

HAVENLAND

ONTHAAL EN RECREATIE VOOR DE HAVEN VAN ANTWERPEN



Datum	2014 – 2015 ontwerp, 2016 realisatie
Ligging	Haven van Antwerpen
Opdrachtgevers	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linker Schelde Oever, Vlaamse Overheid - departement Mobiliteit en Openbare Werken en Agentschap voor Natuur en Bos, EGTS Linieland van Waas en Hulst
Ontwerpteam	STRAMIEN CV i.s.m. Daddy Kate, BC Architects and Studies en BAS
Medewerkers	Peter Vermeulen (projectverantwoordelijke), Evert De Baere, Wim Debaene, Senne De Bleser
Budget	117.220,00 euro excl. btw
Omvang	circa 300 km ²

Welkom in Havenland, het gebied in en rond de haven van Antwerpen; van Hemiksem tot Doel. Havenland is het antwoord op de groeiende vraag naar een verbindend platform voor onthaal en recreatie en wordt duidelijk als één herkenbaar 'merk' verenigd. De iconische 'H' vormt de basis en de baseline '1001 maal verwonderlijk' verwijst naar alle belevingen die de haven en haar dorpen te bieden heeft op vlak van erfgoed, natuur, ontspanning, horeca, cultuur, sport en economie. <http://www.portofantwerp.com/nl/welkom-havenland>

Het geheel van het havengebied, meer dan 300 km² groot, is erg onoverzichtelijk en weinig geconnecteerd met lange afstanden en vele dokken. Onze strategie was terug te keren naar de essentie; het Scheldewater als vaarwater voor publiek transport. Water is niet langer scheidend maar verbindend door de introductie hop-on-hop-off waterbussen. Moeilijk bereikbare plekken en gemeenten worden goed verbonden langs een heldere waterroute; de uitzonderlijke oeverscenografie krijgt de passagier er gratis bij.

Na oplevering van de studie kreeg Havenland de erkenning als strategisch project door Ruimte Vlaanderen. Nadien werd een projectstructuur opgezet met de lancering van Havenland en voorstelling van onder andere nieuwe fietsroutes. Tijdens de Tall Ships Race werd de waterbus een eerste keer met succes ingezet en in 2017 startte stad Antwerpen en het Havenbedrijf met personenvervoer over de Schelde. Momenteel varen er drie 'buslijnen' met snelle boten vanaf de Hemiksem tot Antwerpen en verder naar Lillo, recht tegenover Doel en over het Albertkanaal tot aan de brug bij Wijnegem. De bootverbinding staat in relatie met verbindende fiets- en wandelroutes op beide Scheldeoevers. Met de waterbus is het havengebied vandaag optimaal ontsloten voor pendelaars en recreanten.





