

STATIONSOMGEVING BOOM

VISIEBUNDEL MASTERPLAN

OPEN OPROEP 003902

RADEMACHER / DE VRIES

SWECO 

Leidsman.

RADEMACHER / DE VRIES

Kruithuisstraat 13
1018 WJ Amsterdam,
Nederland



Sweco Belgium nv
Arenbergstraat 13, box 1
1000 Brussel, België

Leidsman.

Coupure Rechts 164a,
9000 Gent, België

INHOUD VAN DE VISIEBUNDEL

1. UITGANGSPUNTEN EN VISIE OP DE OPDRACHT
2. ANALYSE VAN HET STUDIEGEBIED EN CONCLUSIES
3. STRUCTUURSCHETS EN REFERENTIES
4. VISIE OP DE INTEGRATIE VAN DE FIETSOSTRADE IN HET PROJECTGEBIED
5. VISIE OP DE SITE FRATEUR
6. PROCESVOORSTEL: VISIE OP PROCES EN PARTICIPATIE
7. VISIE OP FINANCIERINGSMECHANISMEN

1. UITGANGSPUNTEN EN VISIE OP DE OPDRACHT

De stationsomgeving van Boom zit vervat in een complex en hoog spel van stromen, belangen, ontwikkelingen en schaalniveaus zonder er als het ware echt deel van uit te maken, laat staan dat het er een greep op heeft. Daar zitten de vele schaalsprongen, barrières en breuken in het weefsel voor iets tussen maar de complexiteit ligt ook in de turbulente ontstaans-geschiedenis. De historiek en eigen dynamiek van de Rupelstreek is struc-tuur- en beeldbepalend geweest voor Boom en de stationsomgeving. Een goed begrip van de stationsomgeving start met een helder beeld op de regio en de positie van het station binnen die regio en de vele studies.

Als team hebben we volgende invalshoeken geformuleerd die wat ons betreft de pijlers kunnen vormen voor de studie en toekomstige ontwikkeling van Boom en haar stationsomgeving. Als uitgangspunt bieden ze houvast voor zowel de ontwikkeling van aparte deelgebieden of project clusters als voor verdere globale sturing en cohesie.

HERSTEL VAN DE BALANS DOOR VERSTERKING VAN BOOM AAN DE RUPEL EN HET SPOOR

De woon- en leefstructuur en de oude klei-ontginnin-gen entten zich vroeger op de Rupel en de Scheldeboorden. Vandaag is er sprake van een geheel andere dynamiek die hier (letterlijk) haaks op staat. Een die zich afspeelt binnen de mazen en het ritme van de Vlaamse Ruiten daarbij de oude logica van de Rupelstreek naast zich neerlegt. De A12 is hiervan een drager en in hoge mate het ‘dolgedraaide’ zinnebeeld. De stoet aan baanwinkels en bedrijventerreinen rijgt doorheen de open ruimte de woonkernen en wijken aan elkaar, maar smeert dit alles ook uit tot een lang lint zonder duidelijke plekken van concentra-tie. De kern van Boom vormt hierop de gelukkige uitzondering, hetgeen een troef is voor een grondige evaluatie en bijsturing van dit patroon met een duidelijk nieuw zwaartepunt en een andersoortige dynamiek. Langs de Rupel kennen oude sites een watergebonden transitie en doen ze zo het verleden weer opleven. Of de lege plekken nemen een nieu-we rol op binnen de latent aanwezige natuurlijke hoofdstructuur van Rupel, Schelde en polders (Scheldeland) die hoge ecologische en land-schappelijke maar ook recreatieve waarden aan elkaar koppelen. Boom ligt namelijk zeer strategisch tussen de ‘Rupelmonding’ en het ‘Zennegat’: twee ‘hotspots’ voor het aan belang winnend fietstoerisme en samen met de meer functionele fietssnelwegen een waardevolle schakel voor veran-dering waarop Boom met zijn stationsomgeving kan meefietsen. Zo ver-betert niet alleen de globale mobiliteit maar meteen ook de woon- en leefkwaliteit, in nauwe samenhang met de waardevolle open ruimte.

VERBETER DE SOCIAAL-ECONOMISCHE COHESIE IN BOOM DOOR SAMENWERKING

De stationsomgeving komt ons vandaag kwetsbaar, ja zelfs fragiel over, maar heeft terecht ook de zware opgave om een belangrijke rol voor Boom en de regio op te nemen. Vandaag liggen de ambities hoog, misschien te hoog? Gekoppeld aan de vraag om meer centraliteit zijn er dus vragen voor een echte kwaliteitsverbetering en het uitzetten van een proces van

normalisatie en integratie. Onze focus ligt in eerste instantie op de huidi-ge bewoners die we daar willen houden en meer kwaliteit willen bieden in hun leefomgeving. We plaatsen geen kanttekeningen bij de gestelde centraliteit maar kanaliseren die naar de meest aangewezen plaats bin-nen het plangebied. We geloven dat de twee (een rol op bovenlokaal én een rol op buurtniveau) perfect kunnen samengaan als we de verschillende ingrepen die daartoe nodig zijn steeds op de juiste locatie en systeemni-veau voorzien én de mensen meenemen in dit verhaal. Betaalbaarheid is wat ons betreft key in dit verhaal i.f.v. het draagvlak en de sociale cohesie. De opgave vraagt volgens ons om een fijnzinnige benadering van tijd, mensen en waarden en een brede kijk op de zaak. Heel wat mensen en instanties zijn op een of andere manier betrokken of voelen zich betrok-ken. Weg van de klassieke masterplanning vraagt dit heel duidelijk om een brede meervoudige kijk op mens en ruimte maar vooral locatie. Co-crea-tie is daarbij cruciaal om niet naast maar zoveel mogelijk samen tot haal-bare en veerkrachtige realisaties op het terrein te komen die de veelheid aan opgaven en deeltaken ruimtelijk goed doorvertalen en toewijzen.

KANS EN INZET: DE KWALITEIT VAN DE KNOOPPUNTWAARDE VOOR STAD, REGIO EN WIJK

In sommige steden en gemeenten is het station van oudsher prominent aanwezig en is het zowel structuur- als beeldbepalend voor een ruime omgeving. Niet zo in Boom. Hier is de stationsomgeving geen ‘plek’ die daartoe is uitgerust en op een dergelijke rol kan inzetten. Het is veeleer een samenraapsel van ontwikkelingsfasen en betekenislagen waarvan som-migen ver terug gaan in de tijd maar de meeste van meer recente datum zijn. Temidden van al deze lagen en terreincondities aanknopingspunten vinden en een lijn ontwaren, is overduidelijk een belangrijk deel van de opgave voordat het station de rol van oriënterende, beeld- en identiteitsbe-palende katalysator kan opnemen. De studie is daarbij geen doel op zich maar vooral een goed middel voor brede visie- en strategievorming en dit op meerdere schaalniveaus om voor de beoogde kwaliteit en hefboom-werking ruimtelijk de meest aangewezen uitleg, positie en rol te vinden. In Boom en rond het station speelt dus een spel van schalen, breu-ken en lagen. Hierin liggen niet alleen problemen maar ook heel wat kansen voor de stationsomgeving en andere plaatsen. De lei-draad daarbij zijn de vele betekenissen van ‘verkeren’ (sociale om-gang vandaag, in de meest brede zin) en verknopen binnen de con-text van Boom, de Rupelstreek en de Vlaamse Ruit. Functioneel en technisch maar ook sociaal maatschappelijk, cultureel en landschappelijk.



Boom anno 1900: Een streek aan de Rupel

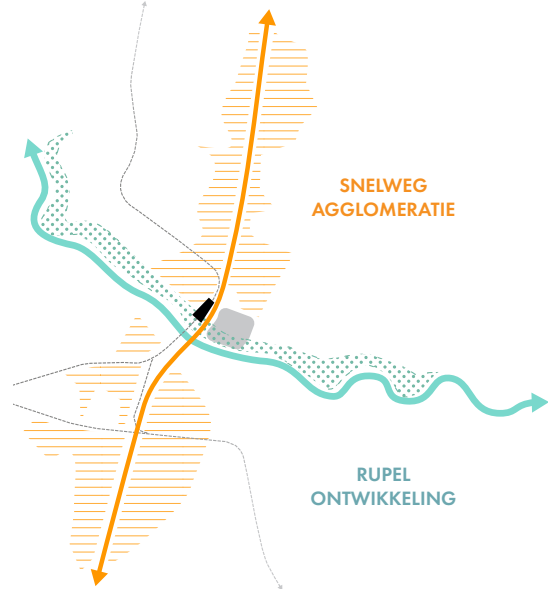


Boom anno 2020: Een streek aan de snelweg

1. ANALYSE STEDELIJKE STRUCTUUR

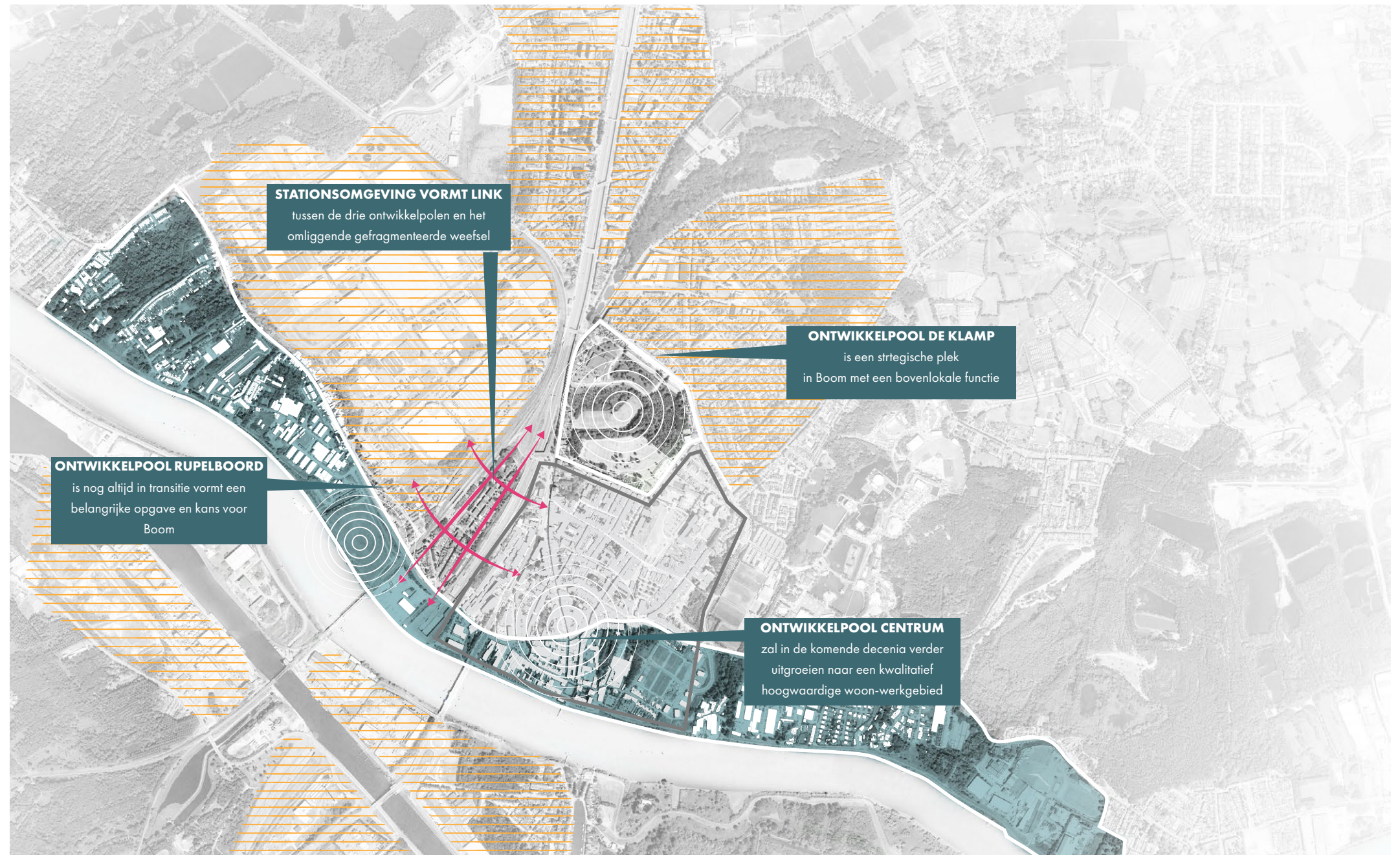
NAAR EEN NIEUWE ORIËNTATIE IN EEN VERSTEDELIJKE FRAGMENTATIE

Boom is veranderd van industriële werkplaats aan de Rupel naar verstedelijkte agglomeratie aan de A12 wat gepaard ging met sterke fragmentatie waardoor je Boom kan lezen als een archipel van wijken en sites die moeizaam op elkaar aansluiten. De A12 en N177 vormen de breuklijn tussen het centrum met De Klamp en het station, Noeveren en Krekelenberg. De sporen zorgen ook voor een breuk tussen de stationswijk en Noeveren/Krekelenberg. Uit het oude ontginningspatroon en topografie volgt een opdeling tussen Rupel en plateau met dalflanken en deels gedempte kleiputten. Dit patroon wordt ter hoogte van het centrum en het station doorbroken. Het centrum gaat terug op een oude kern en het station ligt met sporen in de beekvallei van de Bos- en Molenbeek. Aan de Rupel ligt de opgave om oude gesaneerde gronden een nieuwe rol toe te wijzen. We zien deze sites vaak evolueren tot auto-gerichte eilanden met residentiële vastgoed-operaties, gericht op het hogere marktsegment, die weinig aansluiting zoeken bij de context. Dit zorgt voor verstoring van de sociale en ruimtelijke cohesie en voor verkeersdruk in het centrum. Voor het studiegebied geven beleidsstudies een andere weg aan: die van logistieke trimodale hub of nieuwsoortige woon/werkzone. Beide opties bieden perspectief maar kennen ook knelpunten en een hoge mate van onzekerheid. Niettemin vormen ze de leidraad die we afwegen.



DE STATIONSOMGEVING ALS LINK TUSSEN 3 KANSRIJKE GROEI-POLEN VOOR DE LANGE TERMIJN

Uit de visie voor De Klamp blijkt een hoge ambitie met regionale functies en duurzame woonvormen en ziet men kans om aansluiting te zoeken bij het centrum met herstel van het stedelijk weefsel. Met de omleidingsweg via De Klamp wordt het centrum ontlast van doorgaand verkeer. Voor ontwikkeling hier is er echter een directe aansluiting op het station cruciaal. Nieuwe ontwikkelingen moeten vandaag anders en beter. De te volgen strategie op korte en lange termijn moet inzetten op optimale en duurzame ontsluitingsmogelijkheden met korte goed geïntegreerde ketens van verplaatsingen. Er zijn dus 3 flanken aan het centrum die in ontwikkeling gaan.



