicht om walstroom af te nemen. Op die manier wordt de geluidshinder door het gebruik van generatoren maximaal vermeden en wordt de uitstoot van diezelfde generatoren verminderd. In het MJP 2020-2025 werden middelen voorzien om walstroom te realiseren op het Eilandje en de Scheldekaaien. De stad wil hier verder op inzetten en haar gebruikers hier ook maximaal toe stimuleren.

Om deze walstroom te realiseren zal er een concessie opgestart worden. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de walstroomlocaties die in de concessie opgenomen zullen worden. Hierbij werden volgende principes gehanteerd:

- Er wordt door de stad walstroom voorzien op de ligplaatsen die frequent en voor een langere periode gebruikt worden (bvb ligplaatsen binnenvaart, erfgoedschepen, riviercruises, dag rondvaartboten, ... );
- Bij commerciële ligplaatsen moet er ook walstroom zijn, maar deze moet voorzien worden door de exploitant. Deze voorwaarde wordt meegenomen bij de toekenning van de ligplaatsen;
- Voor kades waar schepen occasioneel en kortstondig aanmeren (bvb Rijnkaai) wordt in principe geen walstroom voorzien, tenzij na evaluatie op lange termijn blijkt dat dit op een bedrijfseconomisch verantwoorde manier haalbaar is;
- Op plaatsen waar schepen vooral kort aanmeren (wachtplaats, steigers watermobiliteit, ... ) wordt geen walstroom voorzien



### Afvalverzamelning

Voor de afvalverzamelning van schepen is er in principe een sluitende oplossing voor ieder type van vaart of ligplaats.



Type vaart/ligplaats	Afvalverzameling
Beroepsvaart	Afgifte in "containerpark" voor beroepsvaart in zeehaven
Commerciële ligplaatsen	Volgen in principe vuilnisafhandeling bewoners / bedrijven (sorteerstraat of ophaling)
Woonboten	Volgen in principe vuilnisafhandeling bewoners (sorteerstraat of ophaling)
Cruiseschepen	Staan zelf in voor afvalopslag en afvalophaling, maar huidige vorm met containers op de voorkaai is niet steeds compatibel met heraangelegd openbaar domein en het gebruik daarvan. Zijn vragende partij voor afvalafgifte in Stadshaven

Vanuit de cruisesector is er wel de vraag om een afvalafgifte te organiseren in de stadshaven.

Hiervoor zijn volgende pistes mogelijk:

- Afgifte aan de ligplaatsen: deze oplossing is zeer klantvriendelijk voor de cruiseschepen, maar vraagt zeer grote investeringen en heeft waarschijnlijk een zeer grote impact op land (bewoners, openbaar domein, ...).
- Logistieke hub: een logistieke hub aan de noordelijke rand van de Stadshaven (Straatsburgdok of Droogdokken Noord) zou een oplossing kunnen zijn voor de afgifte van afval en vuil water.
- Afvalophaling per schip - schip

Samen met de bedrijfseenheden OS, SB, AG VESPA en SW zal een project opgestart worden waarin de optimale vorm van afvalinzameling onderzocht wordt.

## Waterkwaliteit

Om de waterkwaliteit in de Stadshaven te verbeteren wordt er getracht om lozingen maximaal te beperken. Het gaat veelal om lozingen via het rioleringsstelsel dat nog niet volledig afgescheiden is en om occasionele lozingen van schepen.

### Lozing afvalwater in de Stadshaven door scheepvaart

Lozing van afvalwater door schepen is verboden in de Stadshaven. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de manier waarop de verschillende types van scheepvaart moeten omgaan met vuil water.