landbouwactiviteiten



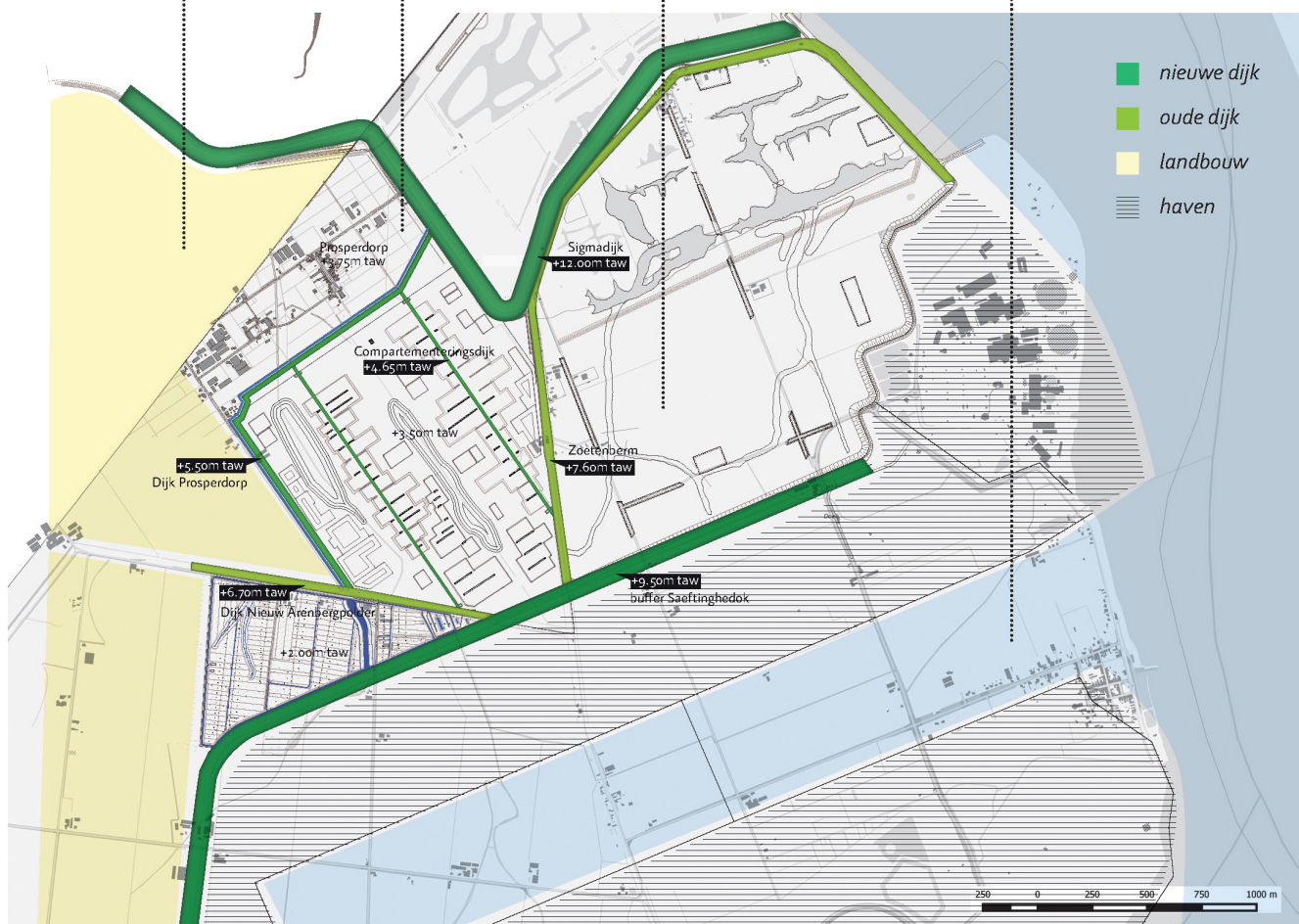
natuurontwikkeling grensoverschrijdend
natuurpark Groot-Saeftinghe



bijzonder erfgoed
Prosperpolder, dorp



havenactiviteiten
toekomstig Saeftinghedok



In de havenlandstudie is ook een concreet voorstel uitgewerkt om de polders rond Doel te organiseren. Omdat Doel in 2015 nog op verdwijnen stond, startte de routing t.h.v. Prosperpolder-Zuid. Het project zet in op het vernieuwende karakter en het positief imago van de haven, namelijk de toekomstige inrichting van nieuwe natuurgebieden in- en rondom de haven. Het nieuwe, maar moeilijk leesbare polder- en havenlandschap wordt 'geconnecteerd' en 'leesbaar' gemaakt. Prosperdorp krijgt een rol als toegangsdorp tussen recente ontwikkelingen en oude elementen. Verbindend element zijn de dijken. Ze zijn prominent aanwezig in het landschap, ze hebben het landschap gevormd en zijn kenmerkend voor de polders. Ook bij de uitbreiding van de haven en bij de ontwikkeling van nieuwe natuur worden nieuwe dijken aangelegd. De jachtpaden erbovenop zijn opgevat als verbindingen en erlangs wordt onthaalinfrastructuur (parking, kijkhutten, pleisterplekken...) aangelegd.

Nu Doel een nieuwe toekomst krijgt kan het dorp met haar overblijvende activiteiten (kerk, windmolen...) een nieuwe positie opnemen in Havenland. De leegte en onbestemdheid van het omliggend poldergebied oefent een sterke lokroep uit op (natuur)recreanten en wandelaars in de grensstreek. Indien de waterbus vanaf Lillo op een veilige manier de oversteek van de Schelde kan maken staat er niets de heropleving van Doel als een levendig kern in de weg.