Het station krijgt de rol van multimodale hub met een regio verzorgende rol waarbij sterk op een voorstadsnet wordt ingezet. Gezien hun omvang en strategisch belang ligt het voor de hand dat het station niet enkel op haar directe omgeving en het centrum wordt gericht maar ook op De Klamp en de Rupel. Meer nog, een goede aansluiting op De Klamp en Rupel vormt een wezenlijk element voor het welslagen van de opgave rond het station. Het station kan dus de spil en fysieke link vormen tussen Rupel, De Klamp, het centrum, de wijken en de bedrijvigheid met woonenclaves die samen Boom vormen, en dit ondanks de vele breuklijnen. Deze moeten we immers niet volledig maar slechts partieel of selectief wegnemen. De epicentra voor ontwikkeling liggen namelijk net buiten of aansluitend op de stationsomgeving met kansen voor korte verplaatsingen.

Boom zal aantrekkelijk worden voor (boven)lokale programma's, wat leidt tot meer verplaatsingen. De wijk rond het station is niet in staat om deze druk op te vangen. De leefkwaliteit zou er nog verder dalen. Bovendien wijzen de beleidssporen hier in de richting van een verdere afbouw van het verkeer op de N148 en de uitbouw van een autoluwe centrum (Markt en omgeving). Sporen die kansen bieden aan de wijken rond het station. Aan weerszijden van het spoor liggen woongebieden met beperkte kritische massa of armslag om zich te laten gelden als volwaardige wijk en eigen noden te lenigen. Bovendien wordt de wijk ook deels bewoond door socio-economisch kwetsbare groepen en is bijgevolg met de voorziene bovenlokale ambities en bijhorende druk de kans op verdringing groot. Dat willen we ten allen

tijde vermijden. De opgave bestaat daarom in het zorgvuldig opereren binnen de wijk en juist lokaliseren van initiatieven en strategische groeikansen. We kunnen dus concluderen dat het echte epicentrum voor de gedeelde opgaven zonder verstoring van de wijken logischerwijs op het noordelijk raakvlak tussen het centrum, De Klamp en de stationswijk ligt. Door de knoop van A12/N177 is dit de aangewezen plek om de bovenlokale roeping van het station uit te spelen. Hier is het echter wel moeilijk opereren vanwege de grote ruimteclaim uit het verleden en beperkte marges voor ingrepen. Er is sprake van een bottleneck. Niet alleen vanwege de aanwezige infrastructuur maar ook omdat hier nog andere noden zijn, bvb. meer ruimte voor water zoals zal blijken.

1. ANALYSE MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

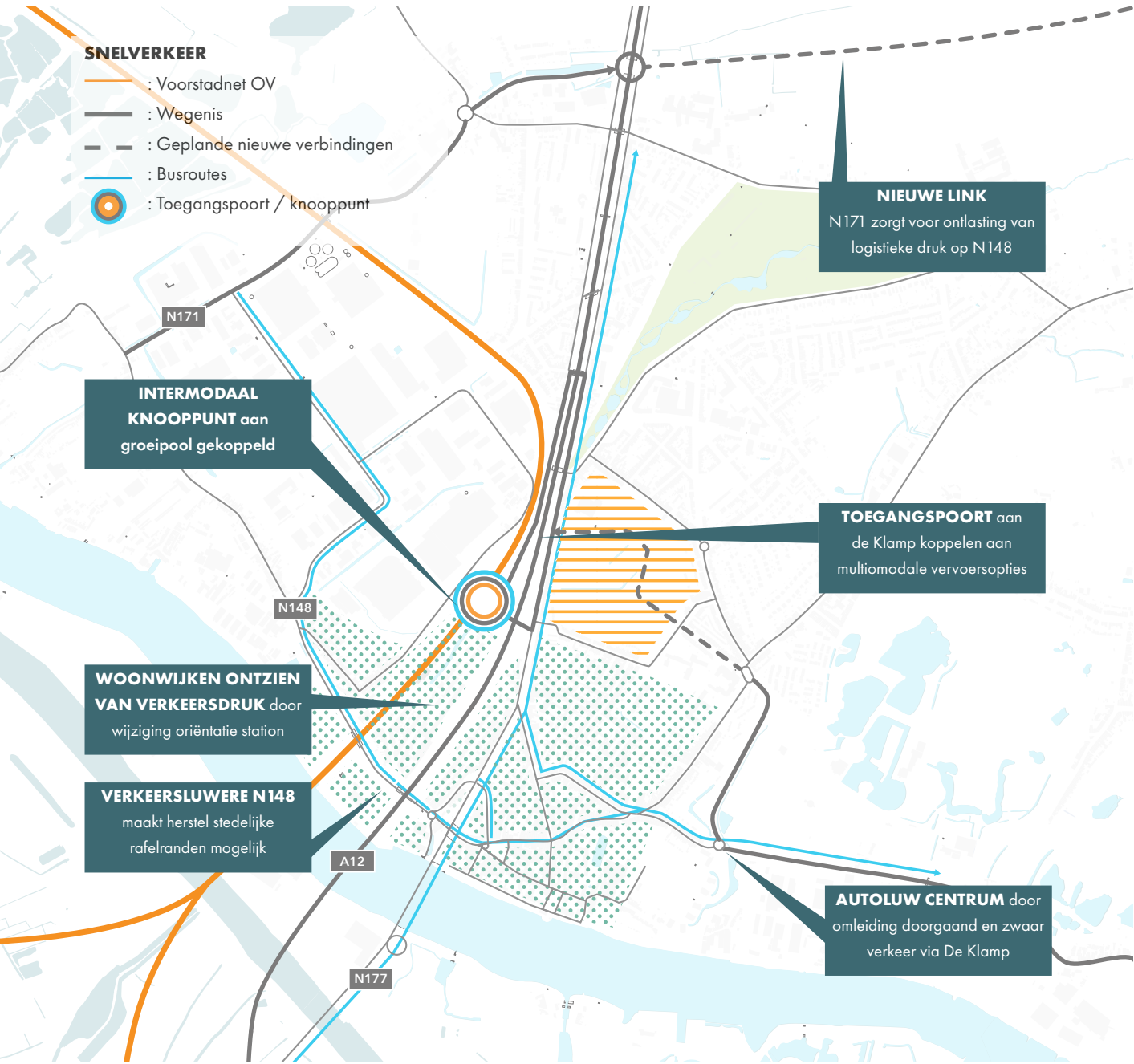
DE JUISTE FUNCTIE OP DE JUISTE PLAATS

Boom beschikt over een trein- en busstation maar daar is meteen ook alles mee gezegd. De auto is dominant in het gaan maar ook staan van mensen. De auto bepaalt in Boom de maat van alle andere functies en vormen van verkeer. Het is deze gang van zaken die bijsturing behoeft en waar met de herinrichting van het centrum, het omleiden van doorgaand en zwaar verkeer, aandacht voor watergebonden activiteiten, uitbouw van het fietsnetwerk en de herwaardering van het station de eerste stappen worden gezet als sleutel tot een goed functionerende stad en regio. De omgeving van het station ontsluit vandaag enkel via het zuiden en dit voor alle vormen van verkeer. Er zijn geen trage verbindingen of paden en een directe aansluiting op A12/N177 is er ook niet waardoor al het verkeer via de wijk passeert. Het vormt dus een enclave die dringend nood heeft aan alternatieven, maar niet ten koste van alles. We zien namelijk dat de straten rond het station niet zijn afgestemd op de te verwachten verkeersstromen die horen bij een station dat een bovenlokale roeping krijgt aangemeten. De wijk kan dus niet meer verkeer aan. Er moet een nieuwe locatie of route worden gezocht.

Krekelenberg sluit sinds kort aan op de N177 en A12 via de N171A en niet langer via de N148 in het centrum. In Niel werkt men ondertussen aan de afbouw van doorgaand verkeer in het centrum naar Boom en A12. In de toekomst zal de N171 de N177 verbinden met de E19 waardoor er geen behoefte meer blijft voor zware grootschalige verkeersinfrastructuur aan de westelijke kant van het centrum en de brug over de Rupel. Dit is een belangrijke verbetering die heel wat last wegneemt op een zwakke schakel tussen stationswijk en centrum en ruimte schept voor andere vormen van mobiliteit en herstel van het stedelijk weefsel. Enkel de sleuf van A12 en Rupeltunnel blijven dan nog een te slechten barrière. Er valt dus druk weg op het wegennet waardoor de stationswijk via verkeersluwe routes zal aansluiten op Noeveren en Boom.

Een zuidelijke ontsluiting van het station voor bussen en autoverkeer ligt dus niet in de lijn van de verwachtingen. Een noordelijke aansluiting op de knoop A12/N177 biedt zich dan vanzelf aan. Op basis van de voorziene aanpassing van de knoop A12/N177 en de impliciete inclusie ervan binnen het studiegebied, kunnen we afleiden dat hier niet alleen raakvlakken maar ook kansen liggen. De noordelijke spoorzone is geschikt om verschillende modi (spoor, lightrail, trambus of feeder bussen, vervoer op maat, P&R, fietsostrade en voetgangers,...) te koppelen aan bovenlokale en duurzame ontwikkelingen op De Klamp. De marges zijn binnen de huidige constellatie echter klein en het tijdsperspectief uiterst onzeker. Een meer compacte verkeersknoop, met ruimte in de marges voor zwakke weggebruikers en een betere aansluiting op de stedelijke context en noden, is daarbij een minimale eis en zeker een haalbare kaart. Ook zonder de aanpassing van de verkeersknoop is er op korte en middellange termijn echter ruimte in de marges voor aansluitingen op het station en trage wegen, maar voor een meer hoogwaardige inrichting en afstemming is er dus op termijn meer nodig.

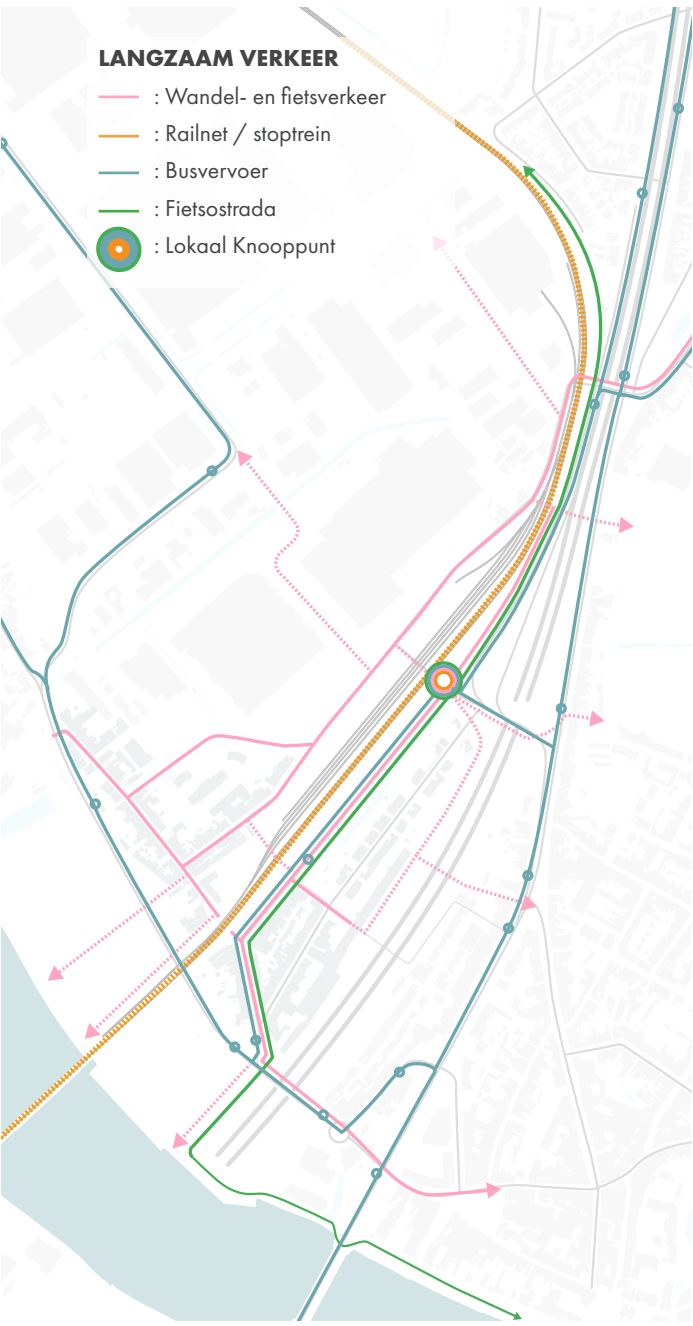
Over een hele of gedeeltelijke kap op de sleuf spreken we ons hier niet uit. We zien er een duidelijke meerwaarde in voor de opgave van het station



en De Klamp maar we weten ook heel goed dat hier een andere graad van complexiteit en financiële last mee samen gaat. De opgave is daar in eerste instantie niet bij gebaat. Een aanpassing van de knoop zal pas op lange termijn mogelijk zijn. In principe moet er eerder een performant station zijn dat multimodaal verknoopt met haar omgeving en de regio. Dit moet het uitgangspunt zijn, anders houden de ambities en gewenste modal shift voor een duurzame ontwikkeling geen steek. De transitie moet eerder worden ingezet waarbij elke stap op zich hoogwaardig en kwalitatief moet zijn maar dit mag en kan niet van een overkapping afhangen.

EEN PERFORMANT REGIO- EN VOORSTADSNET VIA HET SPOOR

Binnen de Vervoerregio's Antwerpen en Mechelen krijgt Boom de positie van tussenschakel met een regio verzorgende functie. Huidige lijn 52 blijft als reguliere spoorlijn behouden maar krijgt een broertje in de vorm van een hoogfrequent voorstadnet. Een parallel systeem dat, net als het Randstadrail in Nederland, Boom als schakel laat opereren tussen woon/werk- en kenniscentra langs de lijn naar Antwerpen, Temse en Puurs, en via Willebroek en het Brabantnet tot de rand van Brussel. Het logistieke luik kent niet veel toekomst. Langs de lijn zijn vraag en aanbod daarvoor te klein. Er moet veel meer op bundeling worden ingezet, in plaats van verspreide locaties langs het spoor die toevallig ook aan het water liggen. In combinatie met het spoor blijft watergebondenheid een troef maar niet maatgevend. Er is ook weinig tot geen



plaats voor Rail-terminal faciliteiten. De vereisten daarvoor zijn bundeling en continentale transporten (ca. 750 à 800m laad- en loszone).