Vaartuig	Maatregel	Stand van zaken
Woonboten	Clustering in het Houtdok-Zuid en vaste aansluiting op riolering voor afgifte vuilwater	Gerealiseerd
Jachthaven Willemdok	Centrale verzameling afvalwater walstation (extra voorwaarden concessieovereenkomst en verbod via PRSH)	Gerealiseerd
Jachthaven Kempisch dok	Centrale verzameling afvalwater walstation (extra voorwaarden concessieovereenkomst en verbod via PRSH)	Gepland 2021
Passagiersvaart	Eigen opvangcapaciteit (vuilwatertank – waterzuiveringsinstallatie) aan boord, verplichting Europees.	Gerealiseerd
Beroepsvaart	Geen verplichting Europees (uitzondering) maar verbod in PRSH. Gebruik van dienstverleningsovereenkomst afgifte bilges, ed. in zeehavengebied via vaste leverancier.	Gerealiseerd

### **Lozing afvalwater in de Stadshaven via riolering**

Vooraf rond Kempeneiland is de riolering nog aangesloten op de dokken. Deze historische erfenis zorgt voor ongewenste lozing van afvalwater in de Stadshaven. Deze problematiek en de scheiding van regenwater en vuilwater wordt systematisch aangepakt bij de heraanleg van het openbaar domein.

### **Drijfvuil**

Er is de voorbije jaren door de stad veel aandacht geschonken aan het verwijderen van vuil en door de stadshavendienst aan drijfvuil. Omdat de vereisten in een stedelijke context anders zijn dan in het zeehavengebied, zal de stad er zich toe organiseren om met een hogere frequentie drijfvuil op het Eilandje te verwijderen. De aankoop van een aparte werkboot is reeds voorzien in het meerjarenplan 2020-2025. Naast het verminderen van de ecologische impact zorgt dit ook voor een verbeterde veiligheid (schroef- en roerschade ) op het water.

### **Monitoring waterkwaliteit**

Zolang de riolering niet afgekoppeld is van het water van de watervlakken in de Stadshaven moet de waterkwaliteit verder gemonitord worden door metingen uit te voeren. Dit onder andere in functie van de (sport)evenementen op water

## **4.6. Waterprogramma en waterbeleving**

De Stadshaven maakt deel uit van het toeristische hart van de stad. Daarom is het belangrijk dat bewoners en bezoekers betrokken zijn bij de wateroppervlakken in de Stadshaven. Waterbeleving en levendigheid op het water zijn daarbij cruciaal. Hierbij dient een harmonie gevonden worden tussen beleving en de sociale draagkracht van de omgeving voor deze activiteiten (veiligheid, overlast,...).

### **Waterrecreatie (kayak, kleine elektrische bijbootjes pleziervaartsector, ... )**

Waterrecreatie is nu niet mogelijk tenzij gebonden aan evenementen (bvb Antwerpse toertocht kano vaarders, kleinzeilerij, Drakenbootfestival, ...). Waterrecreatie speelt in de toekomst wel een belangrijkere rol in de levendigheid van de wateroppervlakken en kan de verbinding tussen burgers en de Stadshaven versterken. Waterrecreatie is evenwel niet verenigbaar met hoogdynamische havenactiviteiten. Daarom wordt er een onderzoek opgestart om na te gaan of bepaalde types van waterrecreatie d.m.v. een reglement mogelijk gemaakt zouden kunnen worden in de laagdynamische delen van de stadshaven zoals het Willemdok, Bonapartedok en Kempisch dok. Op langere termijn zou dit ook mogelijk kunnen zijn in het Houtdok en zuidelijk Asiadok. Aandachtspunt is hierbij het evenwicht van deze activiteiten met de draagkracht van de omgeving en veiligheid.

### **Verblijven aan het water**

Bewoners en burgers brengen graag tijd door langs het water. Hiervoor wordt expliciet ruimte voorzien op de verschillende publieke steigers in de stadshaven. Voorbeelden hiervan zijn de publieke steigers en pontons voor waterbeleving aan het Kempisch dok, de New Yorkkaai en het Steenplein. Ook de *urban beach* aan de Zuidersluis past in deze ambitie rond waterbeleving. Aandacht voor de veiligheid aan de waterranden is hierbij nodig (voldoende verlichting,...).

