

**UNIEK HAVENERFGOED**  
**EEN KANS OM ANTWERPEN TE PROFILEREN**  
**ALS WERELDHAVENSTAD**



Belgica Genootschap



Belgische Marine Schilders



Belgische Zeevaartbond /  
Ligue Maritime Belge

Beschermcomité  
Cultureel Erfgoed  
van Antwerpen



Brilliant



Eugeen Van Mieghem Museum



Forum voor Erfgoedverenigingen



The New Belgica



De Steenschuit



Steunpunt Industrieel en  
Wetenschappelijk Erfgoed



Tolerant



Vlaamse Vereniging tot Behoud  
van Historische Vaartuigen



Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie



De Vrienden van de Red Star Line



De Vrienden van het  
Nationaal Scheepvaartmuseum

## Inhoud

<b>1. Context</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1. Voorgaanden</b> .....	<b>3</b>
1.2. Doelstelling van dit advies .....	3
<b>2. Aanbevelingen over de gevolgde werkwijze</b> .....	<b>4</b>
2.1. Verderzetting van de grondige aanpak .....	4
2.2. Handhaven van het publieke karakter als randvoorwaarde voor de heraanleg ...	4
2.3. Ernstig nemen van inspraak en vermijden van star doordrijven van het VOMP ..	4
2.4. Integratie van de cultuurhistorische studie.....	5
2.5. Integratie van functionele keuzen en uitwerken van een totaalbeeld op de heraanleg.....	5
2.6. Toepassing van een evenwichtige detailgraad .....	5
2.7. Verdere betrokkenheid van de erfgoedsector en oprichting van een wetenschappelijke adviescommissie .....	5
2.8. Blijvende betrokkenheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen .....	6
<b>3. Aanbevelingen over visie, perspectief en doelstelling</b> .....	<b>6</b>
3.1. Uitwerking van een perspectief op de identiteit en uitstraling van Antwerpen als wereldhavenstad.....	6
3.2. Aansluiting bij het beleid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen rond het beheer van de zachte havenwaarden.....	6
3.3. Verbinding van de stad met de stroom, maar ook met de haven.....	7
3.4. Ambitieuze, visionaire en prioritaire exploitatie van het watererfgoed .....	8
<b>4. Aanbevelingen rond het immaterieel watererfgoed</b> .....	<b>8</b>
4.1. Het zichtbaar maken van de wereldhavenstadsgeschiedenis .....	8
4.2. De integratie in de heraanleg van een zeehaventerminal.....	9
<b>5. Aanbevelingen rond het droog watererfgoed</b> .....	<b>10</b>
5.1. Uitermate zorgzaam archeologisch onderzoek.....	10
5.2. Vermijden van nieuwe barrières tussen stad, stroom en haven .....	10
5.3. Behoud van beschermd en waardevol bouwkundig erfgoed .....	12
5.4. Bewaring van de industrieel-archeologische waarden van Petroleum-Zuid.....	13
5.5. Heropening van de Zuiderdokken als jachthaven.....	13
5.6. Heroprichting van de Waterpoort.....	15
5.7. Een relevante en respectvolle invulling van het Steen .....	15
5.8. Reconstructie van een erfgoedterminal aan het Noorderterras .....	16
5.9. Integratie van de varende erfgoed-collectie van het MAS .....	17
5.10. Maximaal behoud en valorisatie van havenstadsfuncties rond het Loodswezen .....	17
5.11. Reconstructie van de Bonapartesluis .....	18
5.12. Integratie van Red Star Line .....	18
5.13. Integratie van een Scheepvaartmuseum .....	19
5.14. Verbinding met de stroomafwaartse Scheldeforten .....	20
<b>6. Aanbevelingen rond het nat watererfgoed</b> .....	<b>20</b>
6.1. Volledig vrijwaren van de aanmeerfunctie en aantrekken van maximale scheepsbeweging .....	20
6.2. Aantrekken van iconische Antwerpse zeegaande erfgoedschepen.....	21
6.3. Heropenen van historische haveninfrastructuur .....	22
<b>7. Slotbedenkingen</b> .....	<b>22</b>

## **1. Context**

### **1.1. Voorgaanden**

Sinds 2004 bereiden de Stad Antwerpen en het Vlaams Gewest / NV Waterwegen en Zeekanaal de grootscheepse heraanleg van de Scheldekaaien voor.

In maart 2009 werd het Voorontwerp Masterplan Scheldekaaien (hieronder: 'VOMP') voorgesteld, dat werd opgesteld door Propap + Wit + D-Recta + Idroesse.

Het VOMP werd voorgesteld tijdens het driedaagse symposium 'De dagen van de kaaien' op 19, 20 en 21 maart 2009.

Tijdens onmiddellijk aan 'De dagen van de kaaien' voorafgaande inspraaksessies werd de bevolking de mogelijkheid geboden om commentaar te leveren.

Parallel werd door Hazenberg Archeologie Leiden bv een Cultuurhistorische Studie uitgevoerd. De resultaten daarvan werden niet in het VOMP geïntegreerd.

Begin juli 2009 keurde het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen een 'Stedelijk standpunt' over het VOMP goed.

### **1.2. Doelstelling van dit advies**

Watererfgoed Vlaanderen is de unieke Vlaamse koepelvereniging voor nat en droog watererfgoed. Op zeer korte termijn heeft Watererfgoed Vlaanderen een ruime representativiteit op Vlaams niveau bereikt. Momenteel overkoepelt Watererfgoed Vlaanderen een 40-tal belangrijke instellingen, verenigingen en andere organisaties. Het kan terugvallen op een ruime expertise en know-how. Watererfgoed Vlaanderen verdedigt de belangen van de gehele Vlaamse watererfgoedsector en bevordert en promoot lopende en nieuwe initiatieven.

Voorliggend advies is een bijdrage van Watererfgoed Vlaanderen tot de opstelling van het definitief Masterplan voor de heraanleg van de Scheldekaaien.

Tijdens 'De dagen van de kaaien' kondigde de genomineerde voorzitter van Watererfgoed Vlaanderen dit advies expliciet aan en presenteerde hij reeds een eerste appreciatie van het VOMP.

Op 25 mei 2009 organiseerde Watererfgoed Vlaanderen i.s.m. SIWE een succesrijke studiedag over het Antwerpse watererfgoed. Tijdens deze studiedag werd het 'Antwerps Watererfgoedmanifest 2009' voorgesteld, dat inmiddels werd onderschreven door 42 organisaties uit de haven- en erfgoedwereld, en dat een zeer ruim draagvlak geniet.

Het Antwerps Watererfgoedmanifest 2009 bevat over de heraanleg van de Scheldekaaien reeds enkele concrete aanbevelingen en is beschikbaar op [www.watererfgoed.be](http://www.watererfgoed.be). In dit advies worden deze aanbevelingen verder uitgewerkt.

Op 14 juli 2009 organiseerde Watererfgoed Vlaanderen een bespreking over zijn ontwerpadvies met vertegenwoordigers van erfgoed- en havenorganisaties en de Stad Antwerpen.

Het voorliggend advies werd mee onderschreven door de volgende organisaties:

- het Belgica Genootschap;
- de Belgische Marine Schilders;
- de Belgische Zeevaartbond / Ligue Maritime Belge;
- Bescherm Cultureel Erfgoed Antwerpen;
- Brilliant;
- het Museum Eugeen Van Mieghem;
- de Steenschuit;
- het Steunpunt Industrieel Wetenschappelijk Erfgoed;
- de Vlaamse Vereniging voor het Behoud van Historische Vaartuigen;
- de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie;
- de Vrienden van de Red Star Line;
- de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum.

Dit advies is derhalve een breed gedragen gemeenschappelijk standpunt, maar laat de bevoegdheid van deze organisaties om eigen accenten te leggen onverlet.

## **2. Aanbevelingen over de gevolgde werkwijze**

### **2.1. Verderzetting van de grondige aanpak**

Het staat buiten kijf dat het VOMP het resultaat is van een grondige voorbereiding. Deze grondige aanpak wordt toegejuicht en dient te worden verdergezet.

### **2.2. Handhaven van het publieke karakter als randvoorwaarde voor de heraanleg**

Het VOMP vertrekt van de duidelijke en correcte randvoorwaarde dat de kaaien hun huidig publiek karakter moeten behouden. Vanuit erfgoedperspectief wordt deze randvoorwaarde volledig onderschreven. Het erfgoed moet door eenieder kunnen worden beleefd.

