

Vragen aan de stad

1. Waarom moet er een politietoren komen vlakbij Berchem station?

De realisatie van het mastergebouw kadert in de globale reorganisatie van de lokale politie Antwerpen waarbij alle beleidsuitvoerende en beleidsondersteunende diensten van de lokale politie Antwerpen centraal worden gehuisvest met uitzondering van de gedeconcentreerde onthaal- en wijkwerking.

Als ambitie werd vooropgesteld dat het mastergebouw van de lokale politie een stedelijk politieeel landmark moet zijn, dat het idee van een politiekorps uitstraalt. Dit betekent:

- Stedelijk: Het mastergebouw schrijft zich architecturaal in in de Antwerpse stedelijke omgeving en ondersteunt in haar uitstraling het feit dat het een politiekorps huisvest dat op grootstedelijk niveau actief is.
- Politieeel: Het mastergebouw symboliseert de waarden en identiteit van een politiekorps.
- Landmark: Het mastergebouw heeft de architecturale kwaliteit en potentieel van een landmark voor de stad Antwerpen, zodat het over meerdere decennia heen kan uitgroeien tot een volksbegrip zoals de Boerentoren, het nieuwe justitiepaleis, het MAS, de Singel en de Oudaan.

Bereikbaarheid is een zeer belangrijke factor voor het mastergebouw. Interventie-eenheden en mobiele eenheden moeten immers vanuit dit centraal punt kunnen opereren en vlot alle delen van de stad kunnen bereiken. Wat betreft de bereikbaarheid voor het personeel zet de LPA (Lokale Politie Antwerpen) in op multimodaal transport. Gelet op het grote aantal werknemers is een uitstekende bereikbaarheid via trein, tram en bus is een grote troef. De LPA wil immers in de toekomst nog meer personeel aansporen om woon-werkverplaatsingen via het openbaar vervoer te doen.

Het project wordt uitgevoerd door AG VESPA in opdracht van de Lokale Politie Antwerpen. AG VESPA schreef een offertevraag uit, via een open procedure (dus voor iedereen toegankelijk), waarbij de kandidaten gevraagd werd om een concreet projectvoorstel in te dienen. De locatie van het mastergebouw diende omwille van de bereikbaarheid verplicht gelegen te zijn in het gebied dat zich uitstrekt van de Schelde ten westen van de stad tot 500m voorbij de begrenzing van de buitenring R1 ten zuiden en oosten van de stad. Ten noorden werd het gebied begrensd door Burgemeester Gabriel Theunisbrug, de Minister Delbekelaan, de Groenendaallaan, de Straatsburgbrug, Siberiastraat en Oosterweelsteenweg tot aan de Royerssluis. De keuze van de locatie van het gebouw behoort tot de open procedure. De kandidaten dienden een voorstel te doen van een perceel grond waarop een onafhankelijke ontwikkeling van het mastergebouw mogelijk was. De verschillende kandidaturen werden ten opzichte van elkaar afgewogen volgens de opgegeven gunningscriteria, en het project op de site Post X kreeg de beste beoordeling.

Zorgt dit niet voor een overbelasting van het kruispunt (gebruikers OV/fietsers/voetgangers/open afritten)?

Zowel in het projectvoorstel uit de aanbestedingsprocedure als in de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning voegde de projectontwikkelaar een mobiliteitsstudie toe, opgemaakt door studie bureau Vectris. Deze mobiliteitsstudie bekijkt de mobiliteitsimpact van de gehele site Post X, inclusief het mastergebouw van de politie. De ontwikkeling van deze site legt een extra druk op de mobiliteit in deze omgeving, maar zorgt volgens de studie niet voor een overbelasting. Voorwaarden hiervoor zijn dat op de site de (bij overeenkomst vastgelegde) modal split (d.w.z. maximaal gebruik van openbaar vervoer en fiets) en spreiding van de verplaatsingen in de tijd wordt gehandhaafd en er enkele aanpassingen gebeuren aan de

weginrichting en de lichtenregeling. Hiervoor is een overeenkomst gesloten tussen alle betrokken partijen (Iret, stad, De Lijn,...) en deze aanpassingen zijn momenteel in uitvoering. Door de onmiddellijke nabijheid van het station Antwerpen-Berchem en verschillende bovenlokale fietsroutes, kan op deze site een hoog aantal openbaarvervoergebruikers en fietsers worden verwacht. Een grootschalige kantoorontwikkeling op deze locatie is daarom gunstig voor de mobiliteit op ruimere schaal.

2. Hoe wordt het verkeer van en naar Post X georganiseerd?

Bedoeling is dat de gebruikers/bezoekers van de site Post X maximaal met het openbaar vervoer komen. Om dit te stimuleren richt de ontwikkeling zich duidelijk op de zijde van het stationsplein, met de hoofdingang van de politie en de toegang tot het centrale middenplein. Bovendien is opgelegd dat er een voetgangersbrug wordt gerealiseerd over de Singel, als rechtstreekse verbinding tussen het station en de site. Verder wordt er ook meer ruimte en veiligheid gecreëerd op de hoek Singel-Borsbeeksebrug door de bypass voor autoverkeer vanuit Singel-Zuid te elimineren.

