



MASTERPLAN BOOM 003902 TEAM B TV 1010AU LIST ENDEAVOUR I.S.M. TML & IDEACONSULT

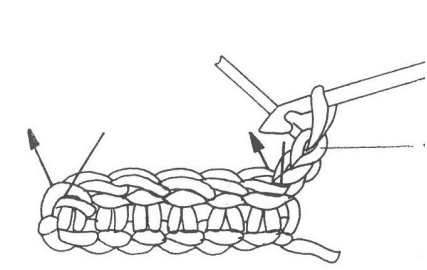
INTRO

Edward Soja, een Amerikaanse socioloog die zijn tijd wijdde aan het onderzoek naar de permanentie en dynamieken van hedendaagse steden, zei altijd: men kan kiezen om te beschouwen wat hetzelfde blijft of om te kijken naar wat er verandert, naar de omwentelingen die onze steden op hun grondvesten doen daveren. Dit geldt ook voor mobiliteit. Sommige mensen zullen vasthouden aan een business as usual en aan de dominantie van de auto. Terwijl anderen enthousiast worden over hoe ‘anders mobiel’ we vandaag al zijn, niet zozeer in termen van type voertuigen maar eerder in de manier hoe we beslissen over hoe we ons zullen verplaatsen. Van generische applicaties (Google, Waze) tot alle platformen die de verschillende transportaanbieders hebben gelanceerd; de waarheid is dat multimodaliteit nog nooit zo eenvoudig is geweest!

Dit geldt ook voor Boom. Ondanks de blijvende sporen van het oude mobiliteitsparadigma, kan men niet anders dan geloven dat er een mobiliteitsshift op komst is: MOW realiseert de eerste haalbaarheidsstudies om de overmatige blootstelling aan lucht en geluidsoverlast van de huizen die langs de A12 zijn gebouwd te verminderen. Het afdekken ter hoogte van het centrum lijkt een van de onderzochte mogelijkheden, zo niet volledig, dan toch over sommige delen ervan. De gemeente ziet hoogstwaarschijnlijk een kans in de opwaardering van het station, als een mogelijke hefboom om de vele nieuwe bewoners uit hun auto te houden. Terwijl de Provincie zich dit station voorstelt als de vlotte schakel tussen het bus-, trein- en fietsnetwerk, en zo in dienst staat van de ruime regio. Elk vanuit een andere invalshoek, maar allen bezig met deze bocht te nemen. Stationsomgevingen zijn plaatsen van passage. Als je bovendien het gevoel hebt dat deze ergens “achter” ligt, dan valt de aantrekkingskracht ervan hardnekkig weg. Zeker voor Boom, waar “achter “ gelijk is aan “gekneld” tussen een industriepark en de restanten van de snelweg. Het hele gebied voelt geperst en uiteengevallen, dit in zekere mate

door leegstaande percelen, maar zeker ook door een stijl van verstedelijking die nooit is volmaakt, en hier zit een zekere kwaliteit in: in plaats van de naadloze openbare ruimte die je elders vindt, zonder enig spoor van het verleden, laat dit deel van Boom misschien schaamteloos de zien die deelnamen aan de bouw ervan. De stukjes van de puzzel die soms zeer kwalitatief (potentieel betekenisvol) en meestal het gevolg van een lange geschiedenis van verstedelijking die duidelijk het ontstaan van een samenhangend verhaal heeft opgegeven.

Natuurlijk kunnen we onszelf als verlossers zien en proberen de fouten (of onhandigheid) van het verleden te herstellen. Het risico is dat we deze ongelofelijke rijkheid platslaan, de kantjes van een realiteit afschuren die zich tegen vereenvoudiging verzet. Op die manier kiezen we deze keer eerder voor de rol van een wever/weefster of een breier/breister, en denken we dat de huidige ontregeling baat zou hebben bij een zeer punctueel werk, dat de overweldigende mobiliteitsinfrastructuren verweeft met de piepkleine plekken die we onderweg hebben ontdekt. We proberen de techniciteit die deze infrastructuren aanstuurt te temmen, zodat er een ander soort gedrag kan ontstaan.



DE SITE DOORHEEN 3 SCHALEN: L M S

L: METROPOLITANE POSITIE

Benamingen als de “Vlaamse Ruit” of de “Blauwe Banaan” worden gebruikt om de economische dynamiek van Europese metropolitane regio’s aan te geven, maar daarachter schuilt ook het verhaal van de lange geschiedenis van verstedelijking die aan de basis staat van hun huidige groei. Gent was een centrum voor de textielindustrie voordat het de (bio)chemische hub werd zoals we ze vandaag kennen, Antwerpen was al eeuwen een wereldhaven voordat de petrochemie en de daarbij horende financiële dienstensector zich er ontwikkelde. De evolutie was echter nooit vanzelfsprekend: om de zoveel tijd werden deze steden gedwongen om zichzelf heruit te vinden – wat leidde tot afwisselende cycli van groei en krimp, vaak vertrekkend van lokaal beschikbare grondstoffen, om dan een ommezwaai te maken en nieuwe middelen te genereren die er daarvoor nog niet waren.

veranderen. Infrastructuurprojecten ontwikkelden mee. Deze fase werd gevolgd door economische neergang, enerzijds door de globalisering, anderzijds door de verregaande automatisering die de lokale kennis overbodig maakt. De steenweg die Boom ooit op de kaart zette als deel van een regionaal logistiek netwerk ontwikkelde zich tot een snelweg die containers vanuit de Antwerpse haven verdeelt naar de stedelijke agglomeraties waar ze geconsumeerd worden, waaronder Brussel.

De eenzijdige afhankelijkheid van de globalisering en respectievelijke logistieke stromen wordt door Europa in vraag gesteld. De huidige pandemische crisis maakt de Green Deal enkel urgenter. Zelfvoorzienendheid wordt onvermijdelijk in een stabiele toekomst. Wat betekent dit voor Boom? Elke nieuwe ontwikkeling zal moeten

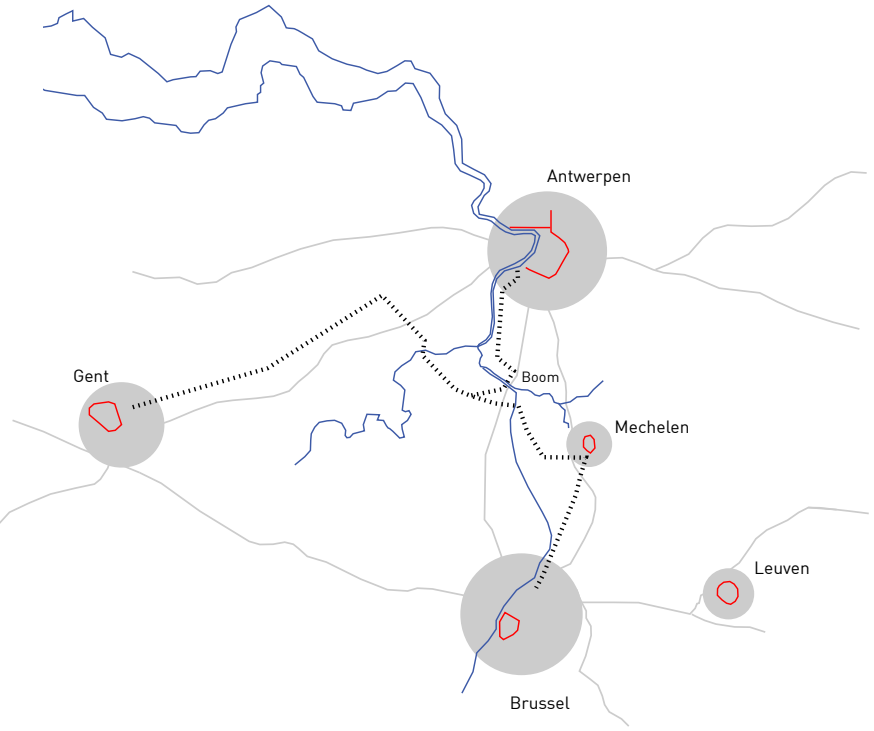
wordt op de komende omwentelingen die deze industrie zal ondergaan (digitalisatie en robotisering), waarmee de soorten ruimtes die nodig zijn zullen evolueren tot een hybride tussen atelier en meer kantoorachtige typologieën. Wonen? Natuurlijk. En met name gericht naar zowel de meer als minder gegadigden. Boom is door haar centrale locatie binnen de Vlaamse Ruit ideaal voor het organiseren van werk, huisvesting en diensten.