De studie Havenland en Prosperdorp Zuid kwam tot stand door nauwe samenwerking met alle betrokken lokale en bovenlokale administraties. De implementatie van de waterbus en haar succes, getuigt van een haalbaar en doorgezette visievorming en pragmatisch actiekader. Stramien en haar partners zijn terecht trots op deze bijzondere stedenbouwkundige realisatie.

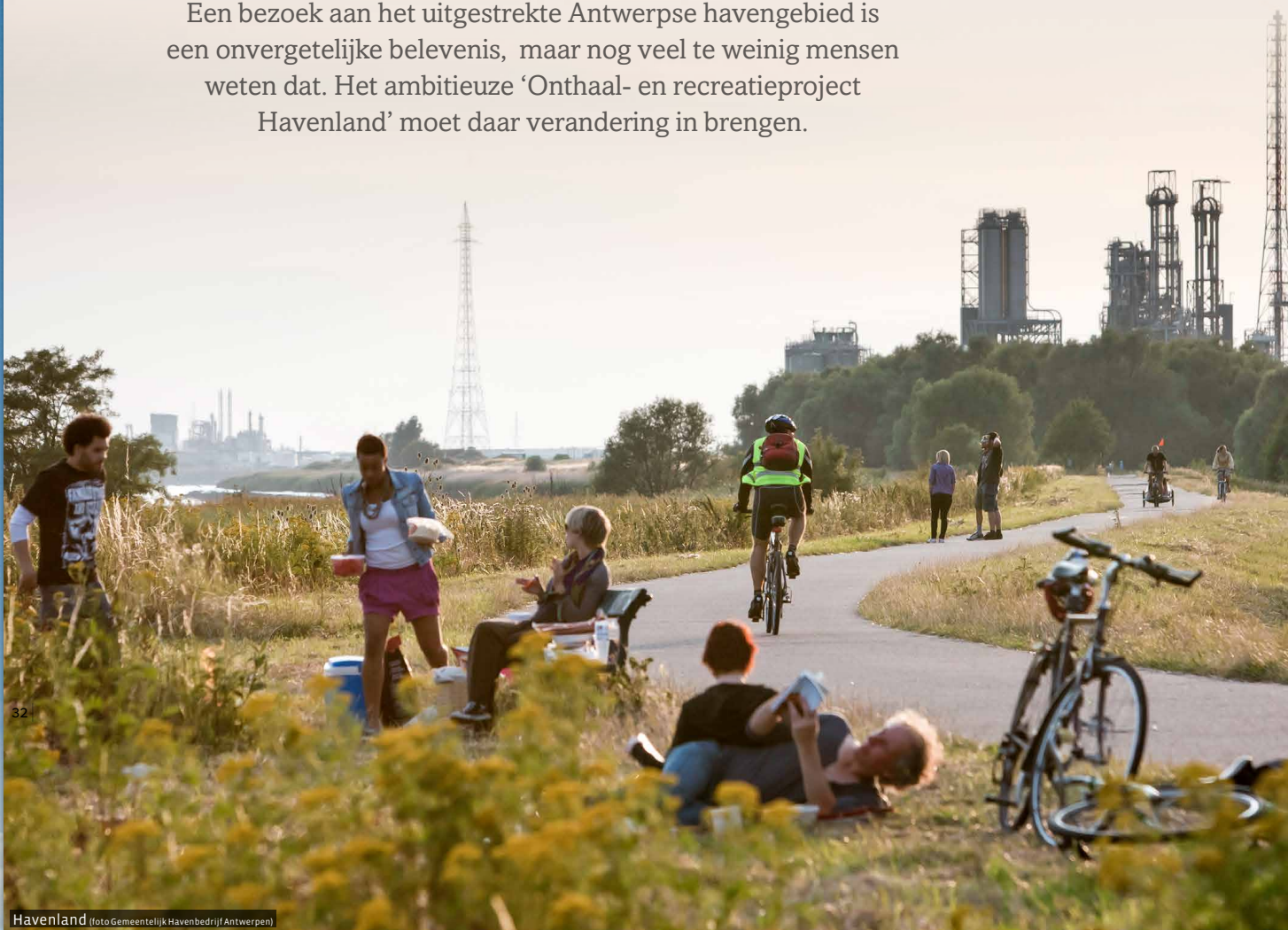


Welkom in Havenland

WIM DEBAENE EN PETER VERMEULEN [STRAMIEN CVBA]
I.S.M. KURT TUERLINCKX [ANTWERPS HAVENBEDRIJF]