Voor fietsers wordt het Singelfietspad verder voltooid, en worden ook de fietspaden op de Posthofbrug en de Borsbeeksebrug vernieuwd en verbreed. Zowel op de Borsbeeksebrug als langs de Singel kan ter hoogte van Post X in dubbelrichting gereden worden. Op grotere schaal zijn er het Ringfietspad, de fietsostrade vanuit Mechelen (in voltooiing) en een fietsostrade vanuit Lier (in planning).

De ontsluiting van de site Post X voor autoverkeer gebeurt volledig via de in/uitrit aan de Borsbeeksebrug, tegen de Ring aan:

- Uitrijdend autoverkeer rijdt hier (wegens de trambaan) verplicht rechtsaf. Vlak vóór het kruispunt met de Diksmuidelaan (dus zonder de afwikkeling van dit kruispunt te hinderen) maakt dit verkeer een U-bocht om richting Singel te rijden. Door een vlotte U-bocht wordt vermeden dat er doorgaand verkeer de wijk zou inrijden. Ter hoogte van de Singel is een extra afslagstrook gerealiseerd zodat binnen dezelfde groentijd meer verkeer kan afslaan richting Singel-Zuid.
- Het toekomstige autoverkeer gebruikt dezelfde inrit. Bedoeling is dit verkeer maximaal vanuit de Singel te laten toekomen. Op de Borsbeeksebrug wordt voor het toekomstige verkeer geen U-bocht voorzien vóór het Singelkruispunt, aangezien dit zou resulteren in ongewenste verkeersconflicten (en mogelijk extra verkeer via de wijken extramuros). Ter hoogte van de in-/uitrit van de site worden vooralsnog geen verkeerslichten voorzien.

3. Gassite: is RUP al goedgekeurd?

Voor Nieuw Zurenborg werd in het verleden gestart met opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP), maar dat is stopgezet. Er is dus geen goedgekeurd RUP. Het bestaande gewestplan is juridisch geldend, met inkleuring zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Zolang het herontwikkelingstraject voor Nieuw Zurenborg niet heropgestart wordt, wordt er niet opnieuw gestart met opmaak van een RUP.

4. Gassite: is er ruimte voor parking P+R met openbaar vervoer/shuttle in de stad?

De enige studies die werden gedaan zijn voor de functies wonen, park en een school / kinderopvang (met uiteraard parkeermogelijkheid voor deze functies). Een P+R werd nooit opgenomen in het programma bij de eerdere ontwerpstudies.

5. RUP Gassite quid 14 lagen hoog?

Dit gaat over een gebouw aan de Plantin- en Moretuslei ter hoogte van het voormalige Ooststation.

Deze vraag betreft waarschijnlijk de ontwikkeling op de Plantin en Moretuslei 220, wat een private ontwikkeling is. Hiervoor werd een bouwaanvraag ingediend om het bestaande kantoorgebouw (6 bouwlagen en een daklaag) te vervangen door een appartementsgebouw met kantoren op het gelijkvloers (8 bouwlagen).

6. Doorsijpelen juiste informatie: waar wat vinden? Gehoord worden?

Dit gaat over informatie over park Brialmont.

Alle informatie over Park Brialmont kan gevonden worden via volgende website:

<https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/park-brialmont/>

U vindt er ook het volledige masterplan. Binnenkort wordt er ook een nieuwe nieuwsbrief verdeeld.

7. Waarom moeten volkstuinen verdwijnen?

Met de heraanleg van Wolvenberg Bis wordt er breed toegankelijke recreatieve groenruimte gemaakt voor Oud-Berchem, waar er grote groentekorten zijn. Er zal ruimte zijn voor een (natuur)speeltuin, wandelpaden, zitmogelijkheden, een kikkerpoel, vlonderpaden, extra bomen, verdiepte weides met een verbeterd geluidsklimaat, natuurontwikkeling, duidelijke toegangen, een heuvel met uitkijktoren en misschien ook een bouwspeelplaats. Er wordt daarnaast ruimte gemaakt voor waterbuffering om uitdagingen van wateroverlast voor Oud-Berchem aan te pakken. Hiervoor verdwijnen de volkstuinen op deze locatie. Alle volkstuinders van de huidige site aan Wolvenberg krijgen een nieuwe tuin aangeboden in het Prieel.

De heraanleg van Wolvenberg BIS kadert binnen het masterplan Park Brialmont. Het masterplan Park Brialmont is een globale toekomstvisie voor de ontwikkeling van de gebieden De Villegas, Wolvenberg en Brilschans. De stad Antwerpen en het district Berchem willen er één grote 'groene long' van maken als onderdeel van de Groene Singel. Zo wordt het mogelijk om binnen- en buitenstad (Berchem binnen en buiten de Ring), die nu doorsneden worden door infrastructuur, met elkaar te verbinden tot één Park Brialmont van 42 hectare.

Centraal thema in het masterplan is de combinatie van natuur en erfgoed, de bestaande sterkte van het gebied. Door de aanwezigheid van het natuurgebied Wolvenberg kan er een waardevol natuurpark ontwikkeld worden. De restanten van de Brialmont-omwalling maken het mogelijk die bijna vergeten omwalling beleefbaar te maken.

Het project is in 2015 gestart. Het masterplan werd opgemaakt in 2016 en goedgekeurd in 2017. Er zijn ook 2 concrete projecten gekozen om eerst uit te voeren: Wolvenberg Bis en de entree aan de Grotesteeweg. Deze zullen opgeleverd zijn in 2019.