Nochtans, de diagnose uit de VERVOERREGIO-plannen van zowel Antwerpen als Mechelen wijzen op een grote uitdaging voor de komende jaren: Boom moet zich ontwikkelen als een volwaardige knoop in de trein- en busnetwerken van deze gebieden. Sommige ideeën gaan over de heractiveren van de spoorlijn van Boom naar Mechelen voor personenvervoer – perfect om Boom’s toegankelijkheid met het openbaar vervoer te vergroten, op een verbinding tussen twee sterke intermodale polen. Anderen zetten eerder in op het heractiveren van het goederentransport per trein, nu eerder dood dan levend, maar een heel relevant spoor voor verder onderzoek – ondanks de ruimtelijke uitdagingen. Ook op de lokale schaal lijkt de Rupel als transportas voor zowel goederen als passagiers een interessante piste.

M: STEDELIJKE DYNAMIEKEN

Boom ligt misschien wel centraal, maar is tevens nergens (ref. Gemeentelijke schets). Uit gesprekken leren we dat het een handige plek is, in de nabijheid van groen, diensten en voorzieningen, maar met een dramatisch gebrek aan

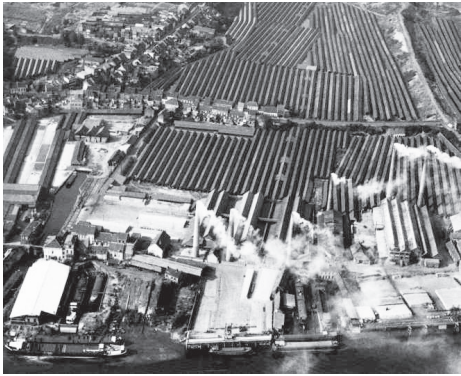


In het geval van Boom zijn deze cycli goed afleesbaar: de klei in de bodem vormde de basis voor de baksteenindustrie, totdat de naoorlogse logica van efficiëntie, schaalvergroting en winstbejag het productiesysteem

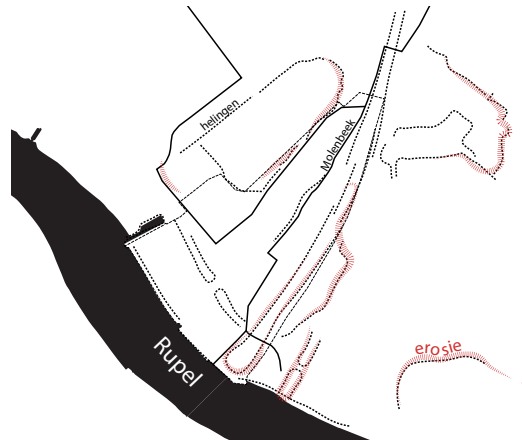
beantwoorden aan de groeiende en diverse vragen die bestaan in de Vlaamse Ruit, op vlak van de huizen- en jobmarkt. De antwoorden dienen divers te zijn om robuust te worden. Lichte industrie? Natuurlijk, zolang er geanticipeerd

DE SITE DOORHEEN 3 SCHALEN: L M S

identiteit. We kijken naar de Rupel, naar de vele erfgoedstructuren en landschappen achtergelaten door de baksteenindustrie en denken: misschien is er hier nog iets te ontdekken, iets dat gedeeld kan worden?



Anderzijds is het waar dat het woningpatrimonium, voornamelijk oude arbeidershuizen, afgeleefd is. Nieuwe woningontwikkelingen lijken echter uit één mal te komen, zonder uitgesproken



relatie met de karakteristieken van deze plaats. Het rijke aanwezige groen lijkt slechts in staccato aanwezig te zijn en wordt nergens ervaren als een continu en uitgestrekt landschap. Ook is er een jammerlijke afwezigheid van publieke ruimtes die normaal ‘natuurlijk’ ontstaan rond de verschillende infrastructurele knopen. Er zijn enkele potentieel betekenisvolle plekken, maar ze liggen verstrooid als de parels van een gebroken halssnoer.

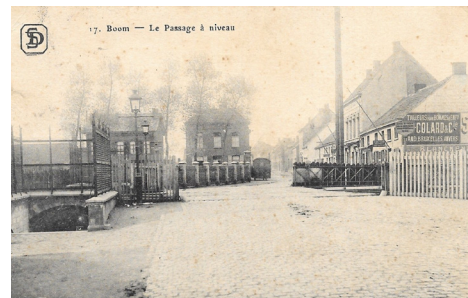
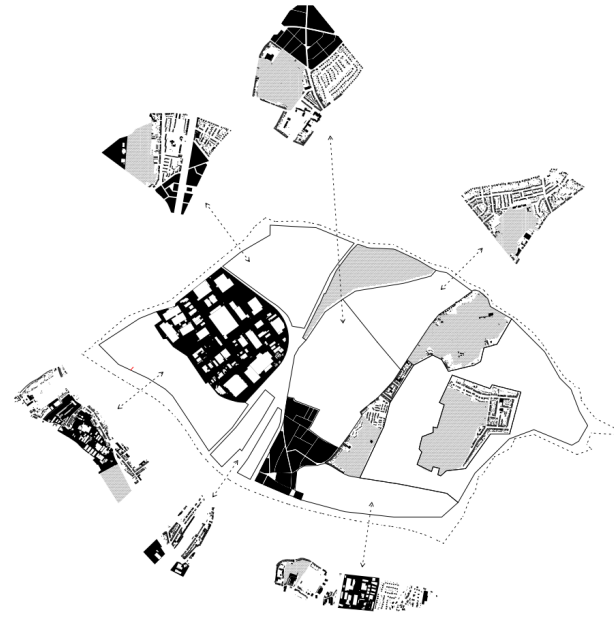
Het feit dat er 1400 nieuwe woningen gepland zijn voor de nabije toekomst biedt een kans om de stationsomgeving grondig te herwaarderen. Het kan het netwerk van publieke ruimtes

betekenisvoller maken door nieuwe verbindingen te realiseren. In Boom verplaatst men zich nu al veel te voet, mede omdat alles er op een steenworp van elkaar ligt. Meer dan een gestroomlijnde intermodale knoop, kan de stationsomgeving een bestemming op zich worden en de gefragmenteerde delen opnieuw met elkaar verbinden tot een consistent verhaal dat Boom’s geschiedenis en toekomst, van de Novofabric site tot De Schorre samenbrengt. Groen en blauw spelen hierin een belangrijke rol en uitdaging; de drainering van het water door de kleilaag wordt een structurerend element.

S: GOEDE BUREN

We houden van de onconventionele kwaliteiten van deze plek. Het is fascinerend om de historische lagen te ontleiden, de verschillende hoofdstukken in een lang verhaal van verstedelijking, die elkaar telkens net niet overlappen, maar iets verschoven zijn, en daardoor volledig zichtbaar worden, zoals de klei en het dichte netwerk van waterlopen. We namen de tijd om de verschillende buurten te analyseren. Wat we overhouden van onze analyse is de morfologische en sociale diversiteit dat hier is ontstaan en gerespecteerd moet worden, maar niet verscherpt. Een bruisende stad is er één die mogelijkheden geeft aan absoluut iedereen, dixit Jane Jacobs. Dit betreft huisvesting, maar ook publieke diensten en voorzieningen.