LOKALE INBEDDING

Door de rol van het station als multimodale hub en overstappunt tussen verschillende modi niet in zuidelijke maar in noordelijk richting te ontwikkelen, aan het andere eind van de perrons, ontlasten we de wijk rond het station. Zo maken we plaats vrij in de spoorzone voor meer ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen in de wijk zelf als basis voor een eigen dynamiek maar ook voor goede trage verbindingen tussen het station en het centrum via het zuiden en de oude as van de Vrijheidstraat.

1. ANALYSE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

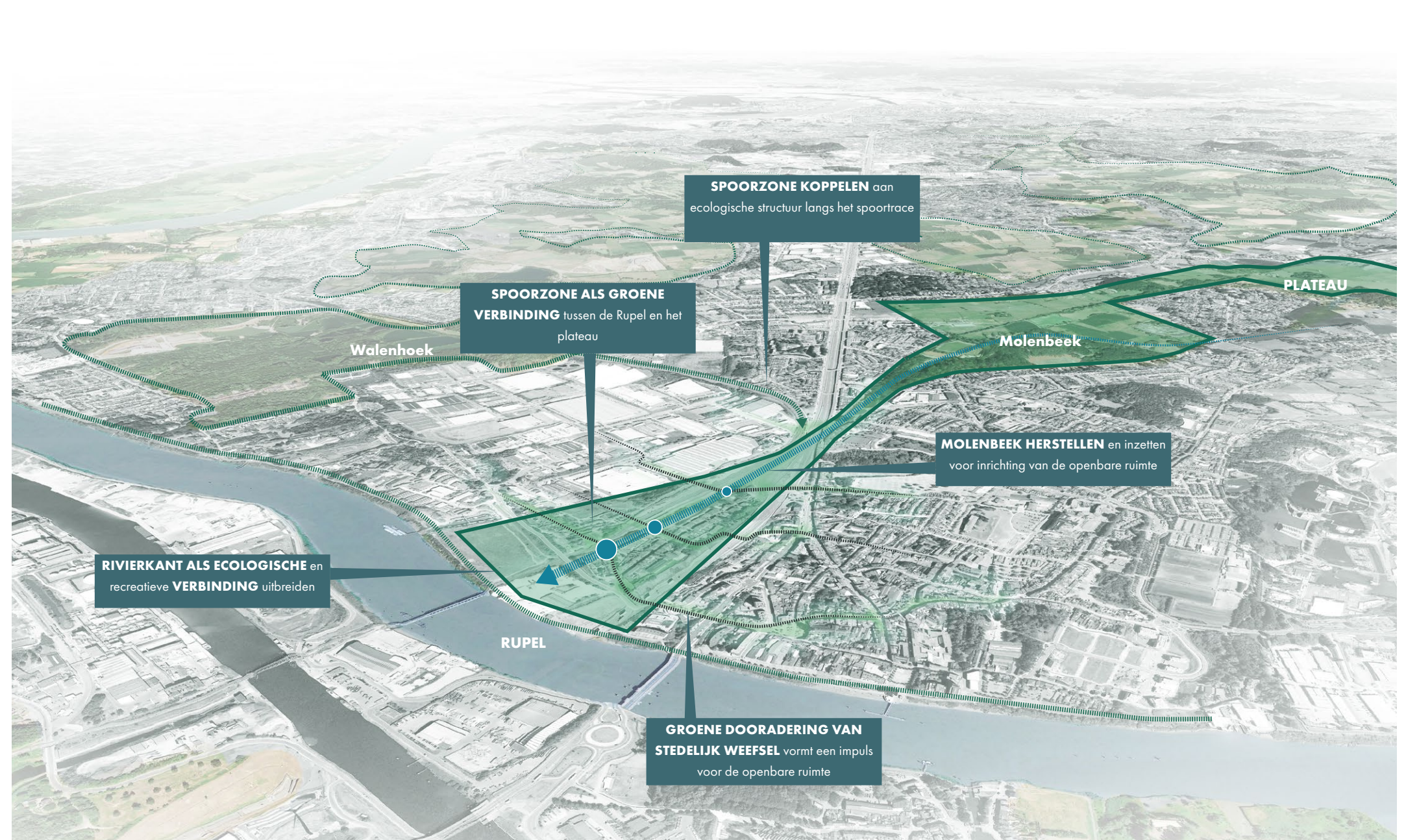
GROENE WATERLINK TUSSEN RUPEL EN PLATEAU

Rupel en Schelde vormen van oudsher de landschappelijke dragers. Zijlopen zoals Scheibeeek, Bos- en Molenbeek stromen aan de noordzijde van het plateau het Rupeldal in. Zo vormen de natte dalen de oorspronkelijke scheiding tussen dorpen en gehuchten zoals Niel, Noeveren en Boom. Door de gewijzigde dynamiek naar een verstedelijkte agglomeratie en de barrièrewerking van de grote rivieren zijn er vandaag nog open ruimten aanwezig nabij de Rupel en monding. Ze vervullen een belangrijke rol in de natuurlijke, landschappelijke en recreatieve structuur. Binnen de agglomeratie en de band van dorpen langs de Rupel is het landschap echter sterk gefragmenteerd met geïsoleerde zones zoals het gemeentelijk park, de Nielse kleiputten en de Schorre waar de natuurlijke en structurerende rol verloren ging. Een ander gevolg is dat er lokaal problemen met wateroverlast zijn door de gebrekkige natuurlijke werking van beken en groengebieden.

Dit probleem speelt ook ter hoogte van het station en Krekelenberg. Landschappelijk gezien functioneerden deze gebieden ooit als lager gelegen natte vallei beddingen. Aan het station loopt de Bos- en Molenbeek die eerst door het spoor en nadien door de A12 werden opgezocht op hun weg doorheen de bestaande bebouwing en steenbakkerijen. Kleine delen van de beek bleven behouden in open bedding ter hoogte van het station maar het grootste deel doorheen de wijk en langs de A12/N177 werd ingebuisd. Er is dus zowel aan het station als in Krekelenberg een beter waterbeheer nodig. Het weer openleggen van de beek en buffercapaciteit voorzien zijn daar belangrijke elementen van met een grote weerslag op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

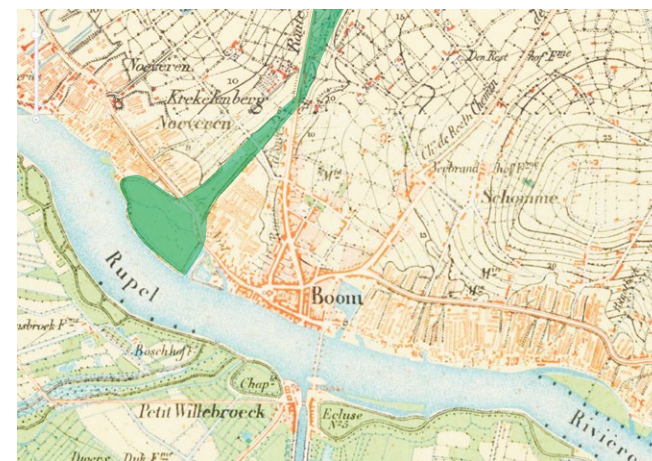
Op de Bos- en Molenbeek loost zowel water uit de nabije omgeving als opgepompt hemelwater van de A12. Daarnaast lozen er ook een aantal wijken aan de oostelijke zijde van de A12 hemel- en gemengd water op de Molenbeek via een sifon en noodoverlaat onder de A12. Dit sifon werkt als regelmechanisme voor het water, waardoor dit vertraagd en gecontroleerd wordt geloosd op de Molenbeek zonder te zorgen voor wateroverlast. Uiteindelijk komt al dit water via de koker aan het pompstation aan de Rupel waar het wordt geloosd in de rivier. Doordat heel wat wijken stroomopwaarts nog niet zijn afgekoppeld, komt er nog steeds vuil afvalwater in de Bos- en Molenbeek terecht. Dit is niet goed voor de waterkwaliteit van de beek en de Rupel, en zorgt ook voor een grotere belasting van het afvoersysteem. Alle opwaartse delen, inclusief de stationsomgeving, moeten dus op termijn worden afgekoppeld naar een gescheiden stelsel voor regen- en afvalwater.

In Krekelenberg loopt de Scheibek maar ook een ingebuisde aftakking van de Molenbek. Deze loopt parallel met Lange Lei en steekt zo door naar het industrieterrein waar ze hemelwater opvangt en afvoert naar een ander pompstation. Periodiek bij hevige neerslag treedt er wateroverlast op wat te wijten is aan een gebrek aan buffercapaciteit binnen Krekelenberg. het water dat niet lang genoeg ter plaatse wordt vastgehouden, komt uiteindelijk via de aftakking terecht in de Molenbek die op haar beurt ook onvoldoende capaciteit heeft. Dit zorgt voor opstuwning met plaatselijk wateroverlast in de stationsomgeving bij piekbuien.



GROENBLAUWE ADER OP STEDELIJK- EN WIJKNIVEAU

In de toekomst kan de spoorzone weer een belangrijke rol opnemen als lokale schakel in het noord/zuid lopend waterverhaal als groen/blauwe corridor doorheen de verstedelijkte agglomeratie met een verbindende en bemiddelende rol. Hierbij wordt ingezet op een zo open en natuurlijk mogelijke vallei structuur. De spoorzone kan op haar beurt aan de noordzijde verder worden gezet in de spoorbermen met een ecologische strook parallel met de fietsstrade richting het gemeentelijk park en het achterland. Indien er ruimte vrijkomt bij een meer compacte verkeersknoop kan de extra ruimte mee worden ingezet voor het versterken van deze noord/zuid structuur gekoppeld aan een link met De Klamp en randbebouwing van de multimodale knoop.



De stationswijk is een oude rivierbeding van de Molenbeek



De huidige Molenbeek is onderbenut en vervuild

1. ANALYSE PLANGEBIED

SAMEN MET BEWONERS EN BEZOEKERS

Er bestaat een reëel gevaar voor sociale verdringing van kwetsbare groepen indien hoogdynamische ontwikkelingen niet in goede banen worden geleid of gekaderd. Gezien de demografische situatie en de wil om echt samen te werken, lijkt het ons een sterk signaal om de betrokken bewoners ter plaatse kansen en kwaliteiten te bieden in plaats van elders of aan uitsluitend anderen/nieuwe bewoners. De stationswijk is voor een dergelijk traject een aangewezen plek, gezien de specifieke eiland positie binnen Boom en demografie. Vandaar ook het belang van korte termijn acties en resultaten op het terrein in nauwe samenwerking met de bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers.

EEN DUBBELE ORIËNTATIE VOOR HET STATION

De rol van De Klamp als strategische groeilocatie zal even groot zijn als die van het station. (Boven)lokale programma's zijn enkel denkbaar indien een goede connectie met het station mogelijk is, omdat we werk maken van duurzame ontwikkelingen. Dit bepaalt voor ons de positie van het station. Naast een noordelijke ontsluiting is een verplaatsing van het station, of meer correct: de introductie van een hoofdentree aan het noordelijk eind van de perrons, daartoe de aangewezen strategie. Op het contactvlak met A12/N177 en De Klamp is een betere uitwisseling mogelijk. Deze locatie heeft de beste condities om uit te groeien tot een volwaardig knooppunt waar hoogdynamische functies en verkeersstromen hand in hand gaan zonder daarbij de omliggende wijken te storen. De oude relatie met het centrum via het zuiden, hoe gebrekkig die ook was, verliezen we niet uit het oog. Beide uiteinden van het station en de stationswijk zijn even belangrijk maar krijgen een andere invulling.

DE SPOORZONE BEMIDDELD EN VERBINDT

De lineaire structuur van spoorzone en A12/N177 zorgt vanzelf voor verbindingsmogelijkheden van noord naar zuid terwijl het in de andere richting, van oost naar west, door de opeenvolgende barrières net moeizaam verloopt. Het rangeerterrein en het oude spoor 1 bieden kansen om de Rupel via het station te verbinden met De Klamp en gemeentelijk park. Draggers van deze spoorzone zijn de fietsostrade en de Bos- en Molenbeek. Samen met de noordelijke verknoping van het station vormen ze voor ons de kern van de beoogde kwaliteitsverbetering en herontwikkeling op korte en lange termijn. De spoorzone moet als connector en filter optreden ten aanzien van de vele stromen, noden en druk die het station, de wijk zelf en de context zullen genereren. De sporen zelf vormen een barrière. Onder of boven het spoor komt aan weerszijden een fijnmazig netwerk van (tijdelijke) verbindingen die de wijken onderling, met de perrons en de stad verbinden. Vandaag zijn die er niet of ze verlenen geen toegang tot de sporen. De stationswijk kent vandaag enkel een zuidelijke ontsluiting maar krijgt in de toekomst goede aansluitingen in alle windrichtingen. Ter hoogte van kruisingen ontstaan levendige publieke ruimtes met programma's en functies voor de wijken en bezoekers van de groeipolen en met oplossingen voor opvang van hemelwater en lokale wateroverlast.



RAFELRANDEN HERSTELLEN

Gefragmenteerde lintbebouwing sluit nu niet aan op de omgeving. Het weefsel krijgt een nieuwe oriëntatie t.a.v. de Rupel door een luwere N148. Hierdoor wordt de zone tussen de lintbebouwing en weg ontwikkelbaar.



WIJKSTRUCTUUR VERBETEREN

De geïsoleerde wijk tussen Knekelenberg, het spoor en de N148 ontbeert een duidelijke publieke ruimte met verblijfskwaliteiten.