De grootste schepen ter wereld die af- en aanvaren, feeërieke installaties in de avondschemering, unieke natuur die zeldzame dieren en planten aantrekt, opmerkelijk historisch erfgoed zoals het Fort Liefkenshoek en het pittoreske Fort Lillo...

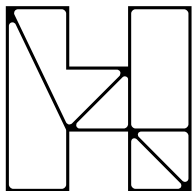
Een bezoek aan het uitgestrekte Antwerpse havengebied is een onvergetelijke belevenis, maar nog veel te weinig mensen weten dat. Het ambitieuze 'Onthaal- en recreatieproject Havenland' moet daar verandering in brengen.



32

Havenland (foto Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

Een onthaal- en recreatieproject voor de Antwerpse haven



HAVENLAND
1001 MAAL VERWONDERLIJK

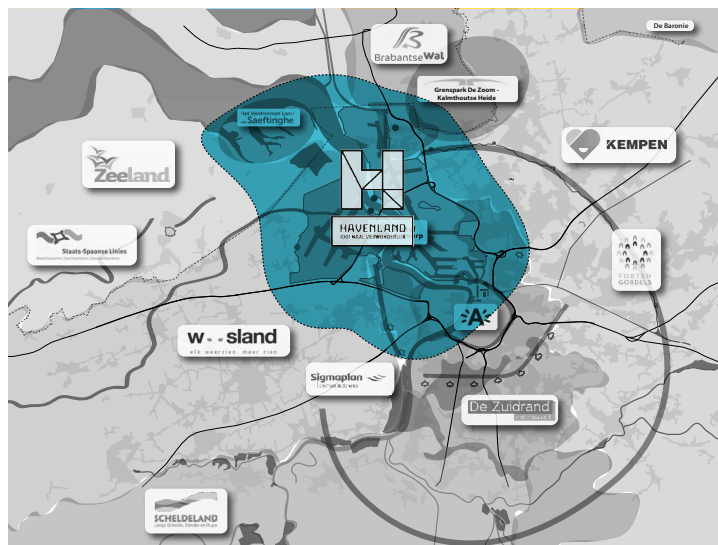
Havenland wil de haven en haar ruime omgeving ontsluiten om alle toeristische troeven van het gebied te kunnen uitspelen: de maritieme en industriële activiteiten op en rond de Schelde, het polderlandschap met de omliggende dorpen, het uitzonderlijke militaire erfgoed dat het verhaal vertelt van duizend jaar Europese geschiedenis, de landbouwactiviteiten en de beschermde natuur. Maar dan zonder de economische bedrijvigheid te storen, want binnen het havengebied speelt die uiteraard de hoofdrol. Vandaag lopen er al heel veel initiatieven rond recreatie in de haven, alleen zijn ze nog veel te versnipperd. Het geheel is erg onoverzichtelijk, voor het grote publiek zijn de afstanden te groot, de dokken en (zeker) de Schelde lijken onoverbrugbaar, kortom: de drempel is te hoog. Havenland wil al die bestaande onthaal- en bezoekmogelijkheden beter op elkaar afstemmen en aanvullen met nieuwe overkoepelende initiatieven zoals watervoer, sterke onthaalpoorten als landschapsbakens en verbindende fietsroutes. Het project heeft de ambitie om het uitgestrekte havengebied niet alleen beter te ontsluiten, maar ook de ruimtelijke samenhang voelbaar te maken en naar een hoger niveau te tillen.