Noeveren voelt zich bijvoorbeeld achtergesteld, begrensd door twee ‘achterkanten’ (de A12 en de treinsporen). Dit masterplan kan een gelegenheid zijn om een aantal publieke voorzieningen (denk aan sport, buurtlokaal, kinderopvang) aan deze ‘achterzijde’ van de sporen te voorzien – verbonden met een verlenging van de spoortunnel die toegang geeft tot de perrons. Deze locatie zal ook andere mensen aantrekken; wandelaars, pendelaars, werknemers van het bedrijventerrein te Krekelenberg en zo een nieuwe betekenis geven aan deze grensruimte.



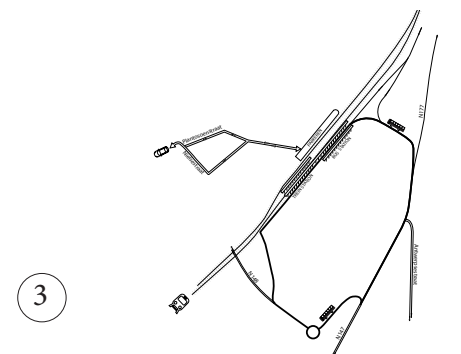
Mensen en auto’s aantrekken is eigenlijk ook een alibi om het stratenpatroon aan die kant te vervolledigen en om een duidelijkere hiërarchie te vormen rond wat vandaag overal N177 is, met of zonder “a” aan het einde. Nieuwe huisvestingsprojecten ontstaan, zoals langs de Plantsoenstraat, op de hoek van de Nielsstraat en de Scherpenhoekstraat, of de geplande op de Glasfabriek. Nieuwe jonge families komen er settelen. De nieuwe verstedelijking koloniseert nog onbekende terreinen en waterlopen, zoals de onbekende sloot die deel lijkt uit te maken van de Molenbeek, misschien de historische Stylsche Beek die weer opduikt? Een sloot die tweemaal zo lang is als de Molenbeek (5946m tegenover 2832m), die eerder geïntegreerd kan worden in de inrichting van deze nieuwe plekken. Meer water en meer groen, voordat de volgende droge zomer voor de deur staat.

PRINCIPES VOOR HET MASTERPLAN

1) Het station als bestemming, waar nieuwe programma’s worden aangeboden om gebruikers aan te trekken, zelfs buiten de piekuren, ingericht als aangename verblijfsplek. Het woonaanbod breidt uit, en het aanbod in bedrijvigheid diversifieert voorbij de “grote doos”. Op het gelijkvloers van de nieuwe gebouwen komen nieuwe voorzieningen die beantwoorden aan de lokale behoeften (crèche, sport, multifunctionele ruimte), afgewisseld met aanvullende programma’s voor de nieuwe bedrijfstypologieën (vergaderzalen, co-working).



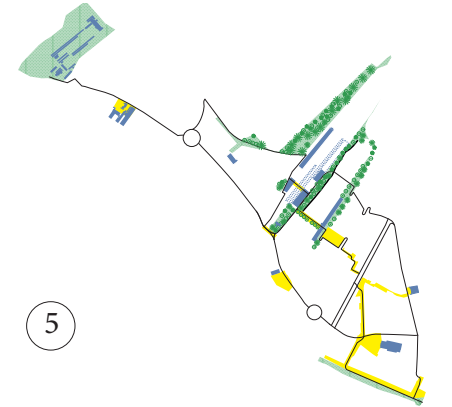
2) Het station in het groen, waarbij de parkfiguur centraal staat. Het overvloedige, kwalitatieve groen is een van de belangrijkste troeven van Boom. Het doortrekken van het groen naar het station resulteert niet alleen in een meer gastvrije openbare ruimte direct voor de deur van het station, maar draagt ook bij aan de verbetering van de ecosysteemdiensten ter plaatse (waterbuffering, daglichttoetreding en regeneratie van de rivieren, klimaatbeheersing, infiltratie, diversiteit...), waarvan de positieve impact zich alleen maar vermenigvuldigt wanneer groenstructuren met elkaar worden verbonden.



3) Het station als compacte intermodale schakel, soepel werkend, van voetganger tot fiets tot bus of trein en auto, doorheen de hele mobiliteitsketen. Een mobiliteitslus verbetert de doorgang van de busdienst langs het station in het oosten en in de richting van de stad: in het noorden vertakt de N177 zich direct naar het busstation, nu naast de treinperrons. In zuidelijke richting loopt deze verder over de Statiestraat en de Vrijheidsstraat naar de N148. De parkeergarage bevindt zich ten westen van de spoorlijn en loopt via de Plantsoenstraat naar de Lange Lei.

4) Inzetten op de fiets. Of beter gezegd op allerlei kleine e-voertuigen die zowel op een fietspad als op een fietssnelweg kunnen rijden. De mobiliteitslus is ook geschikt voor de fietssnelweg, omdat de autodruk aan de oostkant van het station aanzienlijk zal afnemen. De F13 blijft langs de N177 rijden en langst het spoor, tot de verkeersknoep tussen de N177 en de A12. Bij het oversteken van de knoop zelf claimt de fietssnelweg een van de rijbanen. Ook kan de F13 dezelfde lus volgen als de bus, naast het station en op de Vrijheidstraat in de richting van de Grote Markt, waar hij de F17 kan vervoegen richting Lier. Functionele fietspaden lopen langs beide zijden van het station, in noord-zuid oriëntatie, met ruime fietsenstallingen aan de twee mondingen van de stationstunnel. In oost-west oriëntatie lopen functionele fietspaden langs de N148, de Nielsetraat onder het spoor door naar de Vrijheidstraat en over de A12 boven op de duiker (civiele constructie voor waterwegen), door de stationstunnel in de richting van Frateur en de stad.

5) Het station als ankerpunt in een nieuwe as, die de stad en de Noeverenkant van het station met elkaar verbindt, door de bestaande tunnel die onder de verlengde sporen doorloopt. Deze as verbindt een reeks betekenisvolle plaatsen, van de steenfabriek Novofabric tot het stadsbestuur, met piekmomenten aan de Isabellastraat, het station, de Frateursite, het plein dat boven de A12 hangt, of de Vrijheidshoek.

