

Antwerpse Scheldekaaien

DE KAAIZONES IN BEELD

Sigmaplan 

Sint-Andries en Het Zuid

In Sint-Andries en Het Zuid nemen we de kaaimuur daadkrachtig onder handen. De oude muur blijft staan, maar louter als façade. Een groene dijk langs het water, met ingebouwde waterkering, beschermt de stad tegen hoge waterpeilen.

Timing

- Stabilisatie: eind 2020
- Bovenbouw: eind 2022

WAT MAG JE VERWACHTEN OP SINT-ANDRIES EN HET ZUID?

- 1.** Stevige, fraaie, vertrouwde kaaimuren. We renoveren de kaaimuur op een 'zachte' manier (zie kader), waardoor we niet raken aan het oorspronkelijke uitzicht.
- 2.** Aan de straatkant, naast het fietspad, verdwijnt de betonnen waterkering. Niet alleen om esthetische redenen, maar ook omdat er een nieuwe, hogere waterkering nodig is.
- 3.** Op het kaaiplateau verrijst een groene dijk. De kruin van de dijk

zal 2,25 meter boven het huidige kaaiooppervlak komen te liggen. Mobile poorten onderbreken de dijk op verschillende plaatsen. We sluiten ze alleen als het waterpeil te hoog staat. Zo blijft de kaaizone bereikbaar voor evenementen of hulpdiensten.

- 4.** De dijk verdeelt Sint-Andries en Het Zuid in een overstroombaar, verhard deel aan de rivierzijde en een groen deel aan de stadszijde. De oude hangars en parkeerplaatsen verdwijnen, waardoor een zee van ruimte ontstaat.
- 5.** Voor wandelaars leggen de stad Antwerpen en AG VESPA aan de stadszijde een groene corridor aan. Er komen groen- en speelzones, een brede fiets- en wandelboulevard en een stedelijk plein.

Sint-Andries en Het Zuid: pionierswerk

In Sint-Andries en Het Zuid (dat zich uitstrekt van de De Gerlachekaai tot het Zuiderterras) ontwikkelden we een doeltreffende methode om de kaaimuur te stabiliseren. Dat doen we door een diepwand te plaatsen achter de muur, die de druk van het grondwater op de muur overneemt. Ook verstevigen we de voet (zodat de muur niet gaat schuiven) en laten we de Schelde via openingen in de kaaimuur een gewelf in- en uitstromen. In elk van de zeven Antwerpse kaaizones ontwikkelen we een methode op maat, maar de inzichten en technieken uit Sint-Andries en Het Zuid zullen ook elders handig van pas komen.



DE KAAIZONES IN BEELD



Droogdokken

Bonapartedok en Loodswezen

Schipperkwartier en Centrum



Drie pijlers van het Scheldekaaienproject

1. Stabilisatie van de kaaimuren

Waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv neemt met het Sigmaplans Vlaanderen in bescherming tegen overstromingen van de Schelde en haar zijrivieren. Om de stad Antwerpen te beveiligen is een structurele stabilisatie van de 19de-eeuwse kaaimuren noodzakelijk.

2. Hogere waterkering

Rekening houdend met een stijging van de zeespiegel, vervangen we de waterkering door een fraaier en hoger alternatief.

3. Frisse transformatie

In samenwerking met de stad Antwerpen en AG VESPA krijgen de kaaien een grondige make-over.



Nieuw Zuid

Nieuw Zuid is het buitenbeentje van het Antwerpse Scheldekaaienproject. De toestand van de kaaimuur is er kritiek. In die mate zelfs dat hij niet meer in aanmerking komt voor herstelling. De oplossing? We breken de muur af en vervangen hem door een nieuwe constructie mét het authentieke uitzicht.

Hoe bouwen we de nieuwe muur?

1. Combiwand heien en bouwput uitgraven

Op de kaai vlakte bouwen we met drie stalen wanden een U-vormige bouwput achter de kaaimuur. De achterwand van de bouwput bevindt zich 40 meter achter de oude kaaimuur. Het gaat om zogenaamde combiwanden – een combinatie van buispalen en damplanken – die we met zware apparatuur in de ondergrond slaan of trillen ('heien').

2. Grond weggraven

De grond in de bouwput graven we weg en bewaren we elders op de werf, om er de bouwput later opnieuw mee op te vullen.

3. Oude muur afbreken

Met behulp van springstoffen breken we de oude kaaimuur af. Voor dat ingrijpende karwei laat de aannemer zich bijstaan door een gespecialiseerde firma en experts van de Koninklijke Militaire

School en de UGent, zodat na elke fase bijsturing mogelijk is. In de kaaimuur boren we verschillende gaten, waarin we ladingen springstof plaatsen. Die komen bij hoogwater tot ontploffing.

4. Stalen geraamte heien

De nieuwe kaaimuur bouwen we op rond een stalen geraamte, een aaneenschakeling van gigantische stalen buispalen en damplanken van 37 meter lang. Die palen en planken heien we tot 20 meter diep in de Boomse klei.