Strategisch ruimtelijk project

Havenland kadert binnen de acties van het 'Programma van Ontwikkeling Havengebied Antwerpen' van de Vlaamse overheid. Het plan voor onthaal en recreatie wil het havengebied toegankelijk en beleefbaar maken, om zo niet alleen een maatschappelijke meerwaarde te creëren maar tegelijk ook een breder sociaal draagvlak op te bouwen. Meer dan twintig partners werken samen in een grensoverschrijdend project, dat door minister Schauwliege werd erkend als strategisch ruimtelijk project voor de komende drie jaar. Het is de bedoeling om Havenland in die periode maximaal uit te bouwen.

1 OHA bestaat uit een uitgebreid actieprogramma dat tegelijk werd opgesteld met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de haven van Antwerpen. De opvolging van het actieprogramma wordt aangestuurd vanuit een procesmanager en een centraal netwerk met ongeveer 10 werkgroepen, waaronder erfgoed en landschap, milieukwaliteit, landbouw, onthaal en recreatie, natuur, woon-werkverkeer en mobiliteit in diverse modaliteiten. www.havenvandetoekomst-antwerpen.be

Situering
Havenland-
toeristische
regio's
© Stramien



Een uitgestrekt gebied bevatbaar maken

Het basisconcept voor de ontsluiting van Havenland vertrekt van de centrale rol die de Schelde speelt als levensader voor het hele gebied. Dat gebied, meer dan 300 km² groot, spreidt zich uit over verschillende steden en gemeenten, die hun oorsprong en ontwikkeling te danken hebben aan de havenactiviteiten die door de eeuwen heen aan de Schelde ontwikkeld werden. Deze unieke verbondenheid van de Schelde met de haven in al haar facetten overspant toeristische regio's in verschillende provincies en aan weerszijden van de grens.

Om het uitgestrekte havengebied goed te kunnen ontsluiten, ontwikkelde de studie rond Havenland bootverbindingen op de Schelde en in de dokken, zodat bezoekers het hele gebied 'van binnenuit' kunnen ontdekken. De belevingen worden bovendien ingedeeld, zowel thematisch als in tien eenvoudige deelgebieden, telkens verknoot met een van de haltes op de vaarroute van Antwerpen tot aan de Nederlandse grens. Elk van die deelgebieden kreeg een nummer toegewezen: de onpare nummers bevinden zich op de linkeroever, de pare nummers op de rechteroever van de Schelde. Deze zonering wordt verder doorgetrokken in de nummering van alle poorten en plekken, belevingen en attracties in het hele gebied. Zo weet een bezoeker steeds waar hij/zij zich ergens bevindt.

Per deelgebied worden alle bezienswaardigheden en attractiepolen met elkaar in verband gebracht. Fiets- en wandelroutes doorkruisen elk van de gebieden. Langsheen die trajecten komen alle thema's aan bod.



Prosperpolder-Zuid/Vogelkijkhut
© Stramien, Daddy Kate en BC Architects and Studies



Waterbus en uitkijktoren
© Stramien, Daddy Kate en BC Architects and Studies

Een herkenbaar merk

Havenland wordt een herkenbaar 'merk', waarbij de iconische 'H' de basis zal vormen en de baseline '1001 maal verwonderlijk' verwijst naar de talloze uiteenlopende belevingen die de haven te bieden heeft op het vlak van erfgoed, natuur, ontspanning, horeca, cultuur, sport en economie.

Havenland is dan ook opgevat als een concept van co-branding. Het wil bestaande initiatieven versterken, maar ook nieuw te ontwikkelen initiatieven faciliteren en onder de aandacht brengen. Er is dan ook bewust gekozen voor een 'niet-dominante rol' als merk. Zo biedt het maximale opportuniteiten aan de vele bedrijven, organisaties, overheden en initiatieven in de regio, om zich samen aan de wereld te tonen.

Het Havenland-merk is bewust transparant opgebouwd. Het wil compatibel zijn met zoveel mogelijk bestaande merken, zonder dat de unieke boodschap van de regio verloren gaat. De iconische 'H' uit het logo verwijst niet alleen naar het netwerk aan belevingen in het gebied, maar refereert op subtiële wijze ook aan de traditionele nautische vlaggen, het logistieke karakter van de haven en de lasnaden uit industriële constructies.