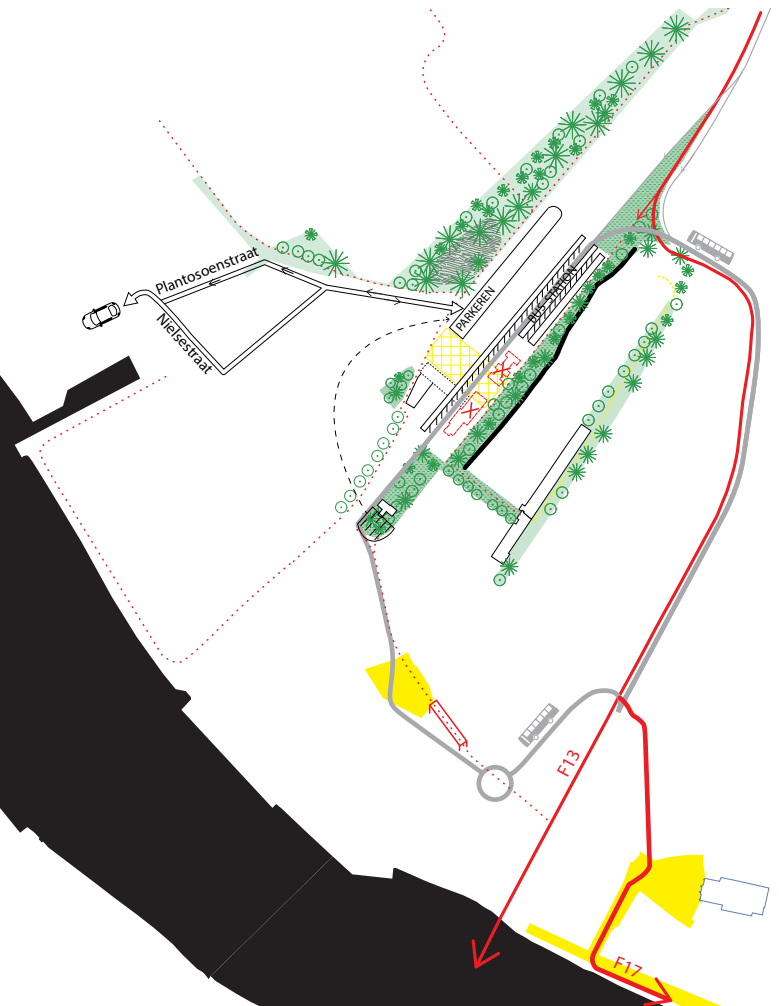


6) De opwaardering van het station als een evolutief, inclusief project, dat steunt op de actieve betrokkenheid van alle stakeholders, van de opdrachtgever, tot de mensen met een bodempositie in het studiegebied (NMBS, OVAM, Frateur, Casteleyn), tot de lokale bevolking en de economische actoren... Het huidige aantal reizen per trein nodigt niet uit om vanaf het begin te denken aan een ambitieus project, maar aan een project dat de urgentie verhoogt volgens een opwaartse spiraal.



Bescheiden aanpassingen kunnen de aantrekkingskracht van het station radicaal veranderen (bv. tijdelijke bezetting van leegstaande structuren), waardoor meer gebruikers worden aangetrokken die ook gebruik zullen maken van het extra programma dat zal landen, wat op zijn beurt andere gebruikers zal aantrekken die het station in het begin niet gebruikten maar zich bewust zullen worden van de voordelen ervan. Geleidelijk aan zullen er meer mensen komen, waardoor de noodzaak om te blijven investeren en het budget te verhogen toeneemt.

QUICK WINS: EEN PROJECT GEDREVEN MASTERPLAN



- legende:
- openbare ruimte
 - water
 - groen (buiten projectgebied)
 - groen
 - A12
 - wegennetwerk
 - productieve functies
 - huisvesting
 - voorzieningen
 - fietsnetwerk
 - projectgebied / masterplan

een “zwevend plein” wordt, zal in grote mate afhangen van de plannen van MOW en de bereidheid tot samenwerking, waarbij wordt geaccepteerd dat dit fragment van de A12 meer stedelijk is dan niet.

Voordat de Frateur-site ontsloten zou kunnen worden, zal er echter een tussenperiode van één tot twee jaar zijn, misschien drie jaar, afhankelijk van de urgentie waarmee MOW de A12 wil aanpakken en wil bijdragen aan de aanleg van deze nieuwe verbinding, eventueel opgevat als een anticipatie op een heel dak. Het afgesloten stationsgebouw, nu omringd door collectieve tuinen, zou de eerste schuilplaats kunnen zijn voor een dergelijke lokale vernieuwing, alvorens de sprong naar Frateur te maken. Het zou ook een mooie plek zijn om een collectieve reflectie over de site te starten: vertrekken vanuit de lange geschiedenis en de herinneringen die de Boom-bewoner in die tijd zou kunnen herbergen (ref. tenboome.be).

In het begin dachten we aan het hergebruik van de bestaande wachtruimte van het station, maar het draagt een boodschap van “onzorgvuldigheid” met zich mee, die we van bij het begin willen vermijden. Wegwezen, een deel van de geborgen materialen lokaal hergebruiken, maar afbreken, samen met de oude overkapping van de busterminal... en meteen beginnen met de heropbouw. Tegelijkertijd kan het ontharden van het gebied tussen de Molenbeek en het station beginnen. Begin met het park aan deze oostelijke kant! Al snel zou de rivier zich op deze plaats kunnen uitbreiden, nuttig om



overstromingen op een later tijdstip te vermijden, maar ook vanuit het perspectief van het rationaliseren van de vele waterlopen die door dit gebied stromen.

Verkeerskundig gezien zou het belangrijk zijn om de doorstroming van bussen te verbeteren, de fietsbaarheid te vergroten en de aanwezigheid van persoonswagens in de stationsomgeving te verminderen. Een quick win, gebruikmakend van de bestaande infrastructuur, zou zijn om de kruising tussen de N177 en de opritten van de A12 anders in te richten (‘rightsizing’). De modernistische technische logica domineert volledig: strikte compartimentering, autogerichtheid... Een eerste onderzoek toont aan dat het mogelijk zou zijn om de weg te buigen en een directe toegang tot het station te creëren voor bussen, zonder een omweg te maken door het stadscentrum. Bovendien zou de fietssnelweg F13 een van de rijbanen kunnen opeten en ononderbroken doorstromen naar de Antwerpsestraat (ook met een directe toegang tot het station).

De parkeergelegenheid kan eerst beperkt worden tot de hoek tussen de Statiestraat en de bestaande voetgangers-/fietsdoorgang onder de sporen. Later zou deze verplaatst kunnen worden naar de westzijde van

het station, eventueel in combinatie met de nieuwe ontwikkeling die we daar voorzien. De eerste bouwsteen zou een openbare voorziening (polyvalente zaal, sporthal...) moeten zijn die symbool staat voor het feit dat het station ook over de sporen, Krekelenberg en Noeveren met centrum Boom “verbindt”. Een ankerpunt die de reizigers naar de andere kant van het station brengt via een verlenging van de bestaande tunnel.

Een andere quick win zou zijn om een nieuw dek te plaatsen op de kokervormige constructie waar Molenbeek doorloopt die over de A12 hangt (zie collage). De kostprijs van een dergelijk dek zou bescheiden zijn in vergelijking met een nieuwe brug, maar zal toch de boodschap overbrengen dat de zaken rond het station voorgoed beginnen te veranderen. Bovendien zou deze het comfort en de veiligheid verhogen voor degenen die met de fiets naar het station rijden, waar deze de N177 - en bijhorende helling en smal fietspad - kunnen vermijden.

Dergelijke “bescheiden” interventies wekken de noodzaak en de wil om verder te gaan. En het zal nodig zijn, aangezien de tweede investeringsronde een grotere inzet zal vereisen, in termen van middelen en tijd, dan de eerste. Wij denken met name aan:

- het herstel van de spoorwegverbinding Boom-Mechelen, die de intermodaliteit aanzienlijk zal verhogen
- het verdichten van de westkant van het station, gecombineerd of in plaats van wat nu als goederenstation wordt gebruikt
- reorganisatie van het wegnnet aan de kant van de Krekelenberg, om de bestaande organisatie te stroomlijnen en te rangschikken (bijv. gelede vrachtwagens die door woonerf rijden)
- en de Casteleyn-site te verbinden met de stationsomgeving, als een plaats die belangrijke lokale functies (zoals nieuwe woningen, een nieuwe school...) kan huisvesten.

We duiken dieper in op deze vragen in het hoofdstuk ‘Visie op financieringsmechanismen’.