### **Clustering rondvaartboten**

De rondvaarten zijn belangrijk om de betrokkenheid van bewoners en bezoekers bij de stadshaven en zeehaven te vergroten. De rondvaarten werden in het verleden georganiseerd vanop verschillende plaatsen, wat resulteerde in een zekere versnippering van het aanbod. Om dit tegen te gaan worden er vijf vaste ligplaatsen voorzien aan de zuidoostkant van het Kattendijkdok, vlakbij het publieke ponton aan de New Yorkkaai. Hier is ook een zoekzone om een centrale ticketverkoop te

voorzien. Hiervoor dient er ruimte voorzien te worden in bijvoorbeeld een bouwblokontwikkeling of in alternatieve ruimtes. Deze ligplaatsen worden vergund via het ligplaatsbeheer van de stadshaven. Door deze clustering krijgen de rederijen die voorzien in rondvaarten in de commerciële zeehaven en het Scheldegebied een duidelijk herkenbare plaats in de stad Antwerpen.

### Zwemmen in de stadshaven

Een zwemvoorziening zou in de stadshaven een zeer sterke aantrekkingspool kunnen zijn. Zwemmen is echter verboden op de meeste plaatsen. De ervaring met o.a. de badboot en andere zwembaden, vijvers en plassen leert evenwel dat hieraan best de nodige randvoorwaarden gekoppeld worden. Die randvoorwaarden hebben bijvoorbeeld betrekking op veiligheid, waterkwaliteit, duurzaamheid maar ook naar toegankelijkheid, economische haalbaarheid, exploitatie, en beheer en onderhoud. Het Bonapartedok en droogdok 10 lijken de meest haalbare locaties voor openluchtzwemmen. Deze dokken worden dan ook aangeduid als zoekzone voor een openlucht-zwemzone en op die manier opgenomen in het stedelijke watersportbeleidsplan dat wordt opgemaakt door AG Vespa.

### 4.7. Watermobiliteit

De Stadshaven leent zich naast het vervoeren van goederen en toeristen ook tot de organisatie van watermobiliteit. Er loopt een visieontwikkeling binnen de stad Antwerpen over hoe deze watermobiliteit het best vorm gegeven kan worden. Dit gebeurt in overleg met partners zoals het Havenbedrijf, De Lijn en de Vlaamse Waterweg. De opties op dit vlak zijn verschillend voor de twee grote onderdelen van de Stadshaven:

#### Uitgangspunten Eilandje

- Het Eilandje ligt achter sluizen en kent veel bruggen, dus snelle verbindingen naar delen van de stad die buiten het Eilandje liggen zijn daarom moeilijk. Er is wel potentieel richting het zeehavengebied en het Albertkanaal.
- Opties rond watermobiliteit dienen samen bekeken te worden met de ontwikkeling van de Innovatieve Stadshaven en de mobiliteitsbehoeften die deze ontwikkeling met zich meebrengt.

#### Uitgangspunten Scheldekaaien

- Voor de Scheldekaaien is er een optie voor watermobiliteit over langere afstanden, zoals de bestaande Waterbus (verbinding tussen zeehavengebied, centrum en randgemeenten stroomopwaarts).
- Daarnaast is er een optie voor korte verbindingen binnen de stad
- De configuratie en het exploitatiemodel om beide mobiliteitsvragen te beantwoorden, zal verder bepaald worden binnen de stedelijke visie op watermobiliteit. Hierbij wordt gekeken naar de Vlaamse Waterweg voor het beheer van de pontons en steigers .
- Zoekzone stopplaatsen: onderstaande plaatsen zijn zoekzones die in aanmerking komen om als stopplaats te fungeren voor watermobiliteit aan de Scheldekaaien en omgeving (van noord naar zuid).

Noorderkasteel	Bonapartesluis	Steenplein	Scheldebrug
Sint Anneke	Linkeroever	Zuidersluis	Blue Gate

### 4.8. Toekenning innames Stadshaven

De Stadshaven ondersteunt zeer verschillende activiteiten, die daarom vaak een verschillende type van inname van de Stadshaven vragen. In het verleden werd er vaak exclusief gewerkt met concessies. Om voldoende flexibel te kunnen inspelen op de gewenste dynamiek in de Stadshaven (ovaak vraag naar kortstondigligplaatsen) zal de visie uit dit Stadshavenplan vertaald worden in een

transparant ligplaatsbeheer Stadshaven, dat gebruikt zal worden voor de toekenning van innames naast de drie types van concessies die zullen blijven bestaan. Dit stadshavenplan bepaalt de bestemming waarbinnen ligplaatsen flexibel zullen kunnen worden toegekend.