Deze merkpositionering wordt doorgetrokken in het ontwerp voor het meubilair en de vertaling naar de signalisatie in het landschap. Specifiek voor Havenland werd een open en modulair systeem ontworpen, gebaseerd op de werking van de in de haven alomtegenwoordige containers. Dit biedt de mogelijkheid om verschillende schalen van architectuur te ontwikkelen: van uitkijktoren, over schuilhuis, tot vogelkijkhut en informatiepaneel. Bijkomend voordeel is dat al deze modules passen op een standaard containerchassis, waardoor de haven van Antwerpen al deze structuren eenvoudig kan opbouwen en demonteren met eigen vervoer en machines.

De Havenland-bezoeker

Het Havenland-merk en de daarbij horende activiteiten, evenementen en entiteiten, komen maximaal tegemoet aan alle toekomstige Havenland-bezoekers. We onderscheiden vier types.

1 | De doelgroep die wil beleven en die Havenland kent als een uitgestrekt recreatiegebied, met activiteiten zoals fietsen, wandelen, pleziervaarten, activiteiten met de kinderen, horeca-bezoek enz. **2 | De doelgroep die wil ontdekken** en die Havenland beschouwt als de plek bij uitstek om meer te weten te komen over maritiem of militair erfgoed, de geschiedenis van de scheepvaart en de haven, nu en in de toekomst ... en die zich hierbij al dan niet laat gidsen of rondleiden. **3 | De doelgroep die wil ontspannen** en die Havenland ervaart als een oase van rust, voor romantische wandelingen langs het water, met prachtige visplaatsen en plekken waar naar hartenlust schepen en vogels gespot kunnen worden. **4 | De doelgroep die wil netwerken** en die Havenland ziet als de ideale plaats om contacten te leggen en te onderhouden tussen mensen en bedrijven.

De lancering van Havenland

Een project als Havenland moet op organische wijze kunnen groeien. Daarom gebeurt de lancering ervan in verschillende stappen. Na oplevering van de Studie Havenland en de erkenning als strategisch project² door Ruimte Vlaanderen, wordt in de zomer van 2016 een projectstructuur opgezet, te beginnen met de aanwerving van een projectcoördinator, die in overleg met de kernpartners het communicatieplan en het plan van aanpak verder zal uitwerken.

De lancering is al voorzien in juni 2016, naar aanleiding van de

² Strategische projecten dragen bij tot uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, verbeteren de ruimtelijke kwaliteit en stimuleren de samenwerking tussen ruimtelijke actoren. De Vlaamse overheid verleent sinds 2004 subsidies als bijdrage in de loon- en werkingskosten van de projectcoördinatie en als bijdrage voor het voeren van een grondbeleidsstrategie voor de verwerving van gronden of constructies op strategische plaatsen. <http://rsv.vlaanderen.be/RSV/RuimtelijkStructuurplanVlaanderen/Strategischeprojecten>



Kinderen op een kaart van het havengebied
Foto Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

opening van het nieuwe onthaalpunt in het sluisgebouw van Kallo, waar het departement van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) het verhaal over de havenontwikkeling zal vertellen. Dit onthaalpunt wordt verbonden met de bestaande en nieuwe onthaalpunten in het hele havengebied: het MAS Havenpaviljoen, het nieuwe Havenhuis (vanaf eind september), het Havencentrum in Lillo, het Infopunt Hedwige- en Prosperpolder, het sluisgebouw aan de Kieldrechtshuis. Bezoekers worden via deze punten doorheen de haven geleid. Onderweg kunnen ze aftakken naar andere (museale) initiatieven zoals het Poldermuseum in Lillo, Fort Liefkenshoek of Emmadorp (het Verdrongen Land van Saeftinghe).

Bij de lancering zullen drie nieuwe fietsroutes worden voorgesteld, die de verbinding maken tussen de haven en de ruime omgeving, zowel naar het Waasland als grensoverschrijdend tot in Hulst. Op kleinere schaal wordt in het 'rondje Kallo' een directe link gelegd tussen het dorp en het havengebied, onderling verbonden via fiets- en wandelroutes. Ook de natuurontwikkeling komt daarbij aan bod. Op rechteroever zijn er vandaag al drie routes tussen 10 en 60 km. Die vormen alvast een aanzet voor de verdere uitbreiding van het fietsknooppuntennetwerk binnen de haven zelf, dat dan op zijn beurt weer kan aansluiten bij het bestaande, goed uitgebouwde netwerk rond het havengebied.