KANSEN VOOR WONINGBOUW

De overslagplaats aan de Westzijde van het trace kan worden gebruikt voor de ontwikkeling van nieuwbouw in combinatie met het spoorpark



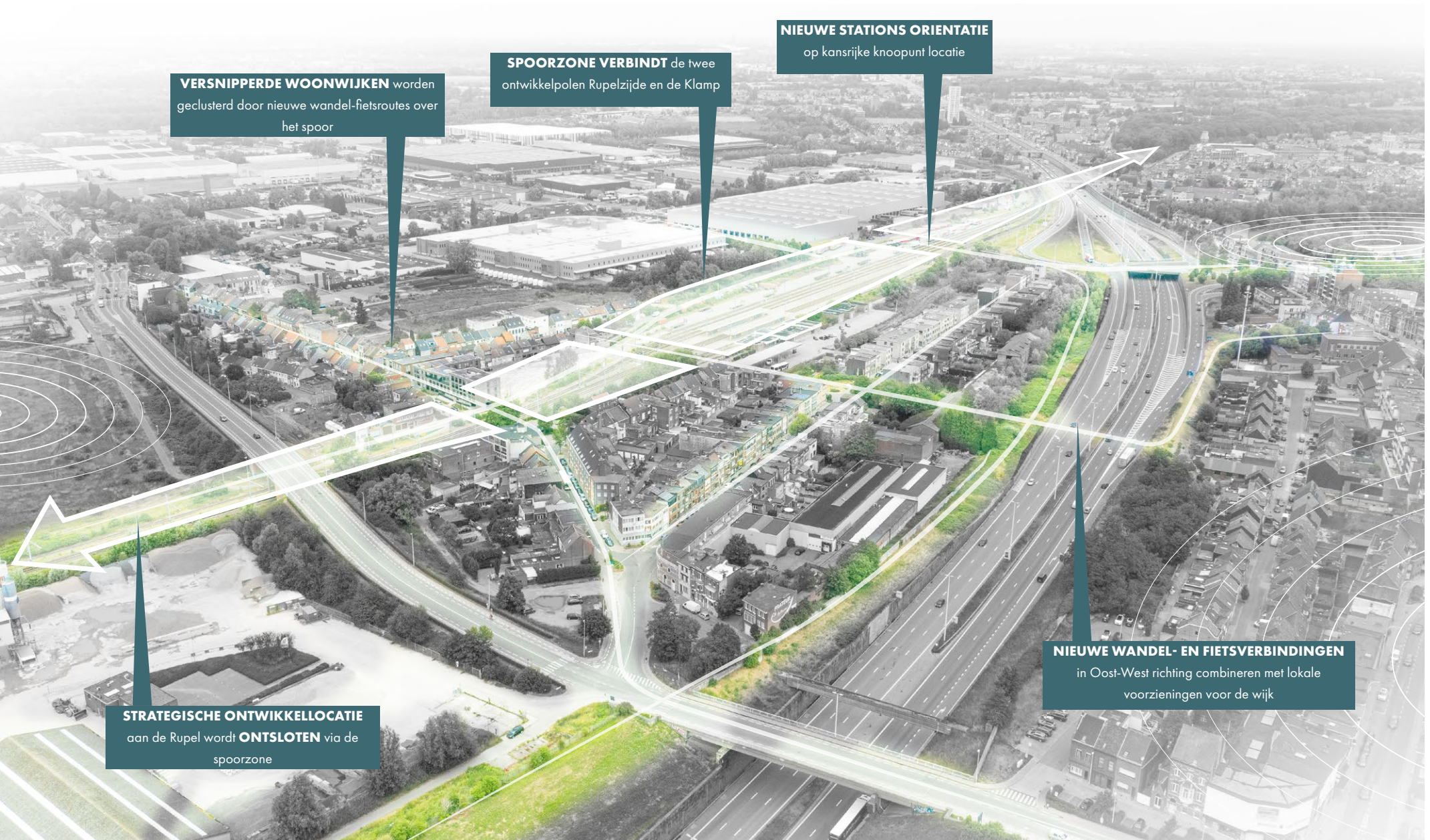
VERBINDING NOORD-ZUID

Het stationsgebied is nu enkel via het zuiden ontsloten maar zal in de toekomst ook het noordelijke gedeelte van Boom gemakkelijk bedienen



NIEUWE STATIONSLOCATIE

De noordelijke contactzone is beter geplaatst voor een knooppuntfunctie met bovenlokale roeping dan de huidige locatie in de wijk



1. ANALYSE DEELGEBIEDEN

SPOORZONE

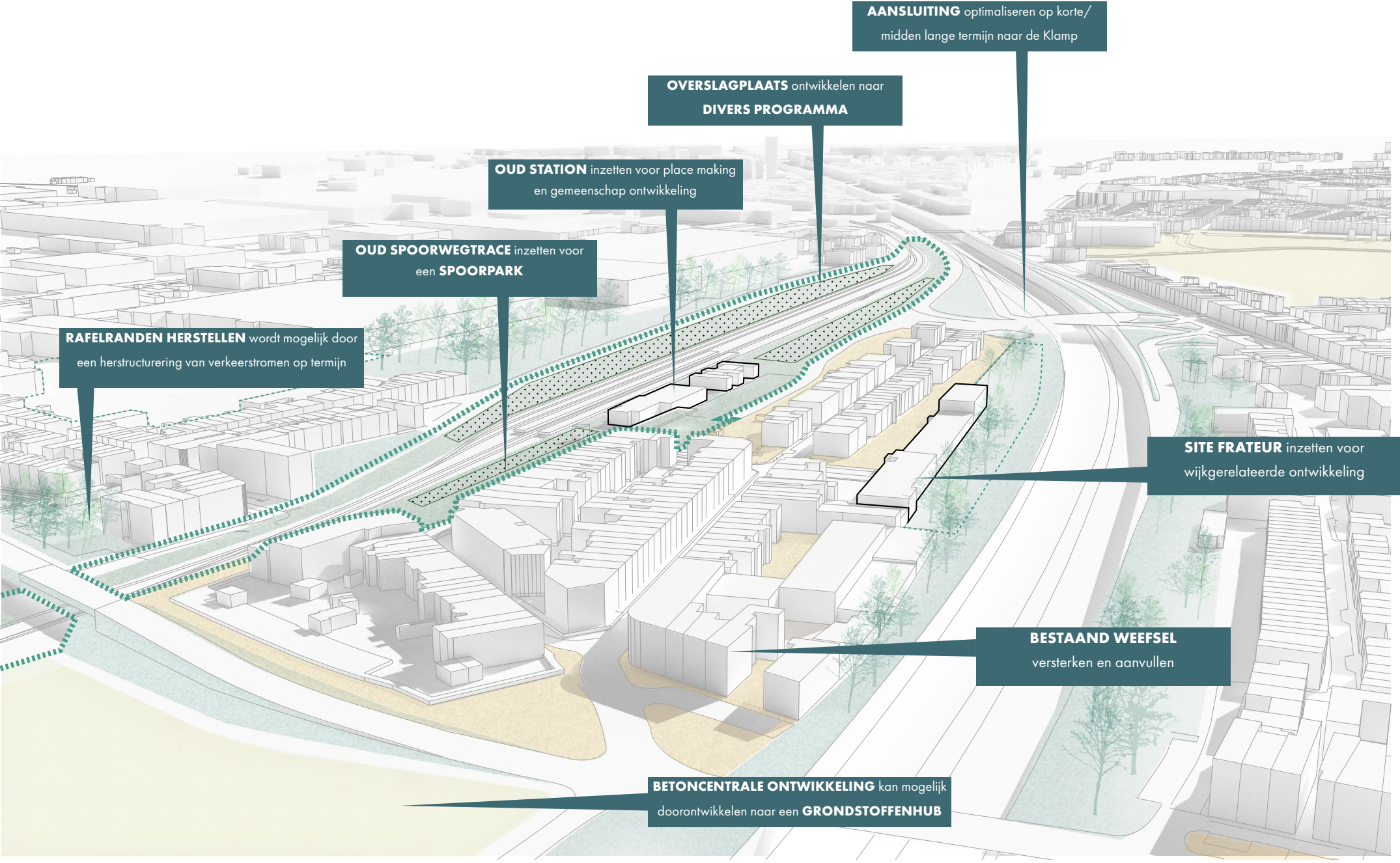
De oostelijke spoorzone tussen Rupel en De Klamp beschikt over een breed profiel geschikt voor een heus spoorpark gekoppeld aan fietsostrade en Bos- en Molenbeek en de opname van een bebouwd programma met nieuw stationsgebouw. Dit spoorpark is een hoogwaardige groenstructuur waarin zowel wijk- als stationsfuncties (volkstuin / sportfaciliteiten / stationstuin / wachtruimte / fietsenstallingen) worden opgenomen. Het huidige station kan als thuishaven voor participatie korte termijn-acties en place-making doeleinden initiëren binnen het kader van het KT-traject. De bewoners en bezoekers zullen in de toekomst gebruik kunnen maken van de functies en voorzieningen die rondom het nieuwe knooppunt ontstaan. In het spoorpark overwegend wijkvoorzieningen met op de kop het station. Het westelijk rangeerterrein is geschikt voor woon- en werkfuncties aansluitend op de bestaande wijk en Krekelenberg mits betere connecties naar de andere spoorzijde en het station. Dit is pas op termijn het geval. Naar het noorden is er dan plaats voor een meer divers programma met een mix van wonen, werkplaatsen en ondersteunende dienstverlening zoals satellietkantoren, co-werkplekken, horeca en handel. Dwars op de sporen wordt de bestaande route aangevuld met nieuwe door middel van (tijdelijke) wandel- en fietsbruggen of ondergrondse doorgangen. Dit zijn echter dure ingrepen die moeten kaderen binnen een globale ontwikkeling van projectclusters met een afweging van kosten en baten.

RUPELBOORD

Uit de lezing van het mobiliteitskader blijken de kansen voor een logistieke hub aan de Rupel beperkt. Het spoor is logistiek niet op te schalen, de wegenstructuur gewijzigd en de bruggen zorgen samen met de getijd-enwerking voor hinder. Watertransport blijft mogelijk en nuttig maar zal kleinschalig en lokaal zijn. Wat garanties biedt voor ontwikkelingen die beter aansluiten op de bestaande, waarbij de sociale cohesie wordt ge-waarborgd. De optie van andersoortige woon/werkmilieus met logistieke ondersteuning biedt zich als kader aan. Gezien de huidige werking van de betoncentrale en kansen voor transport over water, de grote werven die zich aanbieden (stationsomgeving, Rupelboorden en De Klamp) en op termijn goede connectie met hoogwaardige kenniscentra (via het voorstadsnet), liggen er kansen in een bouw- en grondstoffenhub in combinatie met R&D materialen- en kennisontwikkeling en een gemengd aanbod aan woningen.

SITE FRATEUR

De positie van de site Frateur is dubbel. Enerzijds zit de site vervat in de bermen van de A12 met alle aspecten van overlast, afstandsregels (30m) en beperkingen maar anderzijds sluit het over de ganse lengte aan op bestaande tuinen en woningen en is het toegankelijk via de woonstraat. Dit biedt kansen maar ook heel wat problemen. Door het direct contact met achtertuinen en randbebouwing moet er alleszins met de omwonenden goed rekening worden gehouden. Het noordelijke deel zonder constructies is gebaat bij een visuele afscheiding van de A12. In het zuidelijk deel is het gezien de saneringsopgave denkbaar dat constructies inpas-



baar zijn voor (tijdelijk) gebruik dat bijdraagt aan de sociale opbouw van de wijk. Een werkplaats, buurthuis, kinderopvang maar ook kleinschalige groepsbijeenkomsten in combinatie met horeca zijn denkbaar. Belangrijk is dat de site een natuurlijke toezicht en beheer krijgt (eigen maken). Het is op dit moment nog de vraag of de huidige constructies gehandhaafd kunnen blijven of vergunbaar zijn mits instandhouding- of verbouwing-swerken.

RESTRUIMTES EN RAFELRANDEN

Het terrein is in Boom sterk geaccidenteerd en kent veel restruimtes en rafelranden. Het betreft de bermen van sporen en wegen, achterkanten en gaten in het oude weefsel door de clash van oude en nieuwe struc-

turen. Het gewijzigd beleid leidt tot kansen op oude zere plekken om het stedelijk weefsel te helen en (tijdelijke) kwaliteiten te introduceren. Beide kanten van het spoor bieden zich aan voor een ontwikkeling in balans voor lokale en bovenlokale noden maar ook de bermen van de A12, J.B. Corremansstraat en de site Frateur, de randen van de beluiken aan Vrijheidshoek, het pleintje aan de N177a, glasfabriek, en het talud van de N148 aan Nielsestraat en Vrijheidstraat.

DOORGROEIMOGLIJKHEDEN

Op termijn, bij ontwikkeling van De Klamp en aanpassing van de verkeersknoop A12/N177, kan de structuur van het spoorpark worden doorgetrokken naar het noorden met een verdere openlegging van Bos-

en Molenbeek, naast de dan aangelegde fietsostrade. Bij een eventuele overkapping kan de parkstructuur ook verder doorlopen naar De Klamp, over de A12 heen.

Ook de (recreatieve) beleefbaarheid van de waterkant is belangrijk. Dit is een opgave die moeilijk te rijmen valt met logistieke en industriële bedrijvigheid maar wel met nieuwsoortige woon- en werkmilieus waar de hogere overheid wil op inzetten met verweving, meervoudig ruimtegebruik en bewandelbaarheid van programma's via vlotte korte verplaatsingen.

2. STRUCTUURSCEHTS STEDENBOUWKUNDIG

De landschappelijke structuur vormt de basis voor het plan. De spoorzone vormt de link tussen De Klamp en de Rupelboord die op haar beurt weer via de verkeersluwe N148 en bermen de link vormt met het centrum. In de visie van de stad wordt de plek ten noorden van het stationsgebied, aan de Klamp, bestempeld als Toegangspoort. Onze visie haakt hierop in met de positionering van het station als multimodaal knooppunt binnen de noordelijke spoorzone als deel van de poortwerking. In de wijk krijgt de spoorzone dan een lokaal en woonvriendelijk karakter. In gans de spoorzone wordt ingezet op korte goed geïntegreerde ketens van verplaatsingen voor verschillende vervoerswijzen. De ruimtelijke dragers hiervan vormen het spoorpark en station aan de oostelijke zijde en een woon- en werkstrip aan de westelijke zijde.

DOORLOPEND GROEN BLAUWE SPOORZONE MET MULTIMODALE TOEGANGSPOORT

Het spoorpark vormt een groen/blauwe hoofdas gekoppeld aan de fietsostrade met de Bos- en Molenbeek in open bedding. Tussen de Rupel en de Klamp zullen de aanwezige straat- en terreinprofielen worden opgewaardeerd met goed uitgebouwde trage netwerken en een lokaal OV-aanbod (feeder stadsbussen, vervoer op maat, deelsystemen,...) gekoppeld aan een gevarieerd aanbod extensief en intensief groen met de oude vallei bedding als leidraad. Het spoorpark en straten worden gekruist door oost/west verbindingen, onder en boven het spoor, waar voetgangers en fietsers gebruik van kunnen maken. Waar structuren kruisen, ontstaat nieuwe plekken met publieke functies die het spoorpark ritmeren. Zo ontstaat een snoer van kleine en grote plekken doorheen het park en de wijk errond. Dit is de basis voor een kwaliteitsverbetering van het openbaar domein die de wijken bewandelbaar maken en het verblijfskarakter verhogen.