Type	Voorbeelden	Opmerkingen
(Watergebonden-) landconcessie	Asiadok Noordoost	Lopende concessies toegekend door Havenbedrijf Antwerpen (na eigendomsoverdracht terreinen in beheer bij AGVESPA)
Concessie woonboten	Houtdok Zuid	Toegekend door AG Vespa (2020)
Concessie jachthaven	Kempisch dok en Willemdok	Toegekend door Stadshaven en nu in beheer door Ag Vespa
Ligplaatsbeheer stadshaven obv politiereglement SH / Stadshavenplan 2020-2030 +	Cruiseschepen, rondvaarten, flexibele ligplaatsen, commerciële ligplaatsen (van beperkte duur), toekomstig watertaxi's, waterrecreatie, innovatieve stadshaven...	Regelgevend kader actualiseren na goedkeuring stadshavenplan

#### 4.9. Nautisch beheer Scheldekaaien zone stad

In 2016 heeft de Stadshavendienst het nautische beheer van het Eilandje overgenomen van het Havenbedrijf. In 2020 werden principiële afspraken gemaakt om het toekomstige beheer (mits bekomen van toezichts- en handhavingsbevoegdheden van de Vlaamse overheid) uit te breiden met de Scheldekaaien zone Stad met een conservatief ambitieniveau naar exploitatie. Deze uitbreiding biedt heel wat potentieel om tot een duidelijk en transparant beheer te komen voor de volledige Stadshaven. Er zijn bijvoorbeeld synergiën tussen het Eilandje en de Scheldekaaien mogelijk op het vlak van ligplaatsbeheer, exploitatiebeheer, politiereglement, handhaving en de concessie voor walvoorzieningen. Echter dient er ook gewaakt te worden over de vereiste personeelsinzet bij ruimere ambities.

## 5. Aandachtspunten

### 5.1. Toegankelijkheid

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de Stadshaven. Deze bereikbaarheid wordt gehypothekeerd door de huidige bediening van bruggen en sluizen en door de geplande werken aan de Oosterweeltunnel en Royerssluis. Onderstaande aandachtspunten bevestigen de noodzaak van de opstart van een stedelijk project voor de automatisering van de bediening van de bruggen en sluizen in de Stadshaven, ongeacht de beheerder. Ook de landmobiliteit zal gediend zijn met een slimmere aansturing. Een optimum dient gezocht tussen maritieme toegankelijkheid en doorstroming op het land.

#### Bediening bruggen en sluizen

- Kattendijksluis: deze sluis heeft als getijdensluis een beperkte toegankelijkheid. De bediening is evenmin optimaal omwille van de beperkte bestaffing en de technische beperkingen van deze sluis.

- Kempenbrug, Asiafietsbruggen, Nassaubrug en Willebrug: Het ontwerp en bediening van deze (mogelijks te realiseren) bruggen moeten ondersteunend zijn aan de invulling van de achterliggende dokken en mogen de activiteiten in deze dokken niet blokkeren
- Londenbrug en Mexicobruggen: de bediening van deze bruggen moet ondersteunend zijn aan de invulling van de achterliggende dokken

De toegankelijkheid van de Stadshaven is cruciaal voor de jachthavens van de Stadshaven. Daarom zal de Stedelijke Toezichtcommissie voor jachthavens in een adviesrol betrokken worden bij de projecten die de bereikbaarheid van de Stadshaven moeten bewaken en verbeteren.