Havenland wordt ook meegenomen bij de verdere ontwikkeling van nieuwe natuurgebieden zoals het Grenspark Groot-Saeftinghe en in ruimtelijke projecten zoals het RUP Prosperpolder. Het recreatief-toeristisch aspect vormt een belangrijke invalshoek bij alle projecten in het havengebied, al moet daarbij ook steeds rekening worden gehouden met de mogelijke toekomstige invulling, met de draagkracht en met allerlei economische en veiligheidsaspecten.

Hop-on/hop-off-bootverbinding

Recreatieve en toeristische gebieden werken traditioneel met poorten die bezoekers een startpunt bieden voor hun ontdekking. Toeristen vinden er de nodige informatie en accommodatie als parking, horeca of verhuur van fietsen. Naast de traditionele

EEN BOOTTOCHT IS ALTIJD EEN BELEVING

TRAJECTEN WATERBUS

Het Havenbedrijf Antwerpen bestudeert momenteel de haalbaarheid van enkele waterbustrajecten op de Schelde. De eerste lijn ('havenlijn') loopt van Antwerpen-Centrum (Steenplein of Frederik Van Eedenplein) tot aan Fort Liefkenshoek in Beveren en Lillo. Ze kan de verzadigde Scheldedekruisingen in Antwerpen (Waasland- en Kennedytunnel) helpen ontlasten. De tweede lijn is een fietsveer op het Kanaaldok ter hoogte van de Lillo-brug. De derde lijn ('regiolijn') gaat van Temse tot Antwerpen-Centrum (Steenplein-Van Eedenplein) en zal voornamelijk passagiers vervoeren, stroomopwaarts richting Antwerpen. Al deze routes liggen nog niet definitief vast - ze zullen verder verfijnd worden in samenspraak met de bedrijven in de haven en met de uiteindelijke exploitant.

Op de meeste plaatsen wordt gebruikgemaakt van de bestaande kaaieën en steigers. Op andere, zoals Liefkenshoek, wordt geïnvesteerd in een nieuwe aanlegsteiger. Aangezien een aantal voorziene halteplaatsen ook nog niet gerealiseerd is, zullen de verschillende lijnen gefaseerd in gebruik worden genomen.

61.000 WERKNEMERS

De waterbus is een efficiënt vervoermiddel, dat past in een breed gedragen mobiliteitsconcept en een waardig alternatief moet bieden voor de meer dan 61.000 werknemers van de bedrijven in de haven. Daarnaast zullen ook de inwoners van de betrokken gemeenten of bezoekers aan de haven gebruik kunnen maken van dit nieuwe transportsysteem.

Een eerste proefproject is gepland begin juli, tijdens de Tall Ships Race (7 tot 10 juli 2016). Het verder operationeel uittekenen van de bootverbindingen op de Schelde staat gepland voor het eerste semester van 2017.

aanpak met landpoorten op linker- en rechteroever, wil Havenland de Schelde inzetten als een natuurlijke poort van waaruit het gebied kan worden bereikt.

Een bootverbinding met een netwerk van haltes, zowel op de Schelde als in de dokken, wordt voor toeristen en recreanten de toegangspoort bij uitstek tot Havenland en kan ook worden ingezet om het woon-werkverkeer in het havengebied te stroomlijnen en te verbeteren. Internationale voorbeelden tonen aan dat deze ambitie realistisch is. In Londen en Rotterdam varen al jaren snelle hop-on/hop-off-catamarans. Je kan er gewoon de boot nemen met een openbaarvervoerticket. De waterbus van Rotterdam, die een maximale snelheid van 40 km/uur haalt, kan 200 personen en evenveel fietsen meenemen.

De 'Studie Havenland' is het resultaat van een samenwerking tussen het ontwerp bureau Stramien cvba en Daddy Kate, BC Architects and Studies en BAS. Ze is uitgevoerd in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij Linker Scheldeoever, het Agentschap Natuur & Bos, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Europese groepering voor territoriale samenwerking (EGTS) Linieland van Waas en Hulst en tal van lokale partners.