Met de introductie aan het noordelijk eind van de wijk van een hoofden- tree voor het station en de perrons worden de stationsfuncties opgenomen in een nieuwe ‘kop’ van de stationswijk die gestalte geeft aan de bovenlo- kale roeping. Er is in de eerste fase niet meteen een apart stationsgebouw voorzien omdat de focus ligt op de overstapmogelijkheden tussen de ver- schillende vervoersmodi en omdat er pas op termijn hoogwaardige loket- en wachtfuncties geïntegreerd kunnen worden in een projectbouw. De uitbouw van een multimodale verknoping en station zal dus een groeiproc- es worden gekoppeld aan voorzieningen voor de wijk zoals handel en dienstverlening en met uitbreidingsmogelijkheden binnen de projectcluster maar mogelijk ook daarbuiten bij de verkeersknoop van A12/N177 richting De Klamp. De ontwikkelingen op het rangeerterrein zijn tweeledig. Het zuidelijke deel wordt samen met het spoorpark en station ontwikkelt en focust op gemengde woonprogramma’s in aansluiting op de bestaande wijk. Het noordelijk deel dat aansluit op Krekelenberg kan op middellange termijn worden ontwikkeld met woon/werkzones en ondersteunende dien- stverlening in nauwe samenhang met Krekelenberg en mogelijk De Klamp. Hierbij zijn nieuwe functies denkbaar die aansluiten op het bovenlokaal karakter van deze locatie, indien de nodige verbindingen worden gelegd. Aan de Rupel vormen talud en wegzate van de N148 een nieuwe land-

schappelijke opgave na verschuiving van de verkeersdruk. Zo zal deze publieke ruimte met bermen die optreden als een bemiddelde tussenruimte tussen het centrum, de stationswijk en de Rupelboord en een vertrekbasis voor het herstel van het stedelijk weefsel. Zo wordt de basis gelegd voor een meer evenwichtige ontwikkeling van deze eveneens strategische zone, zonder eenzijdige focus op de waterkant.

De betoncentrale vormt de nucleus van een grond- en bouwstoffen hub aan het water en spoor maar blijft ook bereikbaar via de weg. Richting het centrum en rond de brug verschuift de focus echter naar trage verbindin- gen, een lokaal OV-aanbod en meer groen. De grond- en bouwstoffenhub maakt gebruik van een trage maar gestage aanvoer via het water en een snelle kleinschalige afvoer via de weg of retour via spoor en het water. Het huidige gebruik vormt de opstap naar een transitie om de stroom van grond-, bouw- en afvalstromen te sluiten tot een waardenketen met nieuwe innovatie werkvormen, ondermeer door ze te koppelen aan R&D rond materialen- en kennisontwikkeling (binnen de ruime regio) en een gemengd aanbod aan woningen. Zo kan de betoncentrale op termijn samen met de Rupelboord worden opgevat als een campus-achtige woon-, werk- en verblijfsplek met een programmatische gradiënt van bedrijvigheid aan het water, via werkplekken in het midden, naar wonen aan de N148 en stationswijk.

PUBLIEKE RUIMTE EN KRUISINGEN

De publieke ruimte in de nieuwe stationswijk is georiënteerd op de gebrui- kers van de wijk waarbij een uitnodigend gebruik voor passanten de aan- dacht moet hebben. Grootstedelijke publieke ruimtes voorzien wij, indien gewenst, aan de noordzijde van het station op lange termijn in samen- hang met de Klamp. De publieke ruimte in de stationswijk zelf bestaat uit kleinschalige verblijfsplekken met een groen karakter. Aan de Rupelboord zal geleidelijk een publiek toegankelijke kade worden voorzien. Echter ook in de wijk zelf zal de focus op een groene dooradering liggen die noord en zuid met elkaar verbinden.

GEBOUW / PROGRAMMA EN FUNCTIE

Het huidige stationsgebouw heeft weinig architectonische kwaliteiten maar kan desalniettemin op korte termijn worden gebruikt voor place making doeleinden en het onderbrengen van wijkfuncties binnen het KT-traject. Op de locatie van het huidige busstation kan op middellange termijn een nieuw publieke functie (school, bibliotheek, crèche, buurthuis) worden voorzien in samenhang met het spoorpark, de Bos- en Molenbeek en de omgeving. Ook op de site Frateur zijn wijkondersteunende functies denkbaar (zie blz 15).



2. VISIE MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

NIEUWE MODAL SHIFT BIEDT KANSEN VOOR GROEI EN HERSTEL STEDELIJKE STRUCTUUR

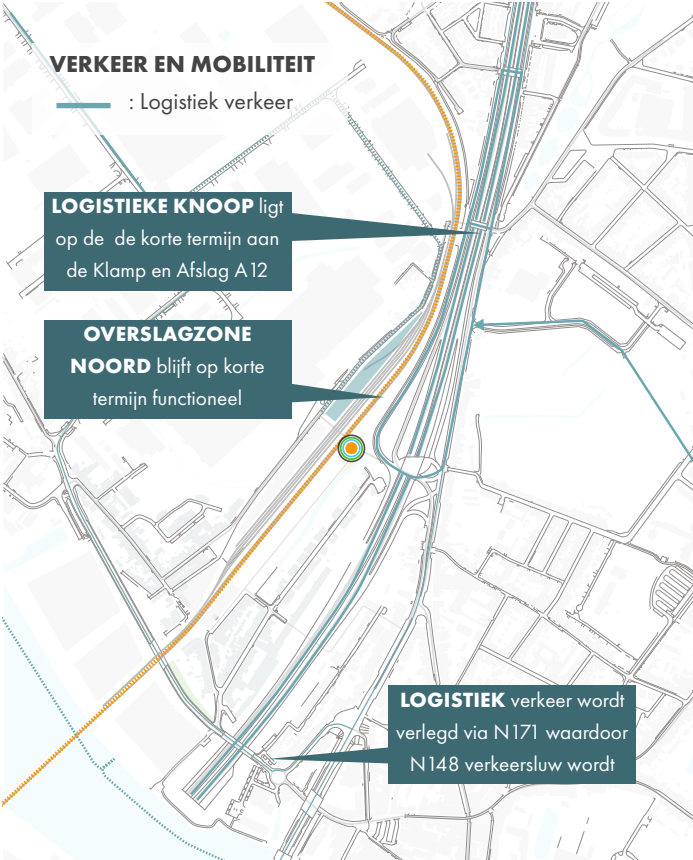
De verkeersstromen in het westelijk deel van Boom zullen worden afgeleid naar het noorden via de N171A en in het oostelijk deel via De Klamp, het centrum wordt verkeersluwer en een schakel in het fietsnetwerk en het station zal morgen in een hogere categorie spelen. Dit zijn fundamentele wijzigingen met een grote impact waar echter heel wat investeringen en (tussen)stappen voor nodig zijn.

Belangrijke mijlpaal daarbij is de omvorming van de verknoping van A12 met N177. Sommige stappen zullen cruciaal zijn voor en tijdens deze werken en andere pas erna. De N177 zal haar rol als hoofdas voor Boom blijven behouden maar alle aansluitingen erop zullen wijzigen qua gebruik en inrichting. Het station zal een gecombineerde lijnvoering krijgen met reguliere spoorlijn 52 die Antwerpen over Boom met Puurs en Dendermonde verbindt en een nieuw voorstadsnet dat, naar analogie met het Randstadrail, parallel met de hoofdlijn kenniscentra in en tussen Antwerpen en Brussel verbindt en onderweg via schakelpunten zoals Boom aansluiting voorziet op andere spoornetten en vervoerssystemen. Fundamenteel in het verhaal is het voorzien van goede overstap faciliteit en gekoppeld aan een goed bereikbare hoogdynamische ontwikkelingsspool zonder overlast voor de directe omgeving. Dit bereiken we door de uitleg van het station langsheen de sporen met een hoofdentree naar de perrons, bushalte, fietsenstalling en P&R aan het noordelijke eind en een tweede entree naar de perrons en de wijken met fietsenstalling aan het zuidelijke eind.

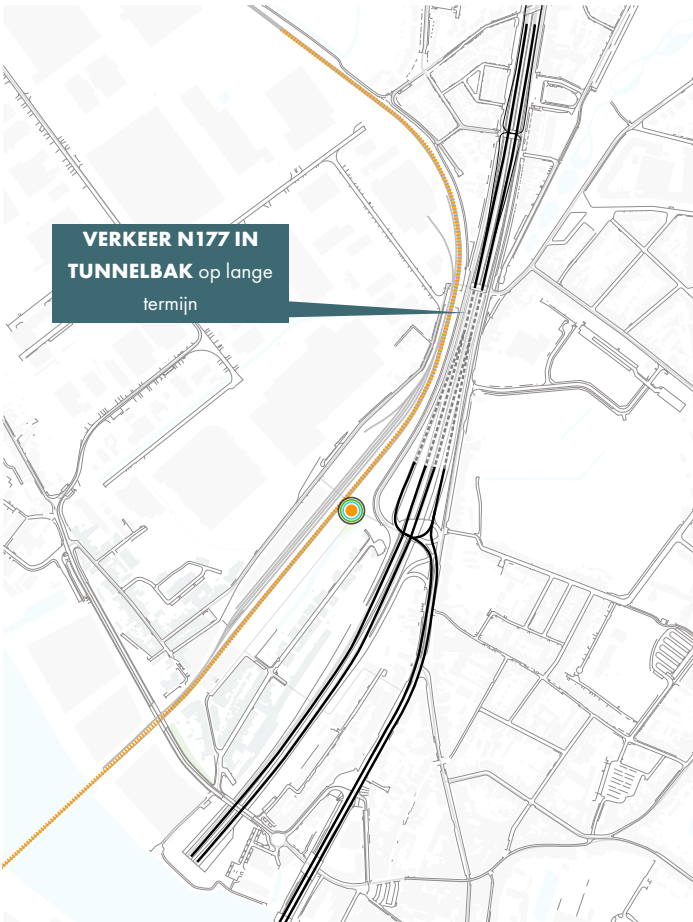
KOPPELING VAN MOBILITEIT AAN PLEKKEN OP VERSCHILLENDE NIVEAUS

Beide entrees verbinden ook de wijken aan weerszijden van het spoor en het spoorpark waar brede fietspaden het station en de wijken volledig kaderen binnen het fijnmazig netwerk van stedelijke en bovenlokale routes en fietssnelwegen. Door het wegvallen van verkeersdruk op de N148 ontstaan er marges om het station via de stationswijk en de site Frateur te verbinden met het centrum via goed bewandelbare voetpaden en verblijfsplekken tot op de Markt.

Voor de verknoping van A12 met N177 is het verwachtingspatroon dat de knoop zelf compacter zal worden en dat er bijkomende dwarsverbindingen zullen komen. De vorm en inrichting hiervan is nog onzeker. Met name in de marges van de knoop zal er ruimte gezocht moeten worden voor het faciliteren van het station met mobiliteitsknoop, fietsostrade en het spoorpark met waterloop maar ook via de kortste weg tussen De Klamp en het nieuw te lokaliseren station.



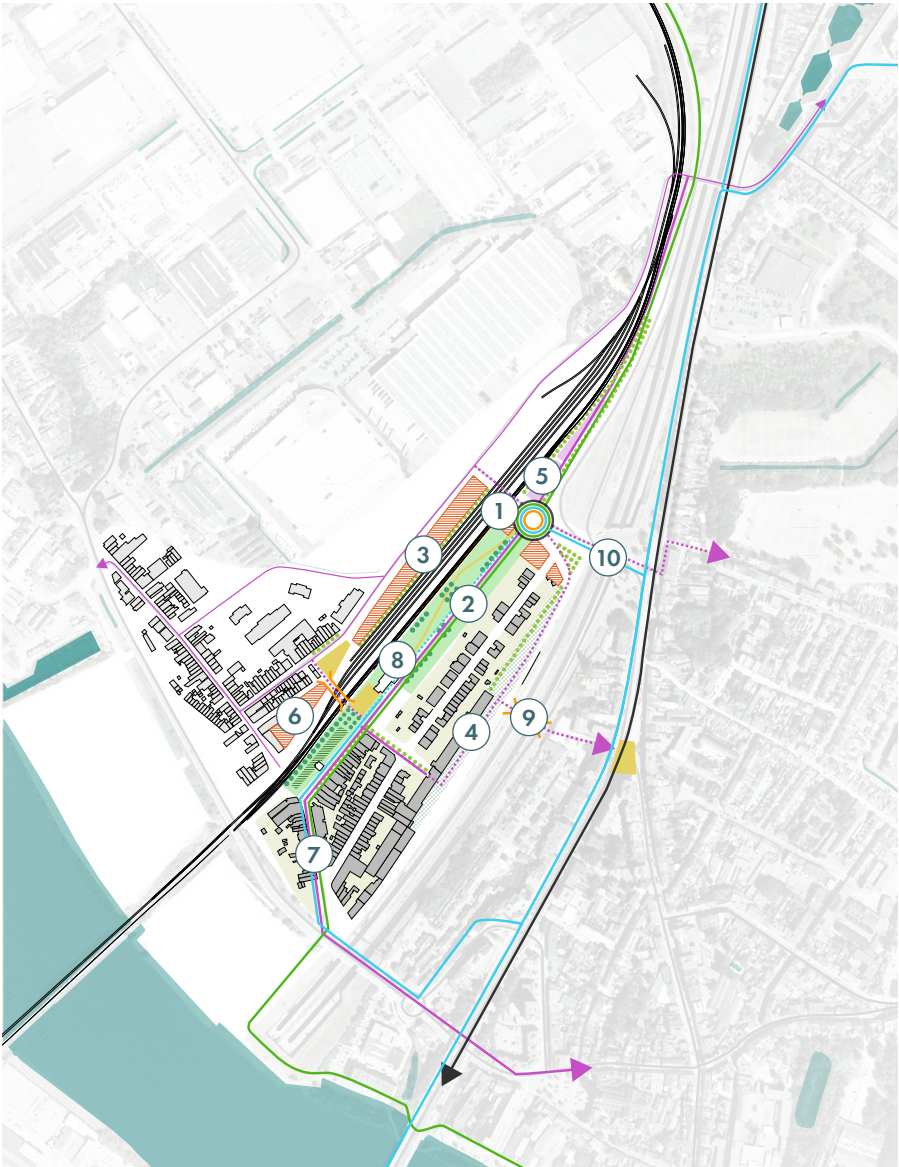
Logistieke omsluiting rondom A12 / N177



Verkeer optimalisatie knoop A12 en N177 (lange termijn)