### **Werken Oosterweel (kanaal tunnel) - Royerssluis**

De geplande werken aan de Oosterweelverbinding zullen een fundamentele impact hebben op het stedelijk havengebied en haar waterweggebruikers. Goede afspraken tijdens de werken zijn noodzakelijk. Er zal ook gemonitord moeten worden welke impact de werken op de gebruikers hebben, en in hoeverre de beoogde functies van de watervlakken niet gehypothekeerd worden.

Onderstaande werken ondersteunen de vraag tot automatisering en optimalisatie bruggen en sluisen ifv bereikbaarheid Eilandje gezien de impact:

#### Fase 1: sluiting Siberiabrudden

- Tijdens deze fase zijn de Siberiabrudden gesloten.
- Toegang tot het Eilandje is dan enkel mogelijk via de Kattendijksluis (pleziervaart) en de andere vaartuigen met een beperking op hun parameters via het Asiadok. Dit veronderstelt frequente bewegingen van de Mexicobrudden
- Deze fase duurt minimaal 15 maanden maar duurt vermoedelijk langer

#### Fase 2: sluiting toegang Asiadok

- Tijdens deze fase sluit de toegang van het Asiadok.
- Toegang tot het Eilandje via Kattendijksluis (pleziervaart) en Siberiabrug. Dit veronderstelt frequente bewegingen van de Mexicobrudden en nood aan een extra bediening.
- Deze fase duurt minimaal 15 maanden maar duurt vermoedelijk langer

#### Royerssluis

- De realisatie van de Oosterweeltunnel loopt vermoedelijk samen met de vernieuwing van de Royerssluis.
- Tijdens de vernieuwing van de Royerssluis zal deze ca 2,5 jaar onderbroken zijn voor scheepvaart en zal de Kattendijksluis voor pleziervaart bedrijfszeker moeten zijn, wegens prioritair
- Snelste omleiding noordelijk via Van Cauwelaertsluis wellicht

## **5.2. Afstemming land – water**

Als stad Antwerpen kijken we niet enkel naar de invulling van de watervlakken. Ook de impact op bewoners van de omliggende wijken wordt in het achterhoofd gehouden. Dit blijft een aandachtspunt. Zo wordt niet enkel naar geluidsoverlast op vaartuigen, of door middel van generatoren en evenementen aan boord of land gebonden gekeken. Maar ook bereikbaarheid, parkeergelegenheid, toegangswegen, toelevering en afvalophaling... vormen aandachtspunten die zijn meegenomen bij de opmaak van het Stadshavenplan.

Bij het uittekenen van de visie werden voor het Eilandje onderstaande uitgangpunten gehanteerd:

- Hoge dynamiek en havenactiviteiten worden gebundeld in het noorden van de Stadshaven zodat deze activiteiten voor weinig of geen hinder zorgen voor bewoners en bezoekers.

- Laag dynamische activiteiten, waterrecreatie, waterbeleving en watertoerisme gebundeld in het Zuiden, aansluitend bij de stad.

In het Stadshavenplan werd er ook voor de Scheldekaaien rekening gehouden met het compatibel zijn van activiteiten aan water- en landzijde.. Een voorbeeld hiervan is de zone Nieuw Zuid, waar de kade enkel gebruikt kan worden als wachtkade voor binnenvaart en zeevaart en er geen interactie is toegestaan tussen de aangemeerde schepen en de kade. Dit om overlast te vermijden in dit nieuwe stadsdeel. Een ander voorbeeld is de omgeving van het Loodswezen waar het toekomstige WOII-monument en memoriaal een enigszins serene atmosfeer vraagt.