5. Ankerwerk

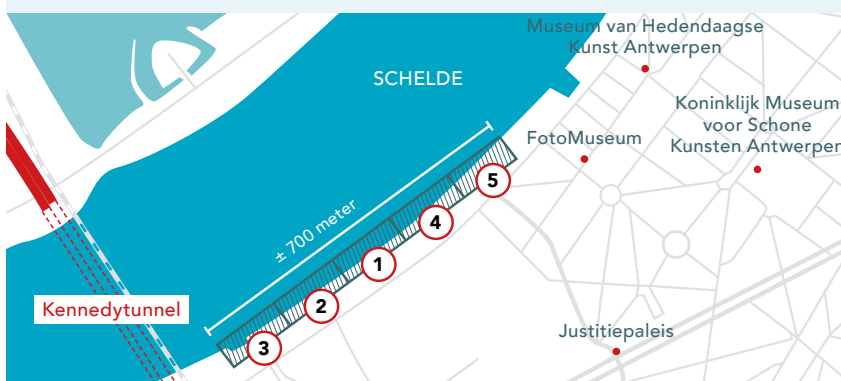
De bouwput achter de nieuwe muur vullen we stapsgewijs opnieuw op. Tussen voor- en achterwand spannen we grondankers op twee niveaus.

6. Nieuwe muur aankleden

Onder de hoogwaterlijn klikken we betonnen bekistingsplaten op het geraamte vast. Het gaat om monumentale prefabelementen, replica's van de oude bekleding. Bovenop werken we de muur af met de klassieke stijlelementen: de blauwe steen, drie lagen van de gerecupereerde façadesteen en de stoere meerpalen.

Timing

Ten laatste tegen 2020 willen we klaar zijn met de vernieuwing van de kaaimuur in Nieuw Zuid. In elk van de vijf deelzones gaan we op dezelfde manier te werk. Vanaf 2020 kunnen dan de werken aan de verhoogde waterkering en de publieke ruimte starten.





Blue Gate Antwerp

In de zomer van 2015 leverde het Antwerpse Scheldekaaienproject zijn eerste resultaat af: een nieuwe kaaimuur ter hoogte van de d'Herbouvillekaai. De laad- en loskade is de duurzame draaischijf van Blue Gate Antwerp, een watergebonden bedrijventerrein.

De oude, instabiele muur werd over een afstand van 200 meter ingekapseld door een nieuwe constructie, opgebouwd rond een geraamte van stalen buispalen. In minder dan een jaar tijd werd de instabiele muur verstevigd. De kaaimuur dient nu opnieuw als laad- en loskade, geschikt voor de grootste binnenvaartschepen. Aan een afzonderlijke waterkeringsmuur is ter hoogte van de overslagkade geen nood meer, omdat de kaaimuur zelf verhoogd is tot een veilige Sigmahoogte van 9,25 meter TAW*.

*TAW: Tweede Algemene Waterpassing. 0 meter TAW komt overeen met de hoogte van het gemiddelde laagwaterpeil in Oostende.

Droogdokken

Op het Antwerpse Droogdokeneiland wordt er een groen, multifunctioneel park gerealiseerd. Verwacht je aan een zeshoekig uitkijkpunt, met in het midden een zone voor evenementen. Ook wordt de waterkering verhoogd met een natuurlijke dijk en zal er meer ruimte komen voor slikken en schorren.

In mei 2017 startte De Vlaamse Waterweg nv met de bouw van nieuwe kaaimuren, die een zeshoekig uitkijkpunt zullen vormen van 2 hectare groot. Het park bovenop wordt omzoomd door een nieuwe waterkering. Om de stad te beschermen tegen wateroverlast wordt de dijk ten noorden van de Belvédère verhoogd tot een veilige hoogte van 1 meter boven het huidige kaaioppervlak.





Bonapartedok en Loodswezen

Het Museum aan de Stroom (MAS) en het Loodswezen domineren het uitzicht in deze zone. Om het uitzicht op en vanaf deze bijzondere plek zoveel mogelijk te vrijwaren, onderzoeken we de mogelijkheden van mobiele waterkeringen. Dat zijn waterkeringen die in normale omstandigheden vrijwel onzichtbaar zijn en enkel in geval van nood gebruikt worden. Via een ponton komt er op termijn misschien een opstapplaats voor watertransport. Een belangrijke uitdaging voor de ontwerpers in deze zone is het versterken van de band met de rivier.



Schipperskwartier en Centrum

Aan de Jordaenskaai en de Ernest Van Dijckkaai concentreren we ons allereerst op de stabilisatie van de historische kaaimuur. Die verkeert hier in relatief goede staat, waardoor een zachte renovatie mogelijk is en we niet aan het archeologisch erfgoed hoeven te raken. Bovendien wordt de cruiseterminal aan de Schelde naar deze zone verplaatst en voorzien van moderne faciliteiten, waaronder een toeristisch onthaalcentrum in het historische Steen. We onderzoeken de mogelijkheid om dicht bij de blauwe steen een mobiele waterkering te realiseren, die enkel zichtbaar is en in werking treedt als er een stormvloed dreigt.

Kattendijksluis en Rijnkaai

In de zone van de Kattendijksluis en de Rijnkaai stabiliseren we de kaaimuur en integreren we de verhoogde waterkering waar mogelijk in de gebouwen op de kaavlake. Aan de kant van de stad verhogen we de ruimte achter de waterkering. Zo ontstaat er als het ware een stadsbalkon met weidse riviergezichten. De nieuwe inrichting zorgt voor samenhang met het Eilandje en het Droogdokkenpark.



COLOFON

Verantwoordelijke uitgever

De Vlaamse Waterweg nv
Afdeling Zeeschelde-Zeekanaal
Ir. Wim Dauwe
Lange Kievitstraat 111-113 bus 44
2018 Antwerpen

Redactie

Pantarein in een consortium
met IMDC
Uitgave mei 2018
Gedrukt op gerecycleerd papier

Copyright beelden

Elisabeth Verwaest,
De Vlaamse Waterweg nv,
AG VESPA,
PROAP, Van Belle en
Medina, Dujardin

[www.sigmaplan.be/
scheldekaaien](http://www.sigmaplan.be/scheldekaaien)



**De Vlaamse
Waterweg** nv