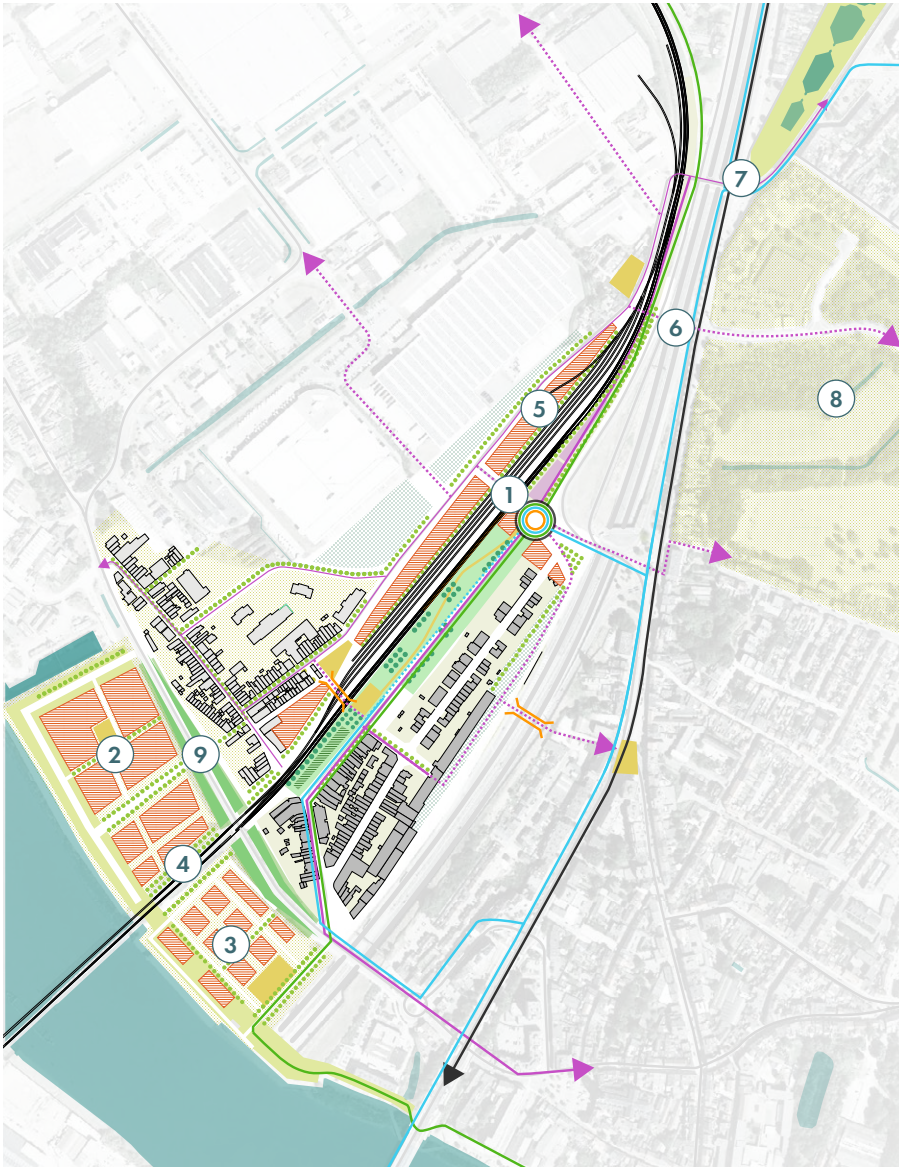


3.VISIE FASERING EN ONTWIKKELING



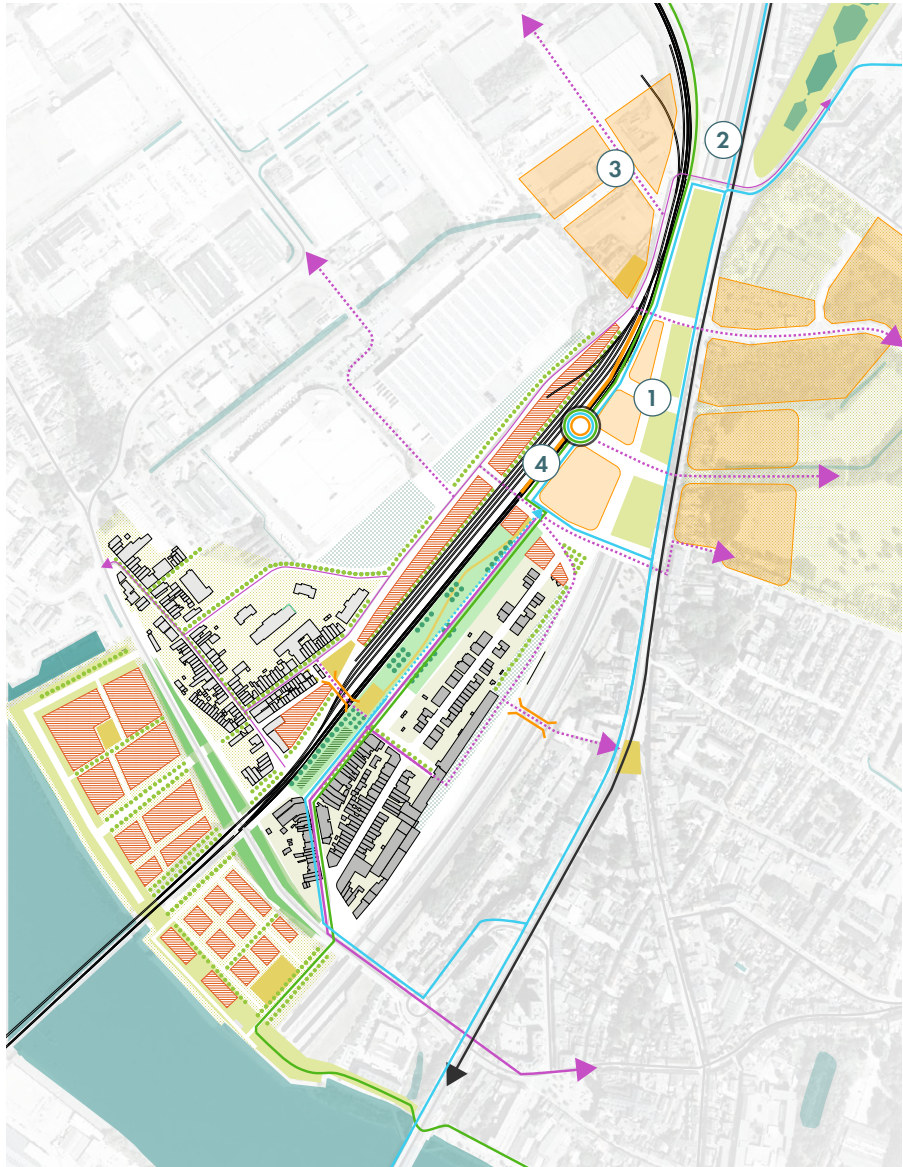
KORTE TERMIJN

- 1 Stationsfuncties in kopgebouw spoorzone
- 2 Spoorpark inrichting tussen Noord en Zuid / onder- en overbruggingen tussen spoorpark en woon- en werkstrip rangeerterrein
- 3 Rangeerterrein ontwikkelen voor woningbouw
- 4 Site frateur saneren i.f.v. proeftuin
- 5 (Tijdelijke) parkeer- en busstop buiten de woonwijk
- 6 Herstel / ontwikkeling van straatprofielen en versnipperd weefsel
- 7 Fietsostrade integreren in spoorpark en Vrijheidstraat
- 8 Gebruik oude stationsgebouw voor participatie en wijkfuncties in KT-traject
- 9 Aanleg voet-fietsverbinding tussen stationswijk en centrum
- 10 nieuwe verbindingen in de marge van de bestaande knoop A12/N177 voor voetganger en fietsers



MIDDEN TERMIJN

- 1 Spooronderdoorgang aan kopgebouw station
- 2 Rupelboord (kade noord) met andersoortig wonen en werken aansluitend bij het station en goede toegankelijkheid tot aan de Rupel
- 3 Doorontwikkeling van de betoncentrale (kade zuid) naar een duurzame en grond- en bouwstof-fenhub aansluitend bij het station.
- 4 Doortrekken groen/blauwe structuur tot aan de Rupel
- 5 Ontwikkeling van het noordelijke rangeerterrein voor een gemengd programma van wonen met ondersteunende dienstverlening en regionale functies in relatie tot het station en De Klamp
- 6 Ontsluiten van de site De Klamp over de A12
- 7 Doortrekken van het spoorpark tot aan het gemeentepark van Boom langs de fietsostrade
- 8 Inrichting en ontwikkeling van De Klamp als nieuw regionaal centrum van Boom
- 9 Afbouw N148 en inpassing bermen en talud in het woonweefsel en spoorzone



LANGE TERMIJN

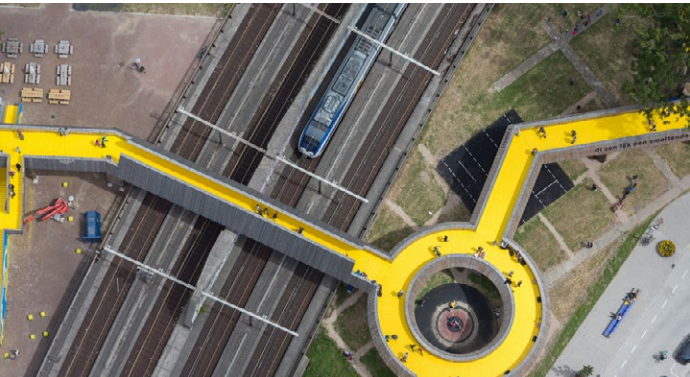
- 1 Compacte verknoping met gehele of gedeeltelijke overkapping mogelijk waarbij nieuwe bouwzones ontstaan en de link tussen De Klamp en het station wordt vervolledigd.
- 2 Inhaken op verdere ontwikkeling van De Klamp
- 3 Doorontwikkeling van Krekelenberg met aanvullende duurzame bedrijvigheid en met aansluiting op De Klamp
- 4 Stationsfuncties wordt opgeschaald of doorontwikkeld binnen de nieuwe ontwikkelingen en krijgen een volwaardig inpassing binnen de multimodale verknoping en het stedelijk weefsel.

3.VISIE TYPOLOGIEN EN REFERENTIES



1 Spoorpark - Josaphat Brussel

Het Josaphat spoorpark in Brussel wordt momenteel ontwikkeld naar een woon-werk omgeving aan het spoor waarmee het goed verbonden is op het mobiliteitsnetwerk in de regio. Parallel aan het tracé zorgt een spoorpark voor een aantrekkelijke woonomgeving waarin veel buurtfuncties worden opgenomen. Het park is de hoofdstructuur voor de ontwikkeling.



2 Spooroverbrugging - Luchtsingel Rotterdam

Middels (tijdelijke) voetgangersbruggen en skywalks over het spoor worden strategische plekken, pleinen en gebouwen rondom het spoor verbonden en toegankelijk gemaakt. De 'Luchtsingel' is het symbool bij uitstek geworden van 'grassroot' ontwikkelingen en het (autonom) opereren van belangengroepen binnen het openbaar domein met een katalyserende werking op lange termijn.



3 Herstel stedelijk weefsel - Voorbeeld Boom

De open bouwkavels rondom het spoor zullen op korte termijn bebouwd kunnen worden. Belangrijk is de focus op herstel van straatprofiel, kwaliteit van de publieke ruimte en coherente bouwdichtheid en straatwand ten behoeve van de ruimtelijke samenhang in de wijk. Tevens moet worden ingezet op de diversiteit van woningen in verschillende marktsegmenten (laag, midden en hoog).



4 Geïntegreerde stationsfunctie - Station Delft

Het huidige stationsgebouw is sterk verouderd. Het nieuwe stationsgebouw zal een geïntegreerde ontwikkeling zijn met aanvullende programma's t.b.v. de voorzieningen in de wijk. Het stationsgebouw is een geïntegreerd type waar ook co-werkplekken of satellietkantoren gehuisvest kunnen worden. Het stationsgebouw van morgen is een hybride vorm.



5 Wateropgave en publieke ruimte - Waterinlaat Zaandam

Het stationsgebied is van oorsprong een rivierbedding die uitmondte in de Rijn. De Bos- en Molenbeek werd ingebuisd en is nauwelijks zichtbaar en kan dus geen natuurlijke functies opnemen of een rol in de waterhuishouding spelen. Gezien de klimaatopgave en de benodigde kwalitatieve impulsen in de publieke ruimte kan het water een grote rol spelen.

3.VISIE TYPOLOGIEN EN REFERENTIES



6 Nieuwbouw aan spoor - Stationstuinen Barendrecht

De nieuwbouw langs het spoor beschikt over een goed ontsloten positie aan het regionale voorstadsnet. In combinatie met het spoorpark moet worden ingezet op de leefbaarheid van de spoorzone met veel groen en water. Op lange termijn moet worden onderzocht of de sporen 7/8 daaraan kunnen worden toegevoegd.



7 Mixed use blokken - Amstelstation ontwikkeling

Het station en de noordelijke delen van de spoorzone zullen in relatie staan tot De Klamp. Hierbij zijn hogere dichtheden mogelijk die een mixed-use aanbod zoals hotel, reca, wonen en werken aanbieden. Dit type ontwikkeling hangt nauw samen met de groei van de knooppuntfunctie op langere termijn.



8 Bedrijvigheid Rupel - Bouwmaterialendorp Brussel

De huidige betoncentrale ligt strategisch met de kade aan de Rupel en is daarmee een interessant terrein dat zich kan inpassen in een op te zetten keten van grond-, bouw- en afvalstromen gekoppeld aan energie uitwisseling. Dit type ontwikkeling gaat samen met R&D kennisontwikkeling (kantoren en labs) en mogelijk wonen nabij het station maar ook op andere plaatsen langs het spoor binnen het nieuwe voorstadsnet (bvb. het Wetenschapspark van de UA in Niel).



9 Waterkant ontwikkeling - IJhaven Amsterdam

Langs de Rupel worden op dit moment heel selectief woningbouwprojecten met een hoge dichtheid ontwikkeld voor de speculatieve markt. Tegelijkertijd wordt het verschil tussen het hoge en lage marktsegment steeds groter. Door een meer geregisseerde aanpak voor de ontwikkeling van het gebied kan een meer evenwichtige woonwijk met een gemengd aanbod worden gerealiseerd. Een duidelijke wegenstructuur met groen en water binnen een spoorpark en bermen park is in staat om ook de oude lintbebouwing aan de N148 hierbij te betrekken.