Boven:

- Quick wins - stationsomgeving
- Quick wins - park langs de sporen met een fietspad
- Quick wins - groene Statiestraat als verbinding naar de Frateur site

Links, van boven naar beneden: ref. quick wins voor:

- Frateur gebouwen: Cinema Canvas, Kortrijk
- publieke ruimte: Zomer van Asiat, Vilvoorde
- infrastructuur: Madou plein, Brussel
- groen: bezoekerscentrum in Emscherpark - Ooze, Duitsland

Oneliners als “beginnend bij het bestaande” of “koesteren van de bestaande dynamiek” zouden nooit relevanter zijn dan op deze plek. Aan de ene kant, wees eerlijk: is er geen urgentie. Dat wil zeggen: er is geen duidelijke vraag, maar wel ambities; er is geen toegewezen budget, maar wel veel kansen. Aan de andere kant begrijpen we uit het “infomoment” dat belanghebbenden en bewoners klaar staan om een rol op te nemen. Ze zijn de desinvestering van het station beu en willen hun schouders onder een heractivatie zetten. Wanneer je deze twee dimensies samenvoegt, is het duidelijk dat je de “probleemeigenaren”, en de “pioniers”, en de “ondernemers” zult moeten creëren. En dit doe je best vanuit de plek zelf. Vanuit bepaalde plekken, om precies te zijn. Je hoeft de ambitie om een globale ambitie voor het hele gebied te hebben niet op te geven,

maar je snijdt het probleem (en de complexiteit ervan) in kleinere hapjes, zodat actoren en stakeholders zich niet overweldigd voelen, zodat pioniers hun ding in een hoekje kunnen gaan doen zonder zich in het nauw gedreven te voelen, zodat budgetten kunnen worden gevonden om onmiddellijk te beginnen met vernieuwing, zodat er afspraken kunnen worden gemaakt op basis van een projectmatige aanpak.

Het feit dat OVAM bereid is om een gift te doen (hoe vergiftigd de grond ook is) en de site van Frateur te laten overnemen door buurtinitiatieven is een ongelooflijk goed teken. Om te kunnen blijven dromen moet de site echter niet alleen een goede verbinding hebben met het station aan de ene kant, maar ook een gevoel van een doodlopende weg overwinnen, door zich ook aan de andere kant, die van de A12, open te stellen. Of dit een functionele brug of

MASTERPLAN EN DEELPROJECTEN

MASTERPLAN BOOM OO3902 TEAM B TV 1010AU LIST ENDEAVOUR I.S.M. TML & IDEACONSULT

MASTERPLAN

Breien, knopen, weven... De infrastructuurdichtheid in Boom zorgt voor een sterk versnipperde stedelijke context. De A12, de N177, het spoorwegnet en de Broekweg zijn infrastructuurlijnen die door Boom lopen en die littekens en discontinuïteiten veroorzaken. Maar deze territoriale vectoren zijn niet steeds negatief, ze zijn ook een motor voor bereikbaarheid op de regionale schaal, vooral als ze goed worden opgenomen in het stedelijk weefsel. Daarnaast maakt infrastructuur deel uit van de geschiedenis en de identiteit van Boom. Zijn sterk geconcentreerde aanwezigheid is enerzijds gelinkt aan de strategische positie van Boom, en anderzijds aan zijn ooit bloeiende baksteenindustrie.

Om de connectiviteit en toegankelijkheid in en rond Boom drastisch te verbeteren, kiest het masterplan ervoor om punctueel in te grijpen, door de soms overweldigende mobiliteitsinfrastructuren te verweven met de piepkleine plekken uit een lange geschiedenis van verstedelijking, in een poging om de techniciteit die deze infrastructuren aanstuurt te temmen, zodat er een ander soort gedrag kan ontstaan.

Stelt u zich het station voor, dat nu slechts een combinatie is van technische logica's toegepast op stromen en grondgebruik, en de tussenliggende bufferzones die het geheel compartimenteren: van het perron, tot de verlaten stationshal, tot het busstation en de daartegen geduwde parkeerplaatsen, tot de hekken van de achtertuinen van de huizen aan de Jan Baptiste Corremansstraat.

Het masterplan “verknoopt” (want breien is niets anders dan knopen maken) stromen en plekken, dichtbij maar ook verder weg. Aan het station zelf krijgt de rivier meer ruimte. Waar deze nu onbemind langs de hekken van de achtertuinen stroomt, zal deze over de nu ontharde parkeerterreinen stromen en maakt het oude stationsgebouw plaats voor het nieuwe busstation. Wat vroeger naast elkaar lag, is nu met elkaar verweven. Plotseling zou je uit de trein en in een park stappen, en al in de trein, zonder tussenkomst, kan je kiezen voor de bus die je naar de volgende halte van je reis brengt of gewoon op de fiets springen en een van de vele paden volgen.

Verder weg voelen Noeveren en Krekelenberg, “gekneld” tussen het industriepark en de spoorwegen, ruimtelijk maar ook relationeel als “achtergebleven”. Het masterplan “doorkruist” de sporen en stelt voor het grootste deel van de nieuwe ontwikkeling hier te gaan clusteren, vooral wat betreft nieuwe voorzieningen voor de omwonenden en de toekomstige gebruikers van het station. Dat lijkt de beste strategie om er een levendige plek van te maken. Het masterplan positioneert het station als een multifunctionele plaats en als een bestemming op zich, waarin stromen en plekken opnieuw verweven worden in een uitnodigende stedelijkheid.

Deze verstrengeling kan evolutief gebeuren: je kunt klein, nederig en met één draadje tegelijk beginnen. Hoe meer en hoe beter de stromen worden beheerd, en de plaatsen worden hersteld, hoe meer draden je kunt optellen, hoe meer middelen je kunt mobiliseren.



- 1 STATION IN HET GROEN - landschap van groenruimtes langs de sporen
2 STATION ALS COMPACTE INTERMODALE SCHAKEL
3 STATION ALS ANKERPUNT IN EEN NIEUWE AS - netwerk van betekenisvolle plaatsen van het Noeveren, via het station, naar centrum Boom
4 Betoncentrale: bufferen en verder verdichten
5 Casteleyn: nieuwe stedelijke ontwikkeling in campusmodel met royaal sponspark
6 STATION ALS BESTEMMING