### **2.3. Ernstig nemen van inspraak en vermijden van star doordrijven van het VOMP**

De ruime betrokkenheid en inspraak worden alom gewaardeerd. Zoals bij alle grote projecten bestaat echter het risico dat de ontwerpers en de betrokken overheidsbesturen betrokkenheid en inspraak als een rituele dans opvatten en uiteindelijk eerder star hun wil doordrijven. De vrees bestaat dat ook bij de finalisering van het Masterplan kost wat kost zal worden vastgehouden aan de initiële visies, dat constructieve bijdragen worden genegeerd en dat bijsturingen bij voorbaat alleen mogelijk zijn wat randaspecten betreft<sup>1</sup>.

Dergelijke starheid dreigt niet alleen tot vergissingen te leiden, maar, zoals andere recente voorbeelden hebben aangetoond, ook tot een afkalving van het publiek draagvlak en ultiem tot een conflictueuze context die het project schade toebrengt.

---

<sup>1</sup> Zo werd het zeer breed gedragen Antwerps Watererfgoedmanifest 2009 in het Stedelijk standpunt volkomen genegeerd.

Daarom wordt zeer nadrukkelijk gevraagd dat de ontwerpers grondig rekening houden met en inhoudelijk ingaan op de aanbevelingen vervat in het Antwerps Watererfgoedmanifest 2009, in voorliggend advies en in andere beschikbare teksten.

#### **2.4. Integratie van de cultuurhistorische studie**

Bovendien is het noodzakelijk dat de resultaten van de cultuurhistorische studie grondig in het finale Masterplan worden geïntegreerd. Zoals vermeld is dit in het VOMP nog niet gebeurd. Het Stedelijk standpunt onderschrijft de nood aan integratie.

#### **2.5. Integratie van functionele keuzen en uitwerken van een totaalbeeld op de heraanleg**

Zoals tijdens de ‘Dagen van de kaaïen’ opgemerkt, houdt de werkwijze waarbij eerst de basisinfrastructuur wordt heraangelegd, en nadien pas de functies, bestemmingen en projecten worden bepaald een ernstig risico op vergissingen in. Zo is het mogelijk dat de keuze voor een bepaalde type waterkering (bijv. een dijklichaam) bepaalde concrete projecten bemoeilijken of onmogelijk maken.

Het verdient aanbeveling dat tesamen met het Masterplan een meer uitgewerkt functioneel totaalbeeld wordt uitgewerkt, waarin duidelijk wordt welke kaaizone welke eindbestemming krijgt. Deze definitie van eindbestemmingen dient verder te gaan dan een algemene zonering tussen wonen, recreatie e.d. Een visie op concrete projecten is wenselijk vooraleer de infrastructurele lay-out wordt vastgelegd. Zo is een visie noodzakelijk op de locatie van grote erfgoedprojecten, waaronder de mogelijke inrichting van een nieuw scheepvaartmuseum en ook de eventuele uitbreiding van het MuHKA tot op de kaaivlakte.

Verdere visievorming rond de functionele invulling zou ook gepaard moeten gaan met nadere studie van de economische en maatschappelijke impact van de heraanleg, die in het VOMP weinig aan bod komt.

#### **2.6. Toepassing van een evenwichtige detailgraad**

Het VOMP geeft wat betreft de detailgraad van de gemaakte keuzen een soms onevenwichtige indruk. Zo is het frappant dat de functies van de onderscheiden kaaizones nog alle kanten uitkunnen, maar dat wel al een keuze wordt voorgesteld voor het te gebruiken type straatstenen. Ook dit houdt een risico op vergissingen in.

#### **2.7. Verdere betrokkenheid van de erfgoedsector en oprichting van een wetenschappelijke adviescommissie**

Er wordt zeer nadrukkelijk gevraagd dat de ontwerpers en de opdrachtgevende besturen zorgen voor een blijvende betrokkenheid bij de heraanleg van de erfgoedsector. Dankzij zijn brede netwerk kan Watererfgoed Vlaanderen hierbij een coördinerende rol spelen.

Het belang van het erfgoedbeheer wettigt ook de begeleiding van de heraanleg door een specifieke wetenschappelijke adviescommissie die waakt over de bewaring, goede inpassing en valorisatie van het aanwezige erfgoed.

## **2.8. Blijvende betrokkenheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen**

In het licht van de hieronder aanbevolen verdieping van de objectieven van de heraanleg is het wenselijk dat het Havenbedrijf actief bij de heraanleg betrokken blijft, zodat het havenkarakter van de Scheldekaaien maximaal bewaard blijft en verder versterkt wordt. Er moet m.a.w. worden vermeden dat door de terugtrek van het Havenbedrijf als bevoegd exploitatiebestuur, de maritieme bestemming en flair van de Scheldekaaien in de verdrukking komen zoniet teloorgaan. Er zijn genoeg voorbeelden van mislukte, want niet-havengeïnspireerde waterfrontontwikkelingen in andere havensteden.

## **3. Aanbevelingen over visie, perspectief en doelstelling**

### **3.1. Uitwerking van een perspectief op de identiteit en uitstraling van Antwerpen als wereldhavenstad**

Antwerpen is allicht de meest onzichtbare wereldhavenstad.

Antwerpen is één van de allergrootste wereldhavens, en van alle wereldhavens heeft Antwerpen de rijkste havenculturele traditie. Het is m.a.w. een mythische wereldhavenstad. De haven is echter volledig uit de stad verdwenen. In het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen wordt terecht gesteld dat Antwerpen er helemaal niet uitziet als een havenstad.

Bovendien is Antwerpen een internationaal onbekende wereldhavenstad. Antwerpen toont zich niet als een wereldhavenstad. De internationale uitstraling van Antwerpen als wereldhavenstad is zwakker dan die van Hamburg, Marseille, Rotterdam en zelfs Londen.

Het herprofileren van Antwerpen als een wereldhavenstad moet absoluut een vierde, visionair hoofdobjectief van de heraanleg worden, die zelfs belangrijker is dan de eerder technische objectieven rond waterkering, kaaimuurstabilisatie en publieke ruimte.

Door de heraanleg van de Scheldekaaien kan Antwerpen zijn identiteit, uitstraling, aantrekkingskracht en trots als wereldhavenstad herwinnen.

Ofschoon deze suggestie al herhaaldelijk werd gedaan, wordt zij noch in het VOMP, noch in het Stedelijk standpunt meegenomen.

Een consequentie van deze visie is dat bij de heraanleg prioriteit moet uitgaan naar functies, bestemmingen en projecten die het imago van de havenstad versterken.

Zoals hieronder uiteengezet, biedt de aanbevolen brede visie ook het noodzakelijke kader voor een meer gericht watererfgoedbeheer.

### **3.2. Aansluiting bij het beleid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen rond het beheer van de zachte havenwaarden**

De in Antwerpen ontwikkelde theorie van het beheer van de zachte waarden van zeehavens ('Soft Values of Seaports') heeft de jongste jaren zeer ruime weerklank gevonden in Europese havenmiddens en bij stadsontwikkelaars. Zij vestigt er de

aandacht op dat havens meer zijn dan *money-making machines*, en dat havens al hun niet-economische waarden en functies moeten uitspelen op basis van een omvattende visie. Onder de zachte havenwaarden vallen o.m. havengeschiedenis, havenerfgoed, havenkunst, waterfrontontwikkeling, cruisetoeerisme, haventoeerisme en –recreatie en havenecologie. Een krachtig en doordacht zachte havenwaardenbeheer ondersteunt de integratie van stads- en havenbeleid, het draagvlak voor havenactiviteiten, de commerciële havenpromotie, city marketing en stadstoerisme. Het draagt bij tot de identiteit en uitstraling van de havenstad en sluit aan bij de trend naar ‘Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen’ van havenbesturen.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen investeert de jongste jaren heel wat middelen in een beleid om het maatschappelijk draagvlak van de haven te versterken. In dit verband werd een ideeënboek gepubliceerd, financiert het Havenbedrijf bijv. een havenpaviljoen bij het MAS en ondersteunt het diverse publieke evenementen.

Noch in het VOMP, noch in het Stedelijk standpunt wordt de heraanleg van de Scheldekaaien vastgeknoopt aan het zachte waarden- en draagvlakbeleid van het Havenbedrijf.

Dit brengt het gevaar met zich van een gebrek aan beleidcoördinatie en zelfs van conflicterende initiatieven. Het kan ook nefast zijn voor het watererfgoedbeleid rond de heraanleg, waarbij ook het Havenbedrijf belang heeft, en waarbij het allicht ook als partner kan optreden.