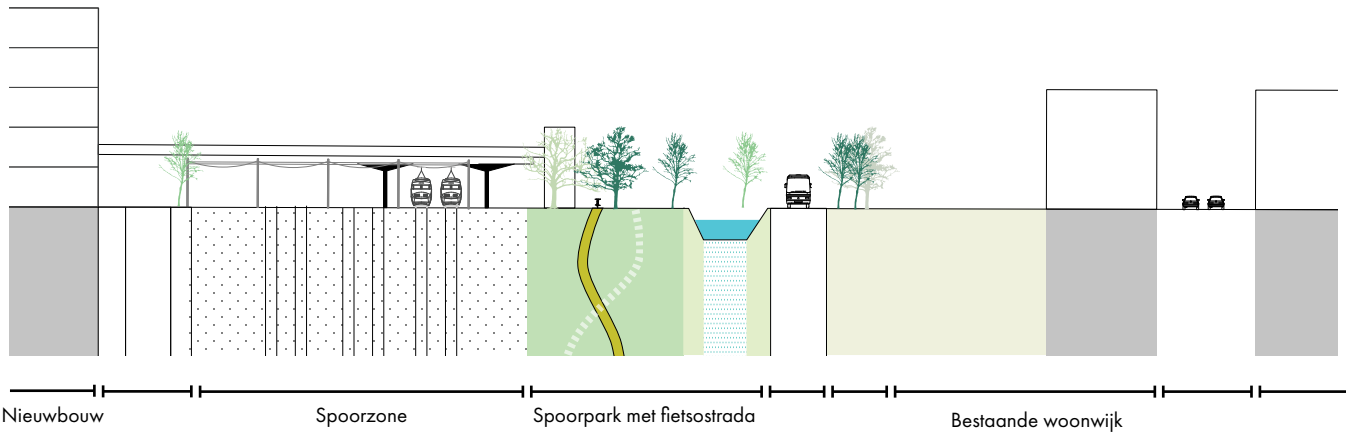
4.VISIE DEELGEBIED INTEGRTE FIETSOSTRADA

FIETSOSTRADA ALS KAPSTOK VAN HET SPOORPARK

Het netwerk van fietsostrades kent een sterk uitgebouwde verknoping in en rondom Boom. Het nieuwe stationsgebied, met intermodale functies, haakt hierop in door de F13 te koppelen aan de brug en het centrum van Boom via het spoorpark. Via de brug is er aansluiting naar de F19 richting Dendermonde, via de F28 naar Brussel en Willebroek en via de F23 naar Vilvoorde en zo ook naar Brussel. De fietsostrade F13 zal aan de Rupelboord dan weer verknopen met de F17 richting Lier.

In onze visie moet de huidige kruising met de A12 worden verbeterd voor voetgangers en fietsers maar moet de fietsostrade vooral een kapstok-rol vervullen voor de ontwikkeling van de stationswijk en de Rupelboord. Het profiel binnen het spoorpark en Vrijheidstraat bestaat uit een geïntegreerd

ontwerp van waterloop, busbaan, fietsostrade en voetgangerspaden en samen vormen ze een aantrekkelijke geheel met het park. De fietsostrade kruist met nieuwe oost/west routes die het centrum met de overzijde van het spoor verbinden voor fietsers en voetgangers. De fietsostrade kan de N148 morgen gelijkvloers kruisen door het wegvallen van de verkeersintensiteiten.



4.VISIE DEELGEBIED SITE FRATEUR

'EIGEN MAKEN' VAN DE SITE MET EEN KLEINSCHALIG LOKAAL PROGRAMMA

In tegenstelling met de andere sites kiezen we hier niet voor het opzet van een projectcluster maar voor het opzet van een experimentele proeftuin waar samen met de buurt, via een traag traject dat we onder de noemer van 'eigen maken van de site' kunnen plaatsen. De site samen op de kaart zetten voor de buurt en hen gaandeweg vertrouwd maken met de mogelijkheden maar ook beperkingen, ter voorbereiding en stimulans van eigen en gedeelde initiatieven. Dit vatten we op binnen het korte termijn traject van de studie middels participatie.

In relatie tot de overige publieke structuren kiezen we ervoor om de site in eerste instantie in de luwte te laten groeien en wanneer de tijd rijp is in samenspraak de stap te zetten naar een grotere openbaarheid. De Site Frateur dient als een plek voor rust maar ook wrijving en wordt gelezen als een secundaire groen- en waterstructuur.

SITE FRATEUR VERBINDT OOST EN WEST EN FACILITEERT DE BUURT

Ondanks de beperkingen bestaat er een grote opportuniteit om het stationsgebied voor wandelaars en fietsers toegankelijk te maken via de site Frateur. Een oost/west route die loopt vanaf het centrum via de locatie van de huidige sporthal middels een nieuw aan te leggen brug naar de gebouwen op de Site Frateur en zo rechtstreeks naar het huidige station. Op deze plek is het mogelijk om langs een noordelijk traject naar het nieuwe station te geraken of via het zuidelijke naar het nieuwe centrum van de wijk in het spoorpark. Aan deze route worden vier bouwstenen voor de site verbonden waarbij publieke ruimte, routing en functies op een lokale schaal samenkomen.

In het noordelijk deel stellen we voor om op korte termijn deze gronden alvast deels ter beschikking te stellen van de bewoners om daar een gezamenlijke tuin- en bufferstructuur op te zetten (bvb. urban farming in combinatie met wijkfunctie gebouw). Hiermee speelt men in op de huidige tendens waarbij de bewoners nu al een claim op delen van de grond leggen en zo mee het heft in handen nemen. Gedurende de eerste periode is het voorstel om de site in eigendom of beheer van de gemeente te stellen en daarmee de toezicht op de plek en de programmatie in relatie tot de verdere ontwikkeling van de wijk af te stemmen.

ENTREE VOOR DE STATIONSWIJK

Komende vanuit het centrum vormt de site op termijn een entree tot de wijk en het station voor wandelaars en fietsers en heeft het daarmee wel een representatieve rol te vervullen. De bestaande constructies ter hoogte van de nieuwe brug moet dan op termijn nader worden onderzocht i.f.v. een intensieve sanering of eventueel een gedeeltelijke nieuwbouw.



INVENTARISATIE BESTAANDE STRUCTUUR

Uit de saneringsopgave moet blijken of de gebouwen (deels) kunnen worden hergebruikt voor wijkgerelateerde activiteiten



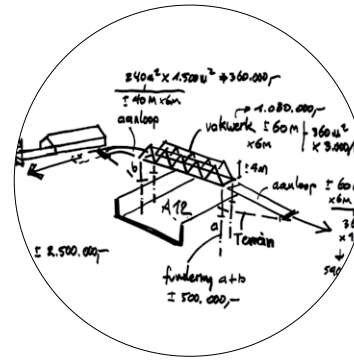
ONTVANGSTFUNCTIE

Ter hoogte van de voetgangersbrug moet een representatieve ontvangsfunctie zorgen voor toezicht en identiteit



WIJKGEBONDEN FUNCTIES

De gebouwen van de site kunnen worden hergebruikt voor kleinschalig programmering t.b.v. gemeenschapontwikkeling in de wijk



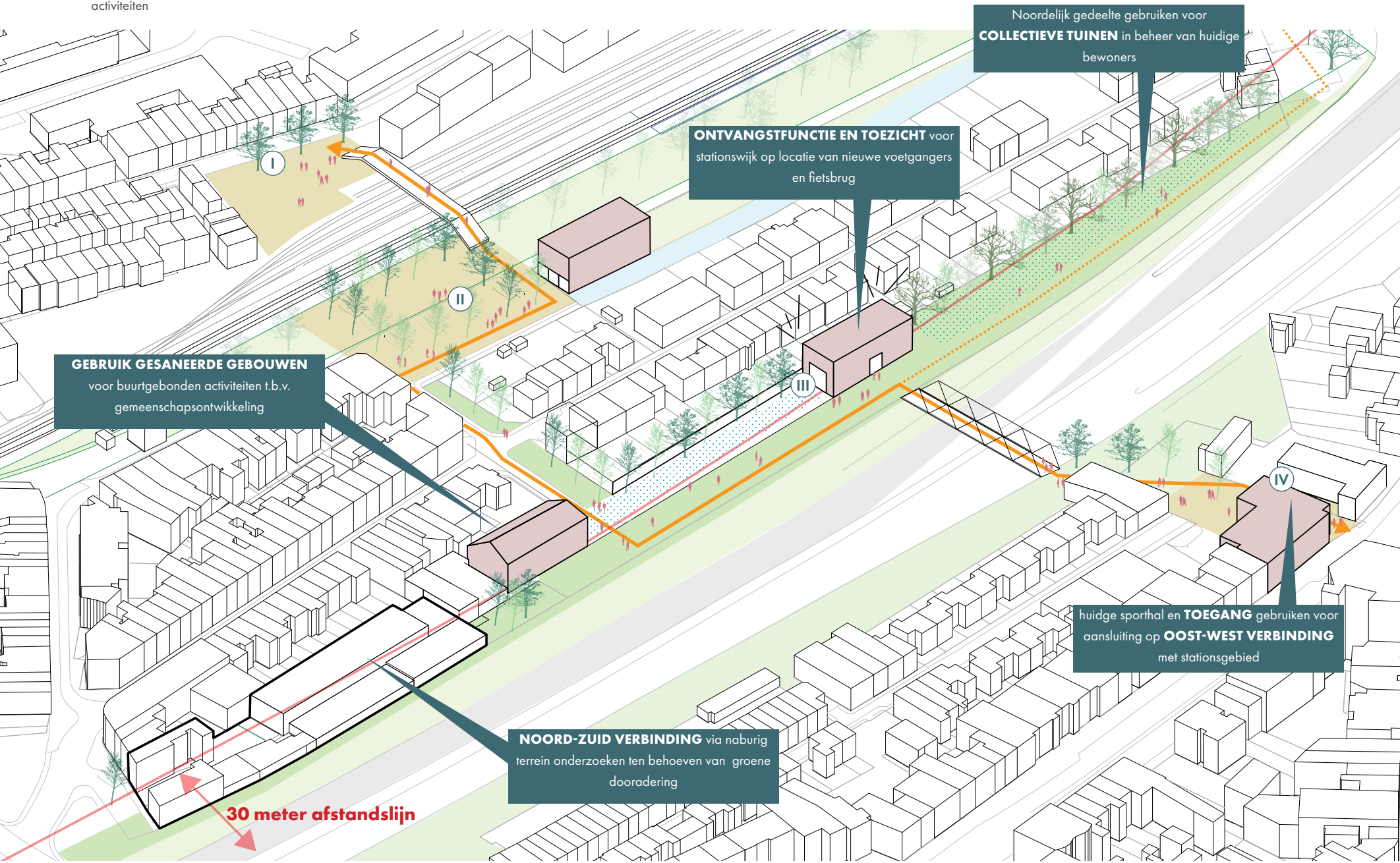
VOETGANGERS- EN FIETSBRUG

Over de A12 kan een prefab-staalconstructie worden toegepast i.v.m. bouwsnelheid en kosten beperking.



VOLKSTUINEN

De achterzijde van de woningen kunnen worden gebruikt door de bewoners voor een collectieve tuin. Dit gebeurt nu al informeel.



6. PROCESVOORSTEL FINANCIERINGSMECHANISME

EEN EERSTE RAMING

We maakten een eerste ruwe inschatting van de aanlegkosten die (deels) voor de rekening van de gemeente Boom zullen zijn:

Openbaar groen met ruimte voor water. Dit gaat over een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de gemeente en de projectontwikkelaars.

Binnen de projectclusters:

- Kade noord: 360.000,-
- Kade zuid: 200.000,-
- Spoorstrook: 750.000,- voor groenaanleg en het deels weer openleggen van de Molenbeek, op termijn tot aan het gemeentelijk park met inbegrip van kunstwerken.

Buiten de projectclusters

- Site Frateur: 250.000,-

Infrastructuur die de nieuwe ontwikkelingen overstijgt, maar wel substantieel is voor het plan:

- De nieuwe fietsverbindingen: binnen de Kade noord 200.000,- en Kade zuid 60.000,-. Op de site Frateur 150.000,- exclusief de fietsbrug
- Doortrekking fietsostrade F13 vanaf de verknoping A12/N177 tot aan de brug van de Vrijheidstraat en aansluiting op F17 samen 520.000,-
- De nieuwe fiets- en voetgangersbrug over A12 tbv een betere inpassing van de projectzone in de gemeente: 2.500.000,- op basis van de aanneme van een ter plaatse (vrije ruimte binnen de verknoping A12/N177) te monteren stalen vakwerkbrug 6m breed met een overspanning van ca. 60 m, paalfunderingen en 2 aanbruggen of aanlopen voor aansluiting op het netwerk.

We zijn van mening dat de gemeente zeker niet mag opdraaien voor al deze kosten. Daarom hebben we de projectclusters gedefinieerd.

Deze raming houdt geen rekening met

Wegenis en nutsvoorzieningen tbv nieuwe ontwikkelingen. Deze is volledig ten laste van de projectontwikkelaars.

Specifieke infrastructuur waarvan de uiteindelijke begroting sterk afhankelijk is van de uitwerking die enkel in een driepartijenoverleg kan worden behandeld.

- De nieuwe autoparking met een deel uitgeruste weg en verlichting,
- Een nieuwe bushalte
- Het verlengen van de treinperrons inclusief een nieuwe onderdoorgang.

Lange termijn-suggesties mbt infrastructuur

- Aanpassingen aan de verknoping A12/N177
- Bijkomende fiets- en voetgangersbruggen
- Een eventuele overkapping van de A12 tussen het nieuwe stationsplein en de Klamp

PROJECTCLUSTERS: DE ONTWIKKELINGEN DRAGEN BIJ

Binnen onze visie bakenen we drie grote projectclusters af die telkens zijn opgebouwd uit enerzijds de te ontwikkelen bouwvelden en anderzijds nieuwe publieke groenruimte. Elk van deze clusters krijgt ontwikkeling-smogelijkheden, die de gemeente met een bijkomende taakstelling belast,

waarvan wij stellen dat een deel dient te worden opgevangen door de winsten van de projectontwikkelaars.

In concreto is het de bedoeling dat de ontwikkelaars via stedenbouwkundige lasten een substantiële bijdrage doen aan de nieuwe publieke groenruimte, publieke infrastructuur, een sociale mix met inzet op betaalbaarheid (essentieel om niet alle intenties rond sociale cohesie teniet te doen) en/of een nieuw te bouwen publieke functie binnen dezelfde cluster.

EEN EERSTE INSCHATTING

Aan de hand van de in dit visiedocument getekende volumes, hebben we reeds een eerste inschatting gemaakt van de bijdragen per projectcluster. Om de impact van ruimtelijke beslissingen op het totaal van stedenbouwkundige lasten te duiden, werken we met een BVO-afwijking in min en in plus.