2



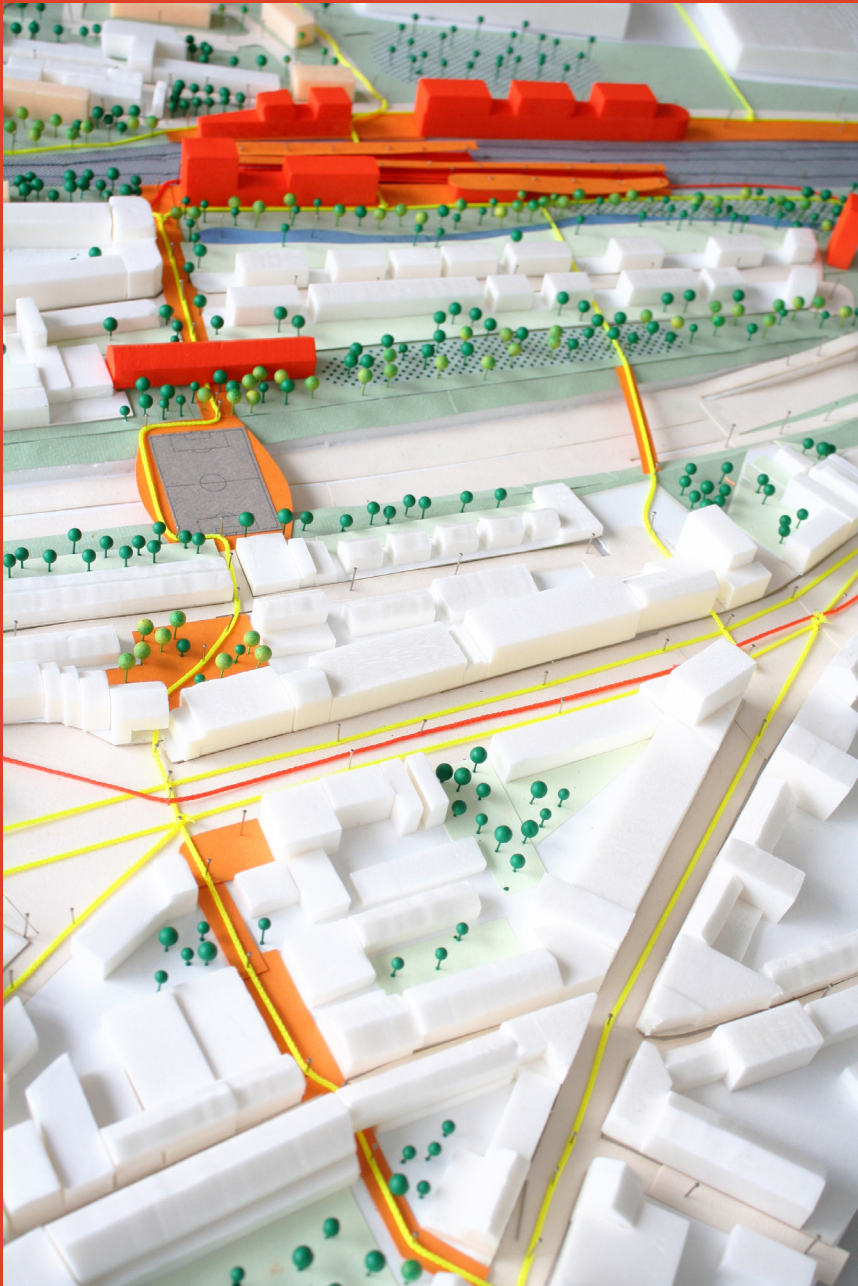
5



4



14



3



6



1

VERBINDENDE FIGUUR 1 DE RUPEL ALS RUGGENGRAAT

De Rupel was ooit de hoofdstraat van Boom. Historische kaarten en foto's tonen het economische en logistieke belang van de rivier in de ontwikkeling van de stad. Vroeger was Boom georiënteerd naar het water, maar met de daling van het logistieke en industriële waterverkeer na de Tweede Wereldoorlog is de rivier geleidelijk aan een achtertuin geworden en heeft de A12 de Rupel vervangen als ruggengraat van de stad. We zijn ervan overtuigd dat de Rupel in een langetermijnvisie weer centraal kan worden geplaatst en kan optreden als een belangrijke landschappelijke verbinding voor verschillende vormen van zachte mobiliteit. Het is duidelijk dat mobiliteit en landschap twee belangrijke troeven zijn van Boom, en elke actie binnen het masterplan moet die twee als één en dezelfde kwaliteit omarmen en waarderen.

Het is niet zomaar een kwestie van fiets- en wandelpaden. De Rupel overwegen als ruggengraat is een manier om Boom te beschouwen als het hart van een landschappelijke stadsstructuur dat zich uitstrekt van Niel tot Duffel en dat steden als Willebroek, Heindonk en Ruisbroek omvat. Samen vormen ze een 'derde stad' gelegen tussen Antwerpen en Brussel. De Rupelvallei kan met zijn economie, vrijetijdzones, en natuurreservaten de ruggengraat worden van deze structuur.

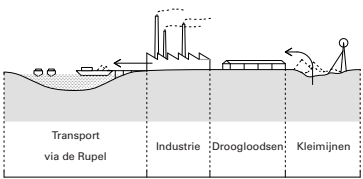
De Rupel als ruggengraat van de stad beschouwen betekent dat de publieke ruimte zich hiernaar moet oriënteren, dat het moet worden beschouwd als de belangrijkste aantrekkingspool van de stad en dat er moet worden geïnvesteerd in zowel de biodiversiteit als in de diversificatie van activiteiten op en rond de Rupel. Dit betekent echter niet dat de verbinding met Antwerpen secundair is, Boom mag simpelweg niet zomaar gezien worden als een eenvoudige voorstad van Antwerpen maar als een verbonden en onafhankelijke rivierstad.



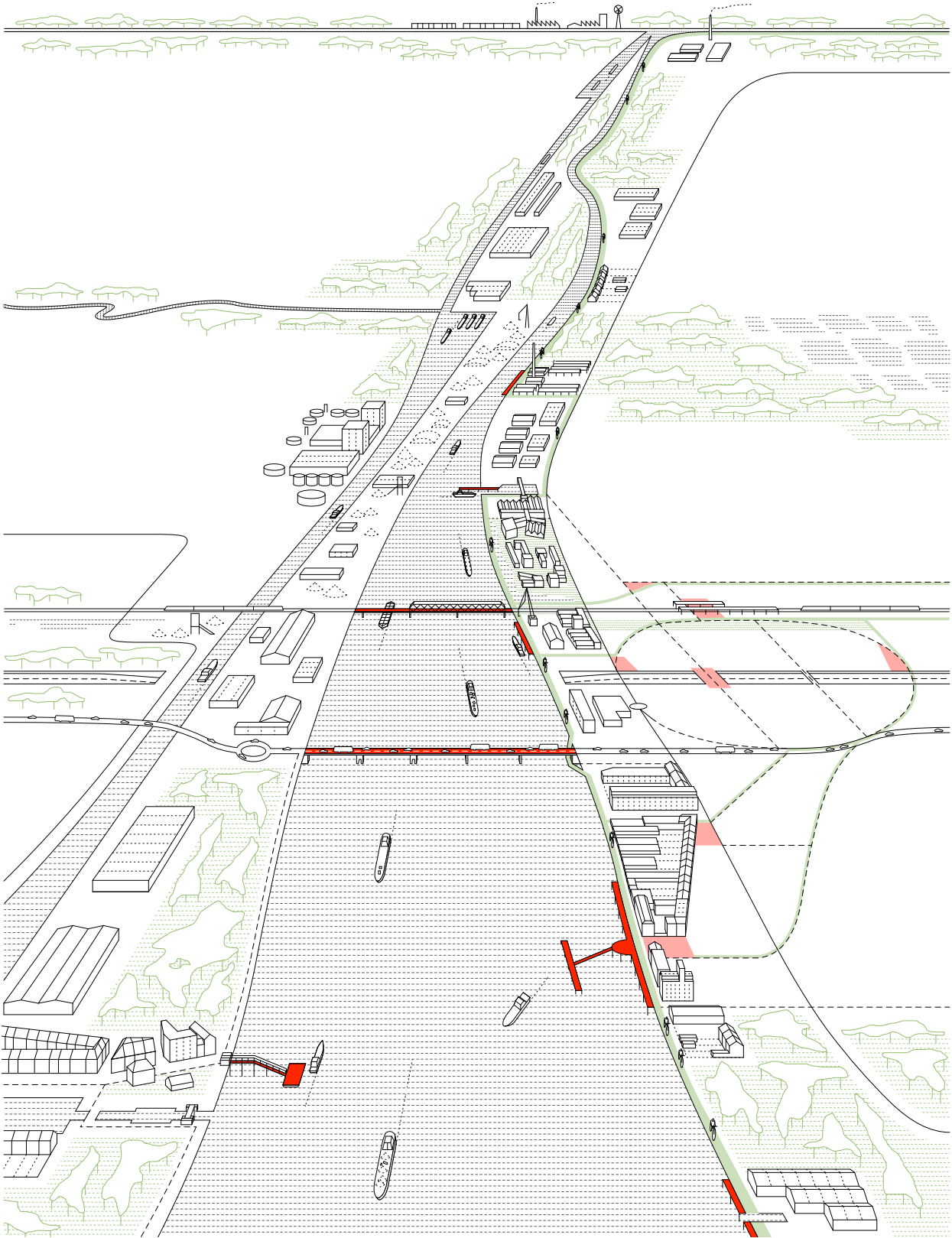
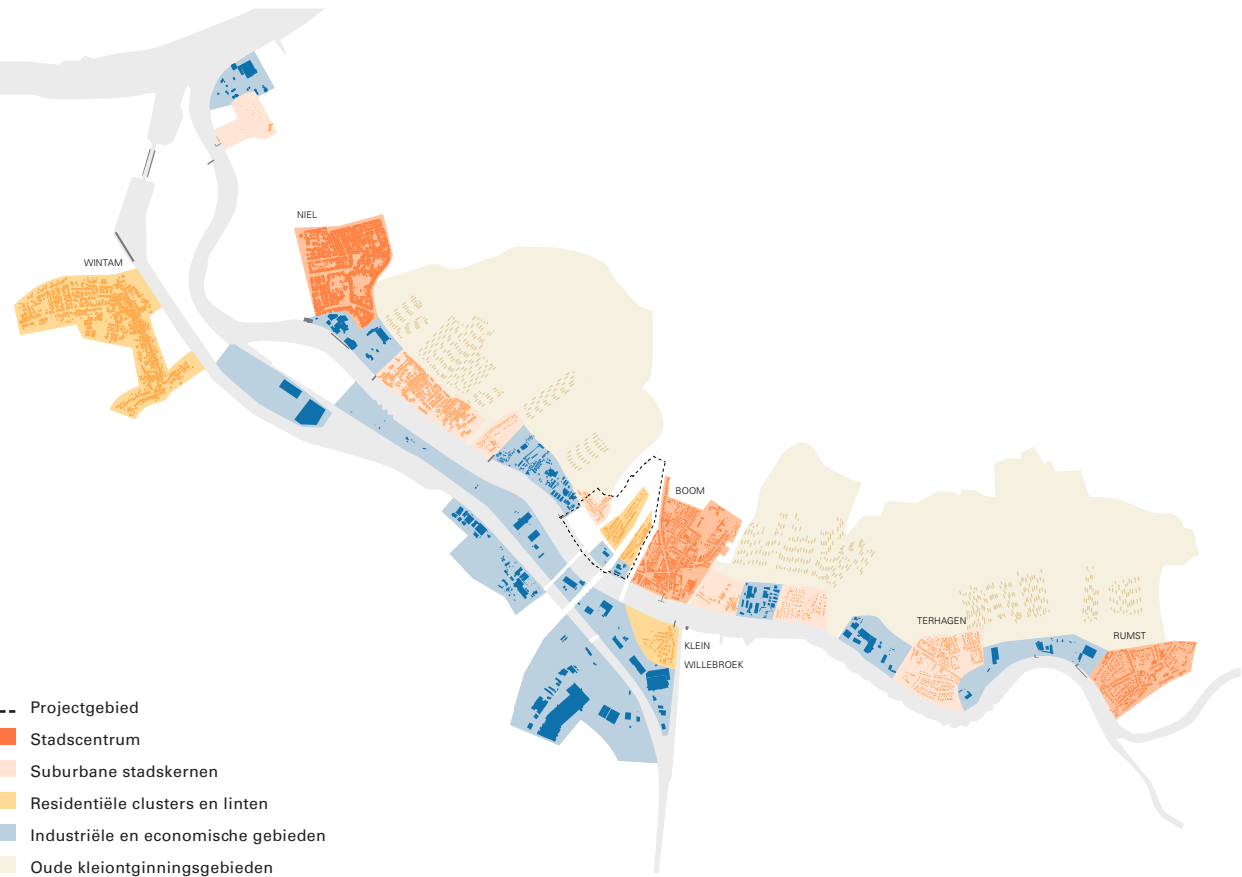
Oude oevers van Boom