### **3.3. Verbinding van de stad met de stroom, maar ook met de haven**

Verder bouwend op het voorgaande moet worden beklemtoond dat de heraanleg van de Scheldekaaien er niet alleen moet op gericht zijn de stad terug te verbinden met de Schelde, maar ook om de stad terug te verbinden met de haven.

Het VOMP is teveel opgesteld vanuit een landrotperspectief, bevat geen uitgewerkte visie op de haven- en havenstadfuncties van de Scheldekaaien, en geeft inz. te weinig aandacht aan de positionering van meerplaatsen voor bepaalde scheepstypes. De suggesties in het VOMP en in het Stedelijk standpunt over aanmeerfuncties getuigen van een gebrek aan inzicht, van een erg summiere analyse en zelfs van een gebrek aan kennis over scheepstypes en haventrafieken. Zo wordt gesteld dat “tankers” moeten kunnen aanmeren aan Sint-Andries en Zuid, en dat er plaats moet zijn voor “havenschepen”, waarmee kennelijk koopvaardij schepen worden bedoeld.

De historische identiteit van de Antwerpse rede, de publieke aantrekkingskracht van de kaaien, de esthetiek van het stadsbeeld en het mythische havenstadsimago eisen de maximale aanwezigheid van schepen, met voorrang voor commerciële zeeschepen, actieve passagiersvaartuigen en erfgoedvaartuigen. Het is dan ook noodzakelijk in het finale Masterplan meer doordachte keuzen rond aanmeerfuncties voor de diverse scheepstypes te formuleren.

De bepaling van aanmeergelegenheden voor bepaalde scheepstypes moet in relatie staan tot de ontwikkeling van de kaaivlakte zelf en de achterliggende stadswijken.

### **3.4. Ambitieuze, visionaire en prioritaire exploitatie van het watererfgoed**

De beknopte passages van het VOMP over erfgoed geven weinig blijk van enthousiasme. Blijkbaar wordt de aanwezigheid op de kaaien van erfgoed, inz. de beschermde monumenten, meer als een last en een contrainte gezien dan als een opportuniteit.

Nochtans is de valorisering van het aanwezige erfgoed een middel om de *genius loci* van de Scheldekaaien te exploiteren, en om te vermijden dat de heraangelegde kaaien een identiteitsloze kopie worden van waterfrontprojecten op andere plaatsen.

Er is duidelijk nood aan een ambitieuze en visionaire exploitatie van het watererfgoed.

De beschikbare Cultuurhistorische studie geeft daar een uitstekende aanzet toe. Zij legt echter geen verband met de hedendaagse, actieve havenfuncties van de Scheldekaaien en benadert de erfgoedzorg eerder 'conservatief' als een inventarisatie en valorisatie van historische relictten. De immateriële erfgoedwaarden van hedendaagse haven- en scheepvaartactiviteiten en de mix van historische en hedendaagse havenstadfuncties worden niet belicht.

Voorts kan het standpunt van het stadsbestuur worden onderschreven dat het aanwezige erfgoed niet krampachtig moet worden bewaard, maar dat het waar verantwoord ook kan en moet worden geïntegreerd in nieuwe, levende functies.

Er moet ook verder worden gedacht. Het gaat niet alleen om het selecteren van het te behouden nog aanwezige erfgoed, maar er moet ook worden overwogen om - al dan niet door eerder wanbeleid - gehavend of gesloopt watererfgoed te herstellen of te reconstrueren. Noch het VOMP, noch het Stedelijk standpunt verkennen deze piste, alhoewel er eerder talrijke suggesties rond werden geformuleerd.

Concreet ligt het voor de hand de heraanleg aan te grijpen om enkele historische vergissingen op het vlak van erfgoedbeheer ongedaan te maken. Voorbeelden zijn de heropening van de Bonapartesluis (punt 5.11), de heropening van de Zuiderdokken (punt 5.5) en de restauratie van het Noorderterras (punt 5.8).

Gelet op het strategische belang van het erfgoedbeheer in het raam van de heraanleg kan geenszins worden volstaan met een uitwerking van erfgoedbeheersmaatregelen op projectniveau. Gelet op de schaarste en de uniciteit van de erfgoedelementen, moet het erfgoedbeheer in het Masterplan prioriteit hebben, en moeten andere opties daarop worden afgestemd.

## **4. Aanbevelingen rond het immaterieel watererfgoed**

### **4.1. Het zichtbaar maken van de wereldhavenstadsgeschiedenis**

In de Cultuurhistorische studie en het Stedelijk standpunt wordt terecht aangestipt dat er nood is aan het zichtbaar maken van de plaatselijke geschiedenis, en dat daarvoor verschillende technieken bestaan.

Eén van de mogelijkheden is het aanbrengen van standbeelden en monumenten die de ongemeen rijke Antwerpse havenstadsgeschiedenis evoceren.

Te denken valt aan:

- een rij standbeelden van internationale en internationaal herkenbare figuren die een rol speelden in de evolutie van de vrije vaart op de Schelde (waaronder Jozef II, Napoleon en Lord Palmerston) - de recente perikelen rond de Scheldeverdieping hebben het vitaal belang van deze thematiek andermaal aangetoond;
- een beeld van de Zwaanridder (Lohengrin), die aanmeerde nabij het Steen;
- een beeld van Adrien de Gerlache en/of zijn Antwerpse matroos Jan Van Mirlo.

Dergelijke maatregelen overstijgen de ornamentiek van de publieke infrastructuur op projectniveau en moeten worden geïntegreerd in de noodzakelijke diepere visie op het profileren van Antwerpen als wereldhavenstad die aan het Masterplan ten grondslag moet liggen.

#### **4.2. De integratie in de heraanleg van een zeehaventerminal**

Met een boutade kan men zeggen dat de bestaande terminal van de Mexiconatie een topstuk van het Antwerpse immateriële watererfgoed is.

Het VOMP suggereert dat aan de Scheldekaaien hoogstens sprake kan zijn van een binnenvaartterminal ten zuiden van de huidige Mexiconatie-terminal, en dat deze laatste terminal moet verdwijnen.

Hiervoor worden nauwelijks redenen opgegeven. In het Stedelijk standpunt wordt zonder uitleg geponeerd dat het behoud van de zeehaventerminal 'onverzoenbaar' is met de ontwikkeling van de wijk Nieuw Zuid.

Zoals herhaaldelijk eerder uiteengezet, o.m. tijdens de 'Dagen van de kaaien', en zoals benadrukt in het Antwerps Watererfgoedmanifest 2009, is deze optie fundamenteel verkeerd:

- het elimineren van de laatste zeehavenactiviteit zou een historische vergissing zijn, want voor de eerste keer sinds het ontstaan van Antwerpen zouden er langs de rede geen zeeschepen meer worden geladen en gelost;
- deze eliminatie zou de ziel van het Antwerpse stadsbeeld helemaal doden;
- zij zou haaks staan op de noodzaak aan een herprofilering van Antwerpen als havenstad (zie ook de reeds geciteerde vaststelling in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen);
- zij zou overigens haaks staan op het eigen uitgangspunt van de ontwerpers en het stadsbestuur dat de heraanleg de geschiedenis van Antwerpen moet verbeelden en de band van de stad met het water en de schepen moet versterken, en maakt dergelijke verklaringen zelfs ongeloofwaardig;
- de sleutel tot een geslaagde waterfrontontwikkeling is het creëren van een attractieve mix van havenfuncties en stadsfuncties, waarvan talloze recente voorbeelden zijn te vinden in steden als Hamburg, Marseille en Kaapstad;
- het verjagen van Mexiconatie zou dan ook getuigen van een voorbijgestreefde stedenbouwkundige visie (zie o.m. het zachte havenwaardenbeheer en de aanbevelingen terzake in het *Charter for Sustainable Development of Port Cities* van AIVP).

Een in het stadscentrum geïntegreerde zeehaventerminal, met bijv. een publiek uitzichtplatform of een horecagelegenheid, kan een unieke attractiepool zijn.

Het bedrijf in kwestie wenst zijn huidige activiteiten aan de Scheldekaaien overigens verder te zetten en is bereid mee te denken over een verplaatsing en over speciale investeringen om de terminal in een nieuwe stedelijke ontwikkeling te integreren. Het bedrijf zou er de voorkeur aan geven om op of nabij de huidige locatie aan de Schelde te kunnen expanderen.

Het is niet te bevatten dat in een plangebied met een diepwaterkaailengte van ca. 5,5 km geen plaats kan worden gevonden voor enkele honderden meter zeehaventerminal.