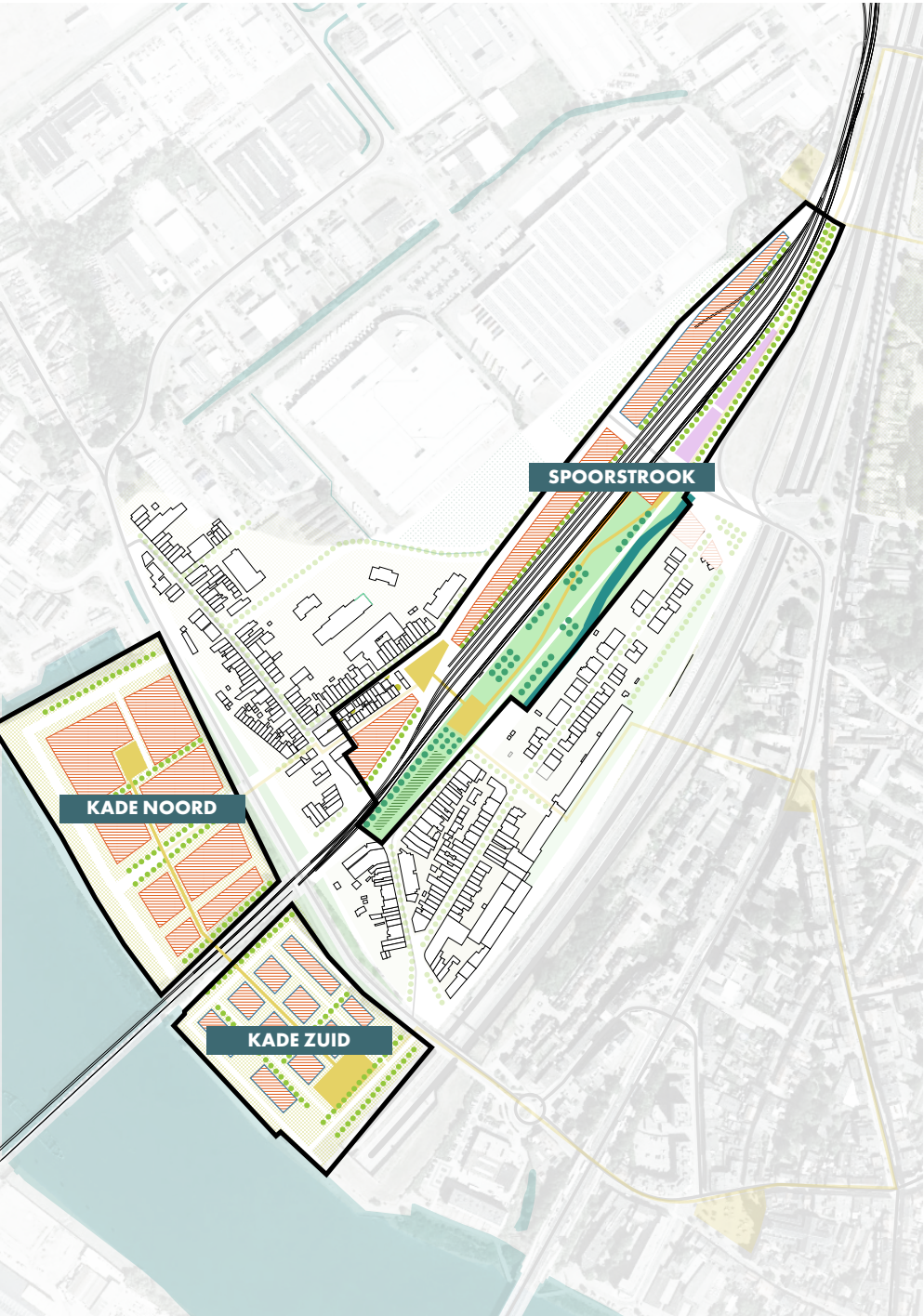
Voor een eerste berekening gaan we uit van een stedenbouwkundige last van 30€ per m2 BVO nieuwbouw, gebaseerd op bestaande verordeningen, maar toegepast op de gemeente Boom. Uiteraard kan deze nog aangepast worden, al dan niet gedifferentieerd op type-programma.

HET MOET WEL BILLIJK ZIJN

Het is duidelijk dat er een onderhandelingsmarge is om een (groot) deel van de beoogde lasten in natura te laten uitvoeren. Veel zal wel nog afhankelijk zijn van wat in de verdere verfijning van het visiedocument wordt beslist (programma en densiteit) en of de gemeente mee wenst te stappen in het idee van een gemeentelijke verordening die een stedenbouwkundige last oplegt aan alle nieuwe ontwikkelingen in de gemeente. Het is namelijk een ongewenste piste dat enkel de projectontwikkelaars binnen deze project-contour een last zouden moeten betalen, gezien het basisprincipe van de billijkheid dan kan aangevochten worden.

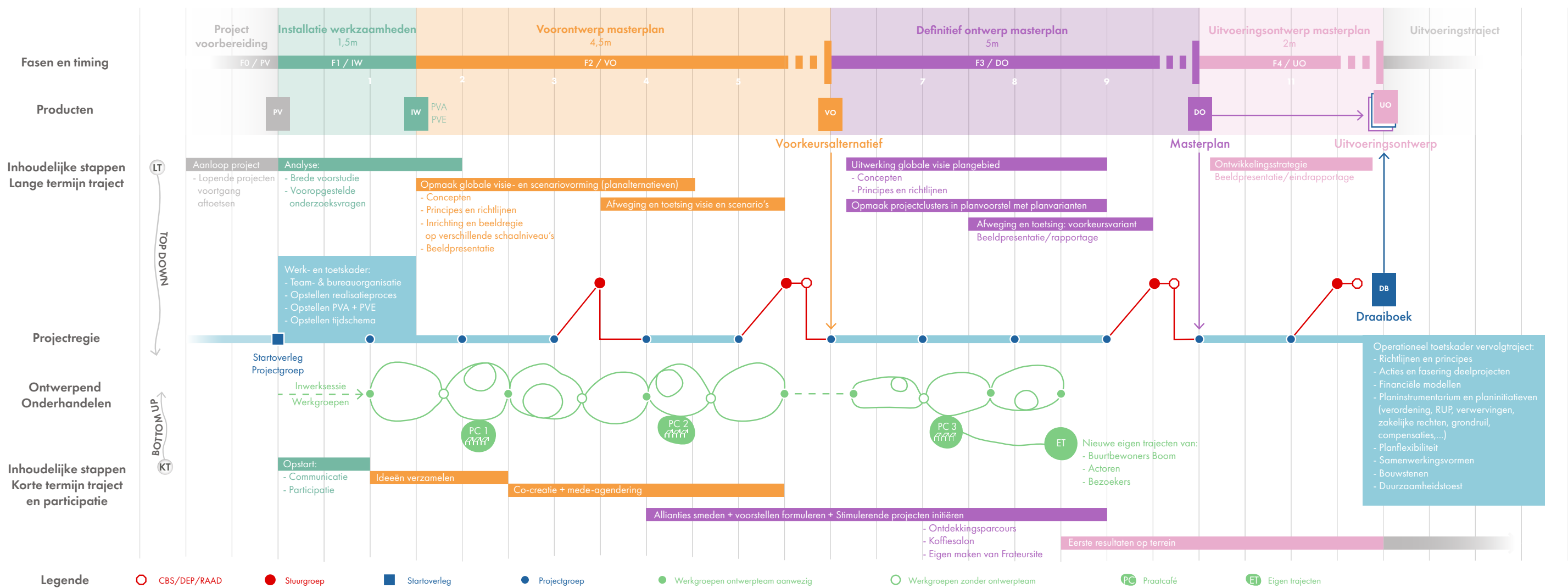
SUBSIDIES EN FONDSEN

Daarnaast kan de gemeente aanspraak maken op subsidies en fondsen die de uitbouw van groenblauwe netwerken en/of efficiënter beheer en kostenbesparing met slimme toepassingen willen aanmoedigen. Op vandaag lopen hieromtrent meerdere programma's op Europees en Vlaams niveau, die verder in het traject verder kunnen bestudeerd worden (bvb. fondsen vrijgemaakt door de EIB en Belfius, subsidies via European Green Deal, EUCF, City of Things Flanders, Blue deal enz).



	bouwzones		stedenbouwkundige last aan 30€/m2 BVO		
	oppervlakte	ingetekende V/T	bij ingetekende V/T - 0,5	bij ingetekende V/T	bij ingetekende V/T + 0,5
kade noord	38.367,00	2,2	978.358,50 €	1.266.111,00 €	1.553.863,50 €
kade zuid	7.296,00	2,4	207.936,00 €	262.656,00 €	317.376,00 €
Spoorstrook	15.060,00	2,7	496.980,00 €	609.930,00 €	722.880,00 €

6. PROCESVOORSTEL PROCES EN PARTICIPATIE



Naast masterplanning werken we aan KT-maatregelen en resultaten op het terrein. Dit sluit aan bij het opzet van projectclusters waar we partijen aan koppelen en de site Frateur waar niet meteen investeerders of programma voor te vinden zijn. Beiden vragen betrokkenheid van de buurt maar we kijken ook verder naar gans Boom, geïnteresseerden en bezoekers. We vertalen dit in een top-down en bottom-up benadering. Een spel tussen institutionele en niet-institutionele partijen met een flinke portie onderhandelen. Ervaring leert dat dit niet vrijblijvend is. Het vraagt engagement, openheid en bereidheid tot samenwerking vanuit gedeelde belangen om mogelijk tegenstrijdige posities te overstijgen voor een gedeelde agenda en gedeelde kosten/baten. Ervaring leert dat dit niet in het ijl kan plaatsvinden. Er is nood aan tastbare hulpmiddelen voor een gedeeld begrip als basis voor een gedeelde visie. Interdisciplinair ontwerpend onderzoek biedt uitkomst. Complexe onderhandelingen in ruimtelijke opgaven vragen ontwerpend onderhandelen. Een open ontwerp- en breed overlegspoor staat centraal waar masterplan (LT/top-down) en participatie (KT/bottom-up) samenkomen voor een ontwikkelingsvisie met KT-acties op het terrein. Samen met actoren en bevolking, met graden van betrokkenheid en middelen. De uitkomst is niet voorspelbaar. We onderkennen, evalueren en hijsen spontane initiatieven mee aan boord. Aspecten van de studie kunnen geleidelijk aan een eigen leven gaan leiden. We geloven niet

in masterplanning als vast eindbeeldplan. Ambities en doelstellingen moeten helder zijn, implicaties en mogelijkheden breed gedragen om voorziene en onvoorziene stappen die beantwoorden aan de plandoelen inpasbaar, werkbaar en haalbaar te maken. Ontwerpend onderhandelen leggen we bij werkgroepen die de inhoudelijke spil vormen. Een iteratief proces van bevragen, werken, afwegen en beslissen. Zijsprongen zijn mogelijk met 'ontwerp sprints' om blockage te ontmijnen voor ze zich stellen. Werkgroepen hebben een vorm van autonomie. Een deel vindt plaats met ontwerpteam, een deel zonder. Aan dit proces hangen we participatie op als schakel met het KT-traject. Werkgroepen geeft sturing aan participatie en omgekeerd. Met institutionele en niet-institutionele groepen zetten we dezelfde stappen met resultaten voor LT- (masterplan) en KT-trajecten (acties). Het ontwerpteam bewaakt samen met projectregisseur de interactie en afstemming. We voorzien 3 praatcafés in het station. Elk praatcafé start plenair via een infomarkt met posters die de stavaza weergeven. Niet alleen opties en oplossingen maar ook vragen en onzekerheden worden meegegeven voor vervolg. Hierna volgen 3 focusgesprekken die zich richten op de thema's 'locaties en programma', 'mobiliteit' en tot slot 'groen en water'. Bij deze thema's gaan we ook in op duurzaamheid en klimaat. Met gesprekken op dezelfde avond en locatie is kruisbestuiving mogelijk. Mensen lopen vrij rond en kunnen aanschuiven aan een andere tafel. Met

de praatcafés evolueren we van thema's naar concrete projecten waar mensen zelf aan mee kunnen werken. Zo kan bvb. uit de combinatie van 'locaties en programma' met 'groen en water' finaal het opzet van een moestuin rollen. Resultaten van de participatie kleven we na afloop op het station. Zo wordt het een 'omgekeerd museum' waar men los van de participatie plannen en projecten kan volgen. De wens is dat mensen of groepen zelf een stap zetten en iets tot stand brengen als deelresultaat van het proces. Bvb. een ontdekking-sparcours doorheen de wijk die start op de Markt. Een laagdrempelig initiatief gekoppeld aan een campagne kan een opstap zijn naar andere initiatieven. Het kan ogen openen voor problemen en kansen. 'Totems' of 'pleisterplaatsen' brengen een verhaal dat een nieuw licht kan werpen. De site Frateur leent zich tot het aangaan van experiment. Traag en met de omwonenden. Een vreemde eend die een rol vervuld als buffer en reserve. De site wordt toegankelijk. Dit biedt kansen maar roept ook vragen op. Omwonenden moeten de eerste kans krijgen om de site 'eigen te maken' als deel van hun wijk, perceel en leefwereld. Dan pas de rest van Boom en bezoekers. Bij participatie zijn er groepen die moeilijk te betrekken zijn en hun stem niet laten horen. Die willen we betrekken met koffie kraampjes. Via buurtwerking stellen we ons op om met mensen in gesprek te gaan.

Naast ontwerpend onderhandelen is er projectregie via de projectgroep met projectregisseur. We starten met een inwerksessie en brede voorstudie. Geen survey maar focus op relevantie. We spreken alles goed door i.f.v. kansrijke pistes. In het begin met scenario's die lijnen uitzetten en via overleg en beeldrijk ontwerp komen we tot een voorkeur waar iedereen zich in kan vinden.

Dan volgt uitwerking met projectclusters en update van de visie i.f.v. voortschrijdend inzicht. Producten liggen vast. Bij het masterplan leveren we een draaiboek als UO. Dit geeft inzicht in tijdslijn met acties en fasering en de rol van partijen met samenwerkingsvormen. We duiden planinitiatieven en -instrumenten en wie dit trekt. Planflexibiliteit en operationele doelstellingen middels inzet van sted. lasten geïntegreerd in financiële modellen (in en outs van projecten). We duiden de 'draaiknoppen' i.f.v. de ambities. We ondersteunen dit met richtlijnen en bouwstenen (bvb. de implementatie van groen en opvang van water in openbaar domein en projectclusters.) Voor de uitbouw van duurzame woonwijken is een tool ontwikkeld die hier ook toepasbaar is en die we als duurzaamheidstoets hanteren om dit luik inzichtelijk te maken en operationeel te stellen.