Stedelijke nederzetting langs de Rupel



Oude baksteenindustrie



De Rupel als ruggengraat

VERBINDENDE FIGUUR 2 EEN CONSTELLATIE VAN PUBLIEKE PLAATSEN

Een zorgvuldige observatie en een wandeling door de stadskern laten zien dat het centrum is samengesteld uit vier verschillende buurten: (1) het historische centrum, ten oosten van de N177; (2)het stationsgebied, aan beide zijden van de A12; (3) een gemengd economisch gebied, ten westen van de spoorwegen en (4) de rivieroever. Deze buurten hebben zich bijna autonoom ontwikkeld en zijn vandaag erg verschillend qua programma, morfologie en structuur. Deze verschillen kunnen worden gezien als een voordeel voor de stadsontwikkeling indien ze op een vlotte en kwalitatieve manier met elkaar worden verbonden.

Een andere waarneming toont het gebrek aan publieke ruimte. Naast de Grote Markt en de Varkensmarkt in het historisch centrum (die overwegend als parkeerplaats worden gebruikt) en de Heldenplaats aan de rand van de rivier, zijn er weinig publieke plekken. Het is cruciaal om deze soort ruimtes ook in de andere buurten te laten ontstaan. Deze nieuwe open ruimtes hoeven niet groot, glanzend of nobel te zijn. Het is de onderlinge verbondenheid en de complementariteit ervan die zorgen voor een rijk, gastvrij en toegankelijk stadsleven.

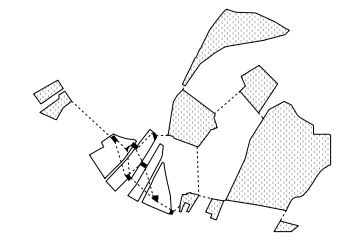
Het is daarom belangrijk om elke kleine plaats te zien als een onderdeel van een groter geheel of constellatie, waarbij de afstand van de verbindingen niet groter zijn dan 200-300 meter. De ruimtes zijn ontworpen naargelang de specifieke condities: een sportplein bovenop de A12, een stationsplein, etc... Elk ervan kan ook een eenvoudige verbetering betekenen op niveau van het dagelijkse leven: een fietsenstalling, een bank, wat schaduw of een speelplein. Deze kleinschalige constellatie wordt op grotere schaal uitgebreid met parken en tuinen rond het stadscentrum: het Provinciaal Recreatiedomein De Schorre, het gemeentepark van Boom, de Molenbeekse Plassen, ...