Het alternatief om een binnenvaartterminal te behouden is stedenbouw- en erfgoedkundig irrelevant. Wat nodig is, is het profileren van Antwerpen als iconische wereldhavenstad, die voor internationale trafieken de vierde zeehaven van de wereld is. Binnenvaartterminals vindt men overal in België, bij honderden. Een zeehaventerminal heeft voor Antwerpen een specifieke betekenis.

Het gebrek aan visie wordt bevestigd doordat de Mexiconatieterminal verkeerd wordt getypeerd als een 'containerterminal'. Ofschoon er containers worden behandeld, gaat het om een klassieke stukgoedterminal. Antwerpen is de grootste stukgoedhaven van Europa en waarschijnlijk van de hele wereld. Dit onderlijnt nog eens extra de speciale betekenis van het behoud van deze terminal.

## **5. Aanbevelingen rond het droog watererfgoed**

### **5.1. Uitermate zorgzaam archeologisch onderzoek**

Een uitermate zorgzaam archeologisch onderzoek is essentieel, zelfs zonder dat er van een heraanleg van de Scheldekaaien sprake zou zijn.

De kaaizone omvat de oudste delen van het Antwerpse waterfront, en de prillste geschiedenis van Antwerpen is nog zeer onvolledig gekend. Met het oog op de onthulling van de oudste oorsprong van de stad gaat dus om een uniek gebied. Recente vondsten van brandgraven uit de Gallo-Romeinse tijd nabij de burchtmuur onderlijnen dit.

In de Cultuurhistorische studie wordt terecht opgemerkt dat de burchtzone als archeologische onderzoekszone zelfs van internationaal belang is, omdat opgravingen kunnen bijdragen tot een betere kennis van de stedelijke ontwikkeling in Europa.

Aangezien de Cultuurhistorische studie een grondig inzicht geeft in de onderzoeksverwachtingen en terzake concrete aanbevelingen bevat, moge hier worden volstaan met een onderlijning van de noodzaak om aan die aanbevelingen gevolg te geven.

### **5.2. Vermijden van nieuwe barrières tussen stad, stroom en haven**

Bij de voorbereiding van het VOMP en de navolgende gedachtenwisselingen werd aandacht besteed aan de noodzaak om bestaande barrières tussen de stad, de

stroom en de haven weg te werken en om te vermijden dat nieuwe barrières in de plaats komen.

Het vermijden van barrières is ook vanuit breder erfgoedperspectief van belang. Barrières hinderen het herstellen van de historische havenstadsatmosfeer en het beleven van de op en rond de kaaien aanwezige erfgoedwaarden. Vanop de kaaien maar ook vanuit de stad moeten de Schelde, de schepen en de haven worden gezien, gehoord en geroken. De materialisatie van nieuwe barrières kan bestaand materieel erfgoed rechtstreeks schade toebrengen.

Drie problemen verdienen aandacht:

- de typologie van de verhoogde waterkering;
- de aanleg van een tramlijn;
- de historische havenhekkens, op de toekomst waarvan hieronder wordt teruggekomen (punt 5.8).

De noodzaak om in het raam van het Sigmaphan over te gaan tot een verhoging van de waterkeringen langs de Schelde met 90 cm vormt een bedreiging voor een succesvolle heraanleg. De voorgelegde pianotoetsen-aanpak, waarbij diverse soorten waterkeringen elkaar langs de heraangelegde Scheldekaaien zouden afwisselen, doet de vraag rijzen of de *genius loci* van de schitterende langgerekte bocht van havenkaaien en het typische havenlandschap niet te zeer worden geschaad. In de mate dat zou worden gewerkt met een verhoogde dijk bovenop de kaaivlakte, dreigt een nieuw barrière-effect te worden gecreëerd, vergelijkbaar met de zeedijk in Oostende. Een dijklichaam roept een afgesloten sfeer op en scheidt het water van de stad. Het recente gebruik door krakers van de nieuwe (ondertussen alweer afgebroken) toeristische paviljoenen op het laaggelegen, zich uit het zicht bevindende Ponton Steen toont aan dat een visuele afscheiding van de kaaivlakte een negatief klimaat, zelfs een onveiligheidsgevoel kan doen ontstaan. Om deze redenen verdienen oplossingen met een bewegende waterkering die alleen 'opduikt' wanneer haar inwerkingstelling nodig is, zeer sterk de voorkeur. Daarvoor bestaan verschillende technische oplossingen. Het doel moet uiteraard zijn om de barrièrewerking van de huidige waterkeringsmuur teniet te doen, niet om een nog 90 cm hogere waterkering te creëren waarvan het barrière-effect dan maar zo goed en zo kwaad als het kan gemitigeerd wordt. Bij veel waterfrontontwikkelingen, bijvoorbeeld in Gent en Kortrijk, worden kaaivlakten overigens verlaagd i.p.v. verhoogd.

Concreet reserveert het VOMP de duurdere mobiele waterkeringen voor het middeleeuwse stadscentrum, en wordt de wijken Sint-Andries en Zuid een massief dijkllichaam toebedeeld. Deze worden klaarblijkelijk behandeld als tweederangswijken. Vanop de straat zal men alleen zicht hebben op een dijk, en zal er geen enkel contact met of uitzicht op de rivier meer zijn. Dit doet afbreuk aan het historische havenkarakter van deze wijken.

Ook de reeds in het Antwerpse Bestuursakkoord voor 2007-2012 voorziene aanleg van een tramlijn langs de kaaien is een problematisch voorstel, omdat het tussen de stad en de stroom opnieuw een barrière toevoegt. Het voorbeeld van de kusttram toont aan dat er ook een veiligheidsprobleem kan ontstaan. Het lijkt beter om deze tramlijn onder de grond te brengen, samen met ondergrondse parkings en een tunnel voor het autoverkeer, zoals overigens eerder door het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf GAPA voorgesteld. Voorts dreigt een nieuwe bovengrondse tramlijn,

doordat de snelheid moet worden beperkt, inefficiënt te zijn en ook voor het openbaar vervoer geen reële meerwaarde te bieden. De vraag rijst of de tramlijn geen stedenbouwkundig *idée fixe* dreigt te worden.

### 5.3. Behoud van beschermd en waardevol bouwkundig erfgoed

In het VOMP werden de bestaande bovengrondse structuren gekatalogeerd als te behouden, te evalueren of te verwijderen. In de Cultuurhistorische studie werd een grondige inventarisatie gemaakt van het bovengrondse erfgoed op de Scheldekaaien, en werd dit zeer hoog, hoog, middelhoog dan wel laag gewaardeerd.

Het verdient waardering dat deze belangrijke oefeningen reeds in een pril stadium werden gemaakt. Grosso modo kan met de waarderingen in de Cultuurhistorische studie worden ingestemd. Zoals gezegd werden zij in het VOMP echter nog niet geïntegreerd.

Evenwel moeten de volgende knelpunten worden gesignaleerd (waarbij de nummers verwijzen naar de Catalogus bij de Cultuurhistorische studie):

- klaarblijkelijk in het raam van ISPS-maatregelen werden recent de monumentale arduinen afsluitpaaltjes mer kettingen langsheen de kolk van de Royerssluis verwijderd. Dit doet afbreuk aan de grote erfgoedwaarde van de Royerssluis (nr. 5) en haar directe omgeving. In de Cultuurhistorische studie wordt de Royerssluis terecht zeer hoog gewaardeerd;
- de lage waardering van de Rijksgebouwtjes Royerssluis in de Cultuurhistorische inventarisatie (nr. 4) is discutabel, daar zij getuigen van de evolutie van de haveninfrastructuur;
- de middelhoge waardering van het Bedieningshuisje Royersbrug (nr. 6) moet eveneens worden opgetrokken;
- de gebouwen van de Waagnatie aan S. 28-29 (nr. 13) worden als 'middelhoog' gewaardeerd hoewel in de haven gelijkaardige gebouwen zijn terug te vinden en zij niet geheel intact zijn; de bedoelde magazijnen aan de Scheldekaaien kunnen beter plaats maken voor de reconstructie op de kaaivlakte van de Red Star Line-terminal (zie punt 5.12 hieronder);
- de hangar 26-27 (nr. 18) wordt als hoog gewaardeerd, terwijl middelhoog beter lijkt te passen. Het gebouw heeft wel degelijk enige erfgoedwaarde omdat het een voor Antwerpen eerder zeldzaam experiment met stapeling op een verdieping betrof; ongeacht of de gebouwen behouden blijven, kan de ruimte aan S. 26 en 27 plaats bieden voor een Rijn- en Binnenvaartmuseum dat aansluit op de museumhaven aan het Bonapartedok (met een combinatie van natte en droge opstellingen);
- het Monument voor de gesneuvelde zeelieden (nr. 23) wordt onbegrijpelijk slechts 'middelhoog' gewaardeerd. Het is van zeer hoge waarde voor Antwerpen als havenstad en is overigens nog steeds het decor van een jaarlijkse hulde aan de zeelieden. Ook de zitbanken langs de kade hebben erfgoedwaarde; het betreft van oudsher een van de meest romantische havenplekken van Antwerpen, waar menige liefdesband is gesmeed;
- het is onbegrijpelijk dat het als monument beschermd boeienmagazijn (nr. 25) in het VOMP klaarblijkelijk als te evalueren worden gekatalogeerd; dit gebouw dient uiteraard behouden te blijven;
- de loodsgebouwtjes ten zuiden van het boeienmagazijn (nr. 26) dienen eveneens behouden te blijven; zij getuigen van de havenstadsactiviteit, en het