### Specifieke aandachtspunten

- Parkeeren op de kades: Er geldt een parkeerverbod op de voorkaaien in de 10 meter-zone. Toelating voor laden en lossen is bij de Stadshavendienst te verkrijgen via een vergunningsaanvraag
- Parkeervoorziening evenementenkade: In de Stadshaven zijn twee kades voorzien voor evenementschepen (Zaha Hadidplein en de kop van Kempeneiland, kant Asiadok). Omdat deze potentieel veel bezoekers aantrekken moet er voldoende parkeermogelijkheid zijn in de nabije omgeving van deze evenementenkade. Voor de evenementenkade aan het Kempeneiland is er op dit moment voldoende parkeervoorziening. Voor toekomst moet bekeken worden of deze parkeerfunctie verenigbaar is met de ontwikkeling van de Innovatieve Stadshaven
- Militaire schepen: Militaire schepen of zeevaart (ISPS) vragen soms afsluiting van openbaar domein om veiligheidsredenen. Deze afsluiting conflicteert met de stedelijke visie op toegankelijkheid en openheid van de kades (bvb Scheldekaaien en New Yorkkaai). De Stadshavendienst probeert dergelijke afsluitingen in tijd en ruimte tot een minimum te beperken. De afsluiting mag in ieder geval niet ruimer gaan dan de 10 meter-zone.

## 5.3. Veilige Stadshaven

We wonen in een stad aan het water en de Schelde met stroming en getijden. We moeten ons dus bewust zijn van de pracht, maar ook risico's van water. Veiligheid aan het water is cruciaal voor de Stadshaven en hier wordt op diverse wijzen (infrastructuur, personeel, reddingsmiddelen, reddingsvaartuigen,...) maximaal op ingezet. Anderzijds is er ook de eigen verantwoordelijkheid van de recreant en bezoeker. Daarom legde het college van burgemeester en schepenen in 2016 volgend kader vast mbt veiligheid aan het water.

### Vast hekwerk

In principe komt er géén vast hek langs het water. Vast hekwerk kan hinderlijk en gevaarlijk zijn bij het aanmeren van schepen en bij reddingspogingen. Vast hekwerk kan een vals gevoel van veiligheid creëren en kan aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik (klimmen ed).

Vast hekwerk kan wel op specifieke plekken met duidelijk aanwijsbaar verhoogd risico:

- sport- en speelterreinen (ballenvangers, hekken en/of een verlaagde aanleg bvb langs het Kempisch dok);
- smalle doorgangen worden voorzien van een balustrade (bvb langs het Steen en het Zuiderterras en tussen de Rijnkaai en het Bonapartedok)
- de Bedieningszone rond de kunstwerken (bijvoorbeeld sluizen) worden voorzien van een veiligheidshekwerk
- plekken die frequent gebruikt worden voor evenementen en géén aanmeerfunctie hebben (zoals bvb langs de Godefriduskaai).
- Pontons, steigers, en andere constructies in het water:

- Valbeveiliging indien de constructie op het water aansluitend, of dicht tegen, de dok- of kaairand ligt (bvb jachthaven in het Willemdok).
- Geen valbeveiliging indien de constructie op het water voldoende ver van de dok- of kaairand) is ingeplant

### **Inrichting 10 meter zone**

De zone van 10 meter rondom de dok- en of kaairand krijgt een specifieke inrichting om de veiligheid te verhogen:

- waar mogelijk een strook van minimaal vijf meter obstakelvrij gehouden voor bereikbaarheid hulpdiensten, ook tijdens evenementen
- binnen deze zone wordt waar mogelijk een duidelijk leesbare strook in ruwer materiaal aangelegd
- waar mogelijk wordt de zone van 10 meter visueel gemarkeerd, bijvoorbeeld door het plaatsen van de waterkering, overgang van materiaalgebruik, plaatsing van straatmeubilair, enzovoort. Bijkomend wordt hier ook extra aandacht geschonken aan een aangepast verlichting;
- aangepaste signalisatie te voorzien voor risico's van bijvoorbeeld scheepsvaartactiviteiten, overstromingsgevaar, valgevaar, brug- of sluisbewegingen, enzovoort.

### **Tijdelijke evenementen**

Bij evenementen moeten de gepaste veiligheidsmaatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke afsluitingen voorzien worden door de initiatiefnemer.

### **Reddingsmateriaal**

Er wordt aangepast reddingsmateriaal voorzien om op uit het water te kunnen klimmen. Dit reddingsmateriaal moet duidelijk zichtbaar zijn. Daarnaast moet een vlotte toegang (in-en ontschepingszones) tot het water voor hulpdiensten gegarandeerd zijn.