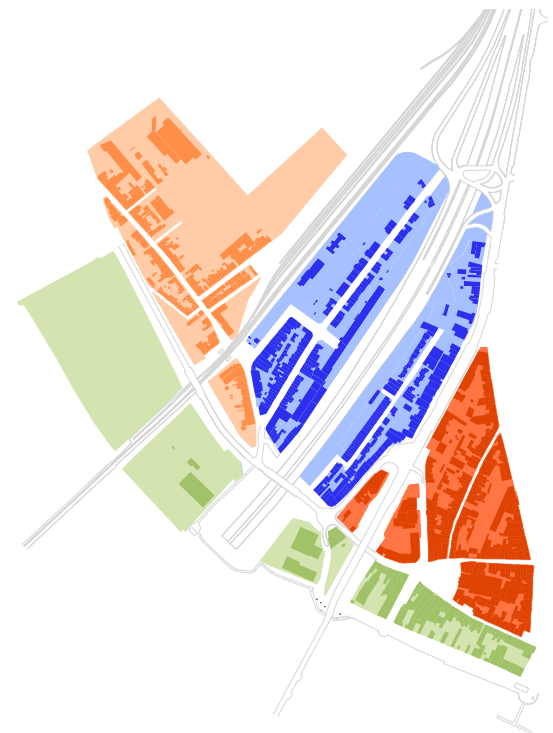
Aldo Van Eyck, Speelpleinen, Amsterdam



Sportbrug, Shibuya, Tokyo



Groenzones rond de centrale buurten van



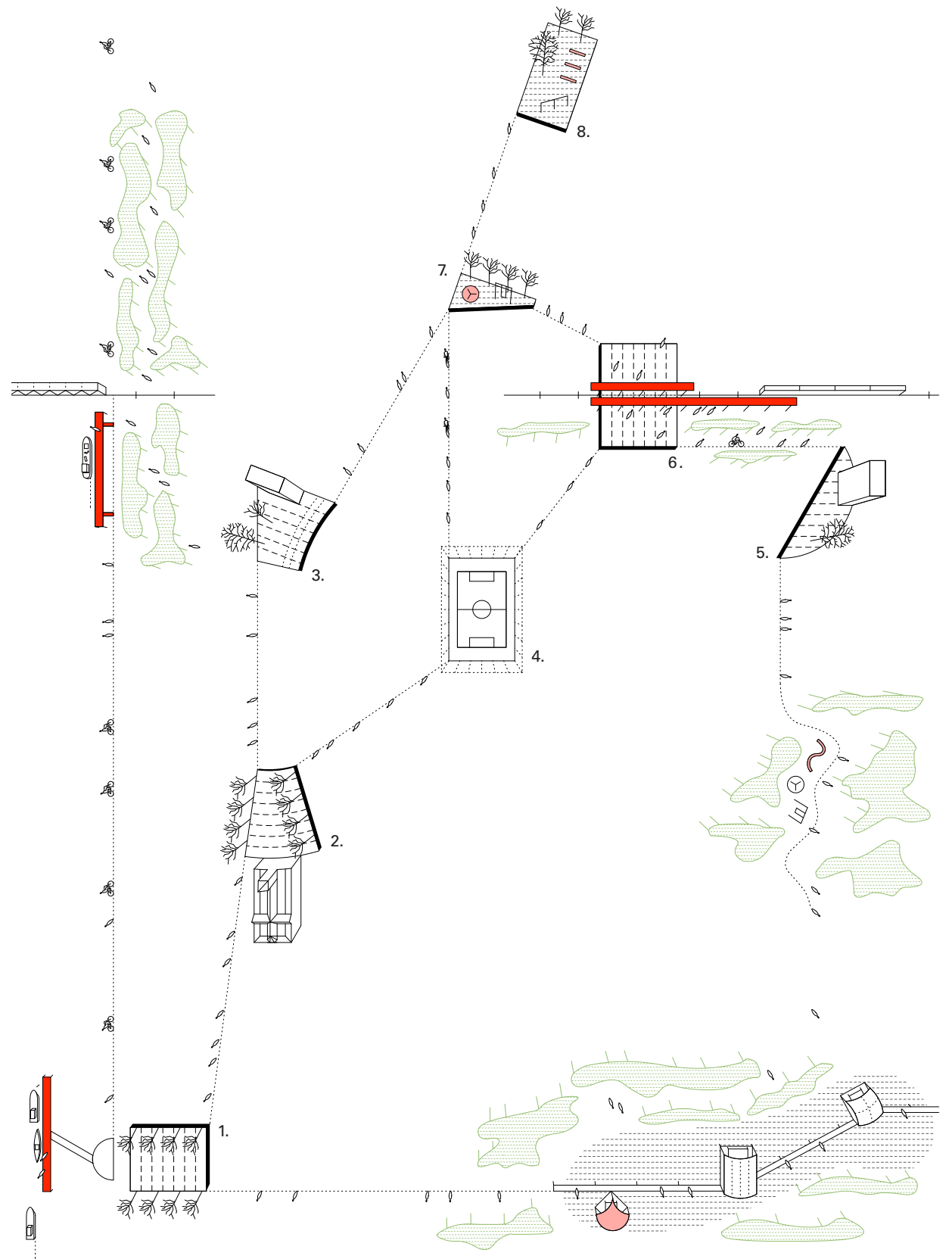
Vier buurten

Krekelenberg, stationsbuurt, stadscentrum, oevers van de Rupel



Constellatie van publieke plaatsen

Minerale en groene pleinen



1. Heldenplaats - 2. Grote Markt - 3. Kruispunt Vrijheidstraat - 4. Sportplatform - 5. Voorplein - 6. Stationsplein - 7. Isabellaplein - 8. Speeltuinen

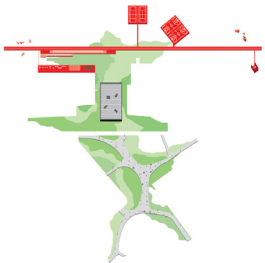
VERBINDENDE FIGUUR 3 MOBILITEITSLUS

De mobiliteitsparadox van Boom heeft te maken met zijn positie: het is strategisch gelegen in het centrum van de Vlaamse diamand maar door een gebrek aan efficiënte verbindingen kan het niet genieten van deze bijzondere positie. Om Brussel te bereiken met de trein moet men minstens een anderhalf uur rekenen, met overstappen in Antwerpen of Puurs. Hetzelfde geldt voor Gent. Bijgevolg vormen de bussen belangrijke regionale verbindingen, maar veel ervan verliezen heel wat tijd met het bereiken van het station. De reden hiervoor is de relatief slechte verbinding met het centrum en de N177: het busstation werkt als een doodlopende straat met al zijn negatieve effecten als gevolg (smalle straten, grote oppervlaktes asfalt en een gebrek aan stedelijke kwaliteit).

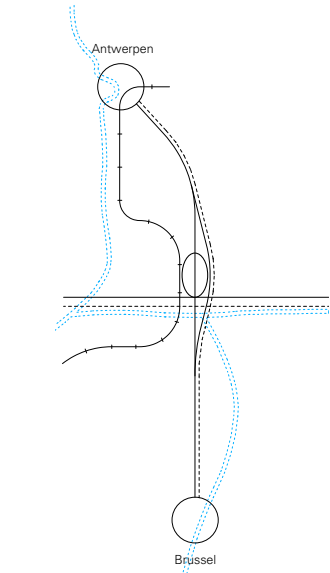
Om deze situatie te verbeteren en vlotter te laten verlopen stellen we een mobiliteitslus voor die het geheel verbindt met de aanwezige regionale infrastructuur. De lus verbindt tegelijkertijd de vier buurten met de grote infrastructuurvoorzieningen: het station, De N177, Broekweg. Daarbovenop is het eigenlijk een dubbele lus: het is samengesteld uit een buslus en een fiets/voetgangerslus die zowel samen als afzonderlijk kunnen werken. De belangrijkste elementen waaruit het bestaat zijn al aanwezig: Statiestraat, Vrijheidstraat, de brug over de A12, Frans de Schutterlaan en het knooppunt van de A12. Maar om de lus te laten functioneren zijn er andere onderdelen nodig: fiets- en voetgangersbruggen over de A12, een verbinding van de statiestraat met het knooppunt van de A12 en een regionaal fietspad langs de N177. Deze elementen kunnen de bereikbaarheid van het station vergroten, het verkeer in de stad vergemakkelijken en de ruimtelijke kwaliteit van de stationsbuurt verbeteren. De mobiliteitslus bemiddelt tussen de grote schaal van de regionale infrastructuur en de lokale stadsschaal.



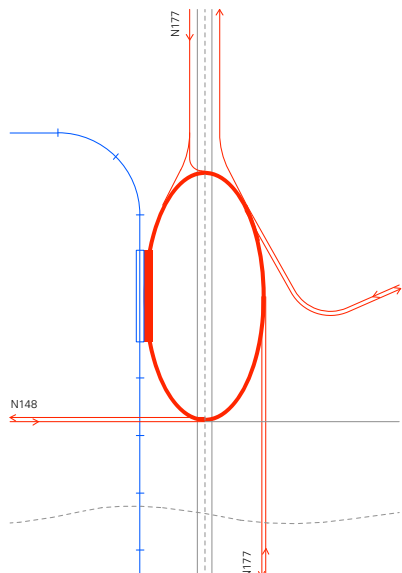
RCR, Tossols Basil athletics stadium, Spanje



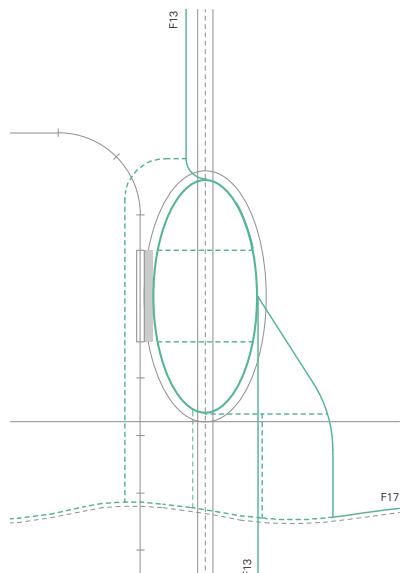
LIST, Sportpark Genk