Nederlandse Loodswezenhuisje getuigt meer bepaald van de wereldwijd unieke regeling van het loodswezen op de Schelde, met twee parallel opererende nationale loodsdiensten op één traject tussen de haven en de zee. De lage waardering in de Cultuurhistorische studie getuigt van een gebrekkig inzicht in de lokale havenstadsgeschiedenis. Belangrijk is de naamsaanduidingen 'Brabo Boatmen' en 'Nederlands Loodswezen' te behouden resp. te herstellen;

- wat betreft het vertrekpunt van de Flandria<sup>2</sup> (nr. 31) moet de bijzondere aandacht worden gevestigd op het belang van het behoud van het originele hekwerk.
- de Opgang wandel terras zuid (nr. 33) is duidelijk van zeer hoge waarde, niet slechts van hoge waarde;
- het Bomenkunstwerk (nr. 63) is van onbetekenende erfgoedwaarde en heeft overigens niets te maken met Antwerpen als havenstad.

#### **5.4. Bewaring van de industrieel-archeologische waarden van Petroleum-Zuid**

De in het VOMP gesuggereerde verwijdering van de petroleumcluster aan Petroleum-Zuid en de veronderstelde afbraak van de bedrijfsvestigingen dreigt een belangrijk stuk havengebonden erfgoed verloren te doen gaan. Diverse bedrijfsgebouwen, tanks en leidingen alsook de steigers hebben een aangetoonde en unieke industrieel-archeologische waarde. Bovendien hebben bepaalde straten, zoals de Petroleumkaai, de Benzineweg en de Naftaweg, een onmiskenbare, voor Antwerpen unieke havencharme, die vergelijkbaar is met die van het oude havengebied van Harburg bij Hamburg, waarvan de speciale atmosfeer wijd wordt bezongen.

Bovendien heeft de ontmanteling van Petroleum-Zuid het nadeel dat een belangrijk stuk scheepstrafiek op de Schelde verloren zou gaan. Het wegvallen van de bestaande trafiek van zee- en binnenschepen zal de stroom voor het stadscentrum zo mogelijk nog doodser maken en het al verzwakte imago van Antwerpen als havenstad geen goed doen.

Er wordt dan ook aanbevolen om het behoud van de petroleumcluster of een deel ervan te overwegen en om te onderzoeken of de eigenheid en de aantrekkingskracht van deze cluster niet kan worden benut om het imago van het gebied op te krikken. Zeker indien de cluster een blijvende scheepstrafiek kan waarborgen, milieu- en brandrisico's beheersbaar blijven, en de omgeving beter kan worden aangekleed, lijkt behoud niet onmogelijk. Indien de petroleumcluster zijn activiteit toch zou beëindigen, is een conservering en restauratie van ten minste een deel van de site als industrieel-archeologisch erfgoed noodzakelijk (in aanmerking komen bijv. de Q8-site aan de Petroleumkaai en de andere tanks en steigers langs deze kaai tot aan de Hobokense Polder, die toch perifeer liggen, alsook de monumentale leidingenconstructie die de d'Herbouvillekaai dwarst).

#### **5.5. Heropening van de Zuiderdokken als jachthaven**

In het Bestuursakkoord van de Stad Antwerpen voor 2007-2012 wordt gesteld dat duidelijkheid moet worden gecreëerd over de toekomst van de Zuiderdokken en de

---

<sup>2</sup> In de Cultuurhistorische inventarisatie wordt per abuis gesuggereerd dat aan het Ponton Steen ook de Kongoboten vertrokken.

aanwezigheid van water in deze dokken. In het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen wordt de heropening van de Gedempte Zuiderdokken bepleit als een ingreep van een hoog stedenbouwkundig ambitieniveau die bovendien ingaat tegen een verdere verdroging van de stad.

Gelet op de onlosmakelijke band met de heraanleg van de Scheldekaaien en de strategische betekenis met het oog op de herprofilering van Antwerpen als havenstad, is moeilijk te begrijpen waarom de heropening van de Zuiderdokken buiten het plangebied van de heraanleg van de Scheldekaaien wordt gehouden.

O.m. in het Antwerps Watererfgoedmanifest 2009 is krachtig voor de heropening van de dokken gepleit.

De Gedempte Zuiderdokken hebben in de ontwikkeling van de haven een bijzondere betekenis gehad. Ze compenseerden voor de binnenvaart de sluiting van de middeleeuwse vlieten bij de rechtekking van de Scheldekaaien. De omliggende havenbebouwing, met tal van beschermde monumenten, is uitzonderlijk goed geconserveerd en de dokken liggen centraal in een actief cultuur- en uitgaansgebied. De huidige parkeervlakte op de Gedempte Zuiderdokken is bijzonder onaanvaardbaar en de veelheid van evenementen wordt voor de wijk elk jaar belastender. Met een heropening van de dokken, waarvan de kaaimuren nog aanwezig zijn, zou één van de aantrekkelijkste historische dokkengebieden van de wereld worden gecreëerd. Delen van de architectuur moeten niet onderdoen voor die van de befaamde Hamburgse Speicherstadt en met groen en aangepaste verlichting kan een feestelijk effect worden bereikt.

De heropening van de dokken kan echter niet gebeuren zonder de afbraak van het gebouw van het Hof van Beroep, dat bovenop de oude sluiskolk is gebouwd. Het Hof van Beroep zal volgens de huidige planning pas verhuizen nadat het Oude Gerechtshof aan de Britselei is gerenoveerd. Bovendien doen zich bij het opnieuw uitgraven van de dokken mogelijk bodemsaneringsproblemen voor. Ten slotte moet met het oog op de timing worden nagegaan of een herbestemming van de dokken als jachthaven zou beantwoorden aan een reële vraag; een marktverkenning of bevraging in de private sector zou hier duidelijkheid in kunnen brengen, maar contacten in de sector leren dat er alvast grote belangstelling bestaat. Het succes van de bestaande Antwerpse jachthavens, de algemene groei van de pleziervaart en de explosieve groei van de markt van superyachts bieden zeker kansen. Waren er vijftien jaar geleden in Europa nog maar 800 jachten met een lengte van meer dan 20 m, dan zouden het er vandaag al 30.000 zijn. In Kiel werd de eerste luxejachthaven in de Baltische regio gebouwd. Een haven voor luxejachten in de heropende Antwerpse Zuiderdokken zou aansluiten bij het nieuwe imago van het Zuid als een trendy, levendige wijk met interessante architectuur, uitgaansmogelijkheden en cultuurattracties waar, met al haar negatieve maar ook positieve effecten op de stad, nu eenmaal een gentrification optreedt. De marina- en stadscocktail die het Zuid luxejachteigenaars kan bieden is waarschijnlijk nergens anders in België realiseerbaar. Wegens de integratie in een aantrekkelijk stadsdeel met het juiste profiel is het Zuid beter geschikt voor een luxemarina dan het Kattendijkdok, dat overigens moet worden bestemd voor riviercruises, scheepsherstelling en museale functies. Bij het bouwen van een nieuwe Zuidersluis moet wel worden gelet op de diepgang, lengte en breedte van de te ontvangen jachten.

Alleszins wordt aanbevolen om de heropening van de drie dokken zo snel mogelijk te realiseren, en desnoods een tijdelijke locatie voor het Hof van Beroep te zoeken, indien de geplande renovatiewerken dit toelaten eventueel in een deel van het bestaande Gerechtshof aan de Britselei, zoniet op een andere plaats. Een Antwerpen met ambitie als wereldhavenstad moet het uitzonderlijke potentieel van de Zuiderdokken absoluut valoriseren. Goedkope halfslachtige oplossingen waarbij, zoals in de oude havenwijk van Brussel, op de plaats van de vroegere havenbekkens ondiepe vijvers worden aangelegd, en wordt afgezien van het volledig uitgraven en voor de scheepvaart bruikbaar maken van deze dokken, zijn te verwerpen.

## **5.6. Heroprichting van de Waterpoort**

Er wordt voorgesteld om de Waterpoort, die zich nu op de Gillisplaats op het Zuid bevindt, terug op haar oorspronkelijke plaats op te stellen. Deze enige overgebleven stadspoort werd in 1624 opgericht aan de Schelde ter hoogte van de Vlasmarkt en toont een beeltenis van de Scheldegod Scaldis en een smeekbede aan Filips IV van Spanje om de Schelde te heropenen.

Momenteel staat dit schitterende Scheldemonument totaal verloren op het Zuid, waar het op een verwaarloosde rotonde, omringd door knalgele plastieken paaltjes en weelderig onkruid, perfect betekenisloos staat te wezen.

De relocatie van de Waterpoort van de Gillisplaats naar het uiteinde van de Vlasmarkt kan worden gecombineerd met een nieuwe cruiseterminal en een rivierhotel, die een unieke monumentale allure zouden krijgen die ongetwijfeld ook (Amerikaanse) cruisetoeristen zal aanspreken. Voor het overige moet de architectuur maximale doorkijkmogelijkheden tussen de stad en de rivier geven, en mag het gebouw m.a.w. geen monolithische barrière vormen.

## **5.7. Een relevante en respectvolle invulling van het Steen**

Het stadsbestuur koestert de gedachte om het Steen en het Steenplein een kindgerichte bestemming te geven. In het VOMP wordt gewaagd van een 'kasteel Lange Wapper als educatief project', 'kinderanimatie met waterspeeltuin' en een 'thema-restaurant'.

In de haven- en erfgoedwereld ontmoeten deze ideeën geen enkel begrip en wordt de voorkeur gegeven aan een invulling die recht doet aan de uitzonderlijke betekenis van dit relict van de waterburcht voor de geschiedenis van Antwerpen.

Een mogelijkheid is een zeevaart-informatie- en promotiepunt en/of kenniscentrum dat wordt geëxploiteerd i.s.m. de Hogere Zeevaartschool Antwerpen en maritieme organisaties, en dat uitsluit op de nieuwe, vlakbij gelegen zetel van de Koninklijke Belgische Redersvereniging in 'La Rade'. Deze optie is des te relevanter nu in de maritieme sector concreet wordt nagedacht over de oprichting van een Belgische maritieme clusterorganisatie en nu er bij diverse maritieme organisaties nood is aan de uitbouw van secretariaatsondersteuning en vergaderlocaties.

Een maritiem-museale bestemming van het Steen en de omgeving mag niet worden uitgesloten. In dit verband wordt o.m. gewezen op de eerdere voorstellen van de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum en op de belangstelling van het Belgica Genootschap voor een tentoonstellingsruimte voor het wrak van de Belgica.

Een alternatief kan een archeologisch centrum zijn, met de stedelijke archeologische dienst, een beperkte publieke tentoonstelling, een boekhandel, een infocentrum en een vergadercentrum rond archeologie in Antwerpen, Vlaanderen en daarbuiten.

Bij het Steen kan ook worden gedacht aan de reconstructie of evocatie van de historische Werf. De Werf was eeuwen het centrum van de Antwerpse havenactiviteit maar verdween bij de rechtekking van de Scheldekaaien in de negentiende eeuw.

### **5.8. Reconstructie van een erfgoedterminal aan het Noorderterras**

De oude Scheldehangars aan de Ernest Van Dijckkaai (S. 20-21) en de Jordaenskaai (S. 22-23) zijn beschermd als monument. Een aantal andere, typologisch vergelijkbare zonet identieke hangars zijn niet beschermd, met name deze aan de De Gerlachekaai (S. 13, met enclos), de Cockerillkaai (S. 15, met Antwerpen Miniaturstad) en de Plantinkaai (S. 18, ten zuiden van de busparking).

Momenteel zijn de hangars slecht onderhouden, worden ze niet gevaloriseerd en draagt hun troosteloze aanblik bij tot de psychologische barrière tussen de stad en de stroom en tot de indruk van algehele verloedering van de kaaien.

Anderzijds staat de erfgoedwaarde van de hangars buiten kijf. Zij wordt expliciet bevestigd in de Cultuurhistorische studie.

Eerder dan krampachtig te trachten alle hangars *in situ* te behouden, kan eraan worden gedacht ze een nieuwe functie te geven.

Een eerder gesuggereerde mogelijkheid is om de hangars vlak ten noorden van het Steen ter plekke te behouden, en de volledige omgeving, inclusief het Noorderterras, in haar negentiende-eeuwse pracht en luister te herstellen.

De huidige combinatie van de historische hangars, het Steen en het als monument beschermde (desondanks architecturaal reeds behoorlijk mismeesterde) Noorderterraspaviljoen met het kale, modernistische Noorderterras is verre van geslaagd. Oorspronkelijk was het Noorderterras, met de noordelijke toegangstrappen en hun verfijnde ornamentiek, een indrukwekkend geheel.

In het raam van een gericht havenerfgoedbeheer is het wenselijk dit prachtstuk van de Scheldekaaien in ere te herstellen en de oorspronkelijke site integraal te reconstrueren, inclusief spoorlijnen, havenhekkens, enclos en één of meer bijpassende historische (waterpers)kranen. Samen daarmee is het wenselijk de trappenpartij en balustrade aan de Willem Ogierplaats in hun oorspronkelijke staat te herstellen, en de weinig passende en banale bestrating van de Jordaenskaai en de Ernest Van Dijckkaai te vervangen door een authentieke aanleg.

Op die wijze wordt een stuk negentiende-eeuws havenerfgoed op een sterke, respectvolle en geconcentreerde manier gevaloriseerd, zonder dat nieuwe ontwikkelingen op andere plaatsen worden gehinderd.

Eventueel kan het Steenplein in deze aanpak worden betrokken, zodat de zuidelijke gevel van het Steen meer tot zijn recht komt. De verantwoord historiserende aanpak zou voorts de homogeniteit herstellen met de neogotische kantoorgebouwen aan de

Jordaenskaai (o.m. het Natiënhuis) en het Vleeshuis, waarnaar van in het Steen een aanlokkelijke doorkijk betaamt.

### **5.9. Integratie van de varende erfgoed-collectie van het MAS**

Eerder werd voorgesteld om de heraanleg van de Scheldekaaien samen te bezien met de ontwikkeling van de museumhaven, het MAS en het beheer van de collecties varend erfgoed van het MAS en het Rijn- en Binnenvaartmuseum. Een geïntegreerde visie is noodzakelijk omdat het als museumhaven herbestemde Bonapartedok paalt aan de Scheldekaaien en omdat een groot deel van de collectie varend erfgoed zich nu op het droge bevindt, precies op de Scheldekaaien zelf (tussen het Steen en het Loodswezen). Het stadsbestuur overweegt op deze plaats een 'maritiem lint' uit te bouwen.

Noch in het VOMP, noch in de Cultuurhistorische studie wordt het huidige en toekomstige beheer van de erfgoedschepen nader onderzocht. Dit is een zeer ernstig hiaat. In de Cultuurhistorische studie wordt gesteld dat de erfgoedwaarde van deze schepen niet gekoppeld is aan een specifieke locatie aan de Scheldekaaien. Bovendien wordt beweerd dat deze roerende monumenten als onderdeel van de collectie van het MAS 'goed beschermd en gewaardeerd' zijn.

Deze stellingen zijn volstrekt onbevredigend. Ook in de context van het MAS is het momenteel niet duidelijk hoe, waar en wanneer de collectie vaartuigen zal worden gevaloriseerd. Er is zelfs onduidelijkheid over de haalbaarheid en inz. de financiering van de inrichting van de museumhaven in het Bonapartedok, en over de mogelijkheid om bepaalde historische vaartuigen te restaureren zodat ze terug in drijvende positie kunnen worden opgesteld. De staat waarin vele van de historische vaartuigen zich bevinden, is voorts deplorabel te noemen, en verschillende stukken zijn acuut bedreigd. Het atelier waar de historische boten worden gerestaureerd zou naar verluidt zelfs dreigen te verdwijnen.

Gelet op deze toestand is het niet aanvaardbaar dat een bepaalde infrastructurele heraanleg van de Scheldekaaien wordt doorgezet zonder dat een geïntegreerde visie op de toekomst van de collectie historische schepen, de invulling van het museumdok en de eventuele verdere museale functie van de Scheldekaaien is vastgesteld en aangenomen. Dergelijke visie kan worden ontwikkeld in samenhang met de uitvoering van een studie naar een nieuw scheepvaartmuseum (zie punt 5.13).

### **5.10. Maximaal behoud en valorisatie van havenstadsfuncties rond het Loodswezen**

In het Bestuursakkoord van de Stad Antwerpen voor 2007-2012 wordt gesteld dat in het Loodswezen een hotel moet komen. Dergelijke functie zou het prachtige Loodswezengebouw tot zijn recht laten komen. De vergelijking met het succesrijke Hotel New York in Rotterdam werd al vaak gemaakt. Ook in het VOMP wordt een herbestemming van het Loodswezen gesuggereerd.

De inrichting van het Loodswezen als hotel veronderstelt het vertrek van de huidige federale en Vlaamse maritieme overheidsdiensten uit het gebouw, waaronder het Loodswezen zelf. Met het oog op de herprofilering van Antwerpen als havenstad is het verjagen van deze diensten uit het (sowieso volledig te restaureren)

Loodswezengebouw te verwerpen. De loodswissel aan het Loodswezengebouw en de boeienleggersactiviteit zorgen voor een maritieme activiteit aan en op de Scheldekaaien en dragen bij tot de havenstadsatmosfeer. Het ware dan ook verkeerd deze werkzaamheden n.a.v. de heraanleg van de Scheldekaaien zomaar te bannen. Voor de Vlaamse Overheid is het behoud van het boeienbeheer op zijn huidige plaats, gelet op de centrale ligging op de Schelde en de recent verrichte investeringen, overigens de beste oplossing. Voor het Loodswezen is de huidige locatie ideaal als dispatchcentrum.

Wel zouden de bedoelde havengebonden activiteiten ruimtelijk aantrekkelijker moeten worden ingekleed. Het Loodswezengebouw en de hele omliggende site met o.m. het Boeienmagazijn en het Margueriedokje, die nu vooral verloedering uitstralen, zouden een grondige opkuis, restauratie en face-lift moeten ondergaan. De Vlaamse Overheid zou in het te restaureren Loodswezengebouw een prestigieuze maritieme ontvangtsite kunnen inrichten.

De opwaardering van de boeienleggersactiviteit kan gepaard gaan met de overbrenging van de collectie historische boeien van de Boeienweide op Linkeroever naar de hier besproken omgeving op rechteroever. De huidige Boeienweide ligt er verloren bij, ontvangt weliswaar wat toevallige passanten, maar trekt als dusdanig geen enkele bezoeker aan. Bij de actieve boeienleggerssite op de rechteroever zou de collectie haar betekenis hervinden.

### **5.11. Reconstructie van de Bonapartesluis**

De Bonapartesluis (in feite het benedenhoofd van het als sluis dienst doende Bonapartedok) werd geopend in 1811 en gesloten in 1974. Zij maakte deel uit van de napoleontische marinebasis en heeft als dusdanig een erfgoedwaarde van internationaal belang.

Aan deze erfgoedwaarde wordt noch in het VOMP, noch in het Stedelijk standpunt enige aandacht besteed. Evenmin wordt ingegaan op de suggestie om de sluisdeuren te reconstrueren. Het betreft een relatief geringe investering die de historische betekenis van het complex van de Bonaparte- en Willemdokken zou herstellen en meteen een toeristische attractie zou kunnen zijn. De reconstructie hoeft overigens geen hinderpaal te zijn voor het auto- en eventueel tramverkeer, want de sluis zou niet voortdurend daadwerkelijk moeten worden bediend.

Overigens valt op te merken dat de in het VOMP voorgestelde pontonconstructie in de toegangsgeul baggerwerk zou noodzaken en als dusdanig ook niet voor de hand ligt.

### **5.12. Integratie van Red Star Line**

Het nieuwe Red Star Line-museum is een schitterend instrument om Antwerpen als internationaal havenicoon op de wereldkaart te zetten. In het VOMP en het Stedelijk standpunt wordt niet ingegaan op de herhaaldelijk gedane suggestie om de Red Star Line-site uit te breiden tot op de kaaivlakte<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Alleen op p. 3.02k wordt gewaagd van de mogelijkheid om in een 'museumplein' voor Red Star Line te voorzien.

Concreet wordt aanbevolen om ter aanvulling van de Red Star Line-site een rij oude hangars, thans meer zuidelijk aan de Scheldekaaien opgesteld, over te brengen naar de Rijnkaai, en ze tegenover de Red Star-gebouwen herop te richten, zodat een groot deel van de historische site in perfecte staat wordt gereconstrueerd en voor buitenlandse toeristen des te aantrekkelijker wordt. De hangars zijn blijkbaar van een identiek type als deze die oorspronkelijk door de Red Star Line werden gebruikt.

Hun verplaatsing zou elders op de Scheldekaaien ruimte vrijmaken en, op voorwaarde van een grondige restauratie, tegelijk leiden tot een verantwoorde valorisering van het belangrijke havenerfgoed dat deze hangars uitmaken. De naam van de rederij die eertijds het fronton van de hangars sierde, kan opnieuw worden aangebracht. De oorspronkelijke hekkens kunnen eveneens worden herplaatst.

Uiteraard moeten de huidige magazijnen van de Waagnatie dan worden afgebroken. De ruimtelijke connectie tussen de Red Star Line-gebouwen, de historische kaai van de rederij en de bijhorende hangars zou de Antwerpse site een sterk internationaal profiel geven. BallinStadt in Hamburg ligt niet aan een meerplaats voor zeeschepen, en het Deutsches Auswandererhaus in Bremerhaven, dat wél aan een historische kaai ligt, heeft dan weer geen historische gebouwen. Anders dan de Duitse equivalenten, kan Red Star Line een groot deel van een historische emigratieterminal reconstrueren, inclusief de markante reuzenbolder voor de Belgenland. Als bezoekers de hele terminal kunnen bezoeken, en op de kaairand de rivier- en zeewind kunnen opsnuiven, lijkt de toevoeging van een moderne uitkijktoren onnodig en geforceerd. Deze toren doet overigens duidelijk afbreuk aan de erfgoedwaarde van de originele gebouwen.

Op de kaai kan een bij Red Star Line horend café-restaurant worden gevestigd met, als kers op de taart voor de bezoeker, een heerlijk uitzicht op de rede en de skyline. Op termijn kan worden overwogen om een historisch passagiersschip toe te voegen, zoals de Charlesville. Ofschoon het een recentere Kongoboot betreft, zou dergelijk iconisch passagiersschip de site zinvol aanvullen.

### **5.13. Integratie van een Scheepvaartmuseum**

In het VOMP wordt nauwelijks een verband gelegd met de mogelijkheid om in Antwerpen, naast of in aanvulling op het MAS, een eigen locatie voor het Nationaal Scheepvaartmuseum in te richten, in het verlengde van het Antwerps Watererfgoedmanifest 2009 en de Engagementsverklaring tussen de Stad Antwerpen en de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Wat betreft het Droogdokkeneiland wordt slechts vrijblijvend en zonder nadere motivering of afweging geopperd dat er plaats kan zijn voor 'een fluviarium en ecologische oever, en een archeologisch havenmuseum (of actieve historische werf?)'.

Deze losse, niet onderbouwde gedachten onderlijnen de relevantie van de hierboven gemaakte opmerking dat het VOMP geen duidelijke visie inhoudt over de functies van het plangebied en de deelzones, en dat er bij gebrek daaraan een acuut risico bestaat op verkeerde infrastructurele keuzen. Het is bijzonder risicovol dat een bepaalde heraanleg van de onderbouw wordt doorgedrukt en uitgevoerd zonder dat men weet wat de eindbestemming zal zijn. Men bouwt geen fundamenten wanneer men geen idee heeft over het huis dat erboven moet komen.

In het breed gedragen Antwerps Watererfgoedmanifest 2009 wordt aanbevolen om naar de toekomstige locatie van een scheepvaartmuseum een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren, waarin ook wordt gepeild naar mogelijke locaties (waaronder eventueel het Droogdokkeneiland, de Scheldekaaien, het Hessenhuis en het Loodswezen).

Er wordt nadrukkelijk aanbevolen in het Masterplan ruimte te voorzien voor de inplanting van een Scheepvaartmuseum. De vooropgestelde haalbaarheidsstudie moet alleszins worden uitgevoerd vooraleer definitieve heraanlegkeuzen worden gemaakt. Hierbij verdient niet alleen de eigenlijke locatie aandacht, maar ook aanmeer mogelijkheden voor de varende collectie en bezoekende erfgoed schepen. Ook de restauratie van de Doelse Kogge en de valorisering daarvan verdienen in de planning tijdige aandacht.

#### **5.14. Verbinding met de stroomafwaartse Scheldeforten**

Bijzondere aandacht verdient de verbinding van het Scheldekaaienproject met de heraanleg van Lillo en initiatieven rond het beheer en de valorisatie van de andere Scheldeforten op rechter- en linkeroever (inz. Noordkasteel, Sint-Filips, Sint-Marie, Liefkenshoek). Als getuigen van de ontwikkelingsfasen van de vrije vaart op de Schelde, die in relatie staat tot de politieke en diplomatieke geschiedenis van vele andere wereldrivieren, hebben deze Scheldeforten een erfgoedwaarde van mondiaal belang, die helaas te weinig bekend is en momenteel noch stedenbouwkundig, noch toeristisch, noch in andere beleidsdomeinen gevaloriseerd wordt. In het VOMP wordt het bredere verhaal van de Schelde niet meegenomen.

Bij de uitwerking van een nieuwe visie op de heraanleg van Scheldekaaien en op hun toekomstige functies zou moeten worden gezocht naar synergieën met projecten rond de Scheldeforten. In dit verband ondersteunt Watererfgoed Vlaanderen alvast de ideeën om in het raam van het nieuwe Masterplan voor Lillo de historische eigenheid van dit fort te exploiteren, door de historische structuur van de vesting te herstellen, en om Lillo te valoriseren in samenhang met andere historische Scheldeplaatsen.

### **6. Aanbevelingen rond het nat watererfgoed**

#### **6.1. Volledig vrijwaren van de aanmeerfunctie en aantrekken van maximale scheepsbeweging**

Omdat schepen de ziel van het Antwerpse stadsbeeld zijn, en hun aanwezigheid een grote immateriële erfgoedwaarde heeft, is het essentieel om de volledige aanmeerfunctie van de Scheldekaaien te behouden.

Daarbij moet voorrang uitgaan naar zeeschepen (die aan de kaaimuur moeten kunnen afmeren, en waarvoor pontons ongeschikt zijn en zelfs in de weg liggen; de impact op de nautische veiligheid van de plaatsing van bijkomende pontons moet vooraf grondig worden nagegaan). Opliggende, wachtende, aan de ketting gelegde of in onderhoud zijnde vrachtschepen maken de Scheldekaaien attractief en creëren een prachtige *ship spotting*-promenade en, alleen al door het zicht vanuit de zijstraten, een wereldhavenstadatmosfeer. Een behoorlijke cruiseterminal is eveneens van wezenlijk belang. Naast zeecruiseschepen moet er plaats blijven voor

riviercruiseschepen. De suggestie om naast toervaartboten waterbussen en –taxi's aan te trekken verdient alle steun.

Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar voldoende en attractieve ligplaatsen voor bezoekende erfgoedschepen en naar voldoende ligplaatsen en andere accommodatie voor maritieme manifestaties (Tall Ships, Waterkant etc).

De Scheldekaaien moeten terug een bruisende havenkant worden, met een voortdurend af en aan van alle soorten schepen, vergelijkbaar met St. Pauli en de Elbe te Hamburg. De aanwezigheid van schepen aan de kaaien verdient in het Masterplan veel meer aandacht.

Bij behoud van de wandelterrassen is het wenselijk deze hun originele functie als uitkijk op zeeschepen te laten behouden. Ter hoogte van de wandelterrassen is het m.a.w. verkeerd om pontons te leggen. De historische functie en betekenis van de terrassen is om een balkon te zijn om aangemeerde zeeschepen (en de bijhorende havenactiviteiten).

Dit geldt zeker voor het Noorderterras, van waarop passanten een interessant zicht op aangemeerde zeeschepen zoals vrachtschepen en bezoekende marineschepen kunnen genieten. De huidige vlotsteiger aan het Steen blijft door zijn uitnodigende ligging tegenover het stadscentrum en nabij de te herlocaliseren balies van Toerisme Antwerpen best voorbehouden voor toeristische rondvaarten. Voor riviercruises kunnen additionele vlotsteigers worden geplaatst ten noorden van het Noorderterras, aansluitend op de Marguerie-schuilhaven. Dit is nog steeds op wandelafstand van het stadscentrum. Aan deze steigers kunnen dan meteen de boeienleggers en loodsbootjes worden aangemeerd, wat de betrokken diensten meer comfort zou bieden dan de huidige, nogal rommelige aanmeersituatie bij het Loodswezen. Ook watertaxi's kunnen van de steiger gebruik maken.

Het is nodig om in het finale Masterplan de aanmeerplanning te herbekijken, in relatie tot de beschikbare diepgang aan de kaai, de aanwezigheid van de wandelterrassen en de afstand tot het stadscentrum. Ook de wenselijkheid van faciliteiten voor *cold ironing* en de constraints die voortvloeien uit de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code met Europese en Belgische implementatiewetgeving) moeten tijdig worden onderzocht.

## **6.2. Aantrekken van iconische Antwerpse zeegaande erfgoedschepen**

In het finale Masterplan moet ook aandacht worden gegeven aan de mogelijkheid om een ligplaats te voorzien voor een te verwerven Antwerps historisch zeeschip.

In andere wereldhavensteden als Hamburg en Rotterdam vormen historische zeeschepen essentiële ornamenten van het waterfront, en tegelijk toeristische topattracties (Rickmer Rickmers, Cap San Diego, Bleichen, Rotterdam).

Antwerpen bezit momenteel alleen historische binnenschepen en andere kleinere vaartuigen.

Het voorstel om de de Charlesville - de enige overblijvende Kongoboot - terug naar Antwerpen te halen werd reeds eerder geopperd. Een ligplaats bij de Red Star Line-terminal aan de Rijnkaai zou deze plaats een bijzondere betekenis geven.

### 6.3. Heropenen van historische haveninfrastructuur

Hierboven werd reeds gewezen op de noodzaak om historische haveninfrastructuur te reconstrueren (inz. de Zuiderdokken en de Bonapartesluis). Deze projecten verbeteren ook de aanmeermogelijkheden voor erfgoed schepen.

### 7. Slotbedenkingen

De heraanleg van de Scheldekaaien is een unieke opportuniteit om het ongemeen rijke Antwerpse watererfgoed tot zijn recht te laten komen, en om Antwerpen te herprofilen als een wereldhavenstad van mondiaal belang met een unieke traditie.

Het voorontwerp van Masterplan en de Cultuurhistorische studie zijn goede bouwstenen.

Het is werkelijk essentieel dat de valorisering van het Antwerpse watererfgoed in het finale Masterplan wordt gezien als een schitterende kans en niet als een lastige randvoorwaarde.

Een doordacht en ambitieus erfgoedbeheer is een instrument om van de Scheldekaaien terug een attractieve, actieve havenkant te maken.

Zoals reeds gebleken uit de ondertekening van het Antwerps Watererfgoedmanifest 2009 wordt de eis om het erfgoed zorgvuldig te exploiteren zeer breed gedragen in de haven- en erfgoedwereld.

Om het draagvlak voor de de heraanleg te behouden en te versterken is het dan ook noodzakelijk dat de ontwerpers en de opdrachtgevende besturen een daadwerkelijke bereidheid tonen om het voorontwerp overal waar nodig bij te sturen.

Watererfgoed Vlaanderen, haar leden en de andere onderschrijvers van dit advies staan ter beschikking om hen met raad en daad bij te staan.

**Watererfgoed Vlaanderen** verenigt en verdedigt al het nat en droog watererfgoed in Vlaanderen (historische schepen, scheepvaart- en havenmusea, watermonumenten, watertradities, -kunst en -cultuur, toeristische en commerciële dienstverleners i.v.m. watererfgoed, experts, onderzoekers en liefhebbers). De koepel ijvert voor het behoud en de valorisatie van alle watererfgoed in Vlaanderen, voor de versterking van het waterbewustzijn van de Vlaming en voor de internationale uitstraling van Vlaanderen als baken van scheepvaart- en havencultuur.

vzw Watererfgoed Vlaanderen, Scheepswerven Baasrode, St.-Ursmarusstraat 141, 9200 Baasrode, [www.watererfgoed.be](http://www.watererfgoed.be), [secre@watererfgoed.be](mailto:secre@watererfgoed.be), +32 3 238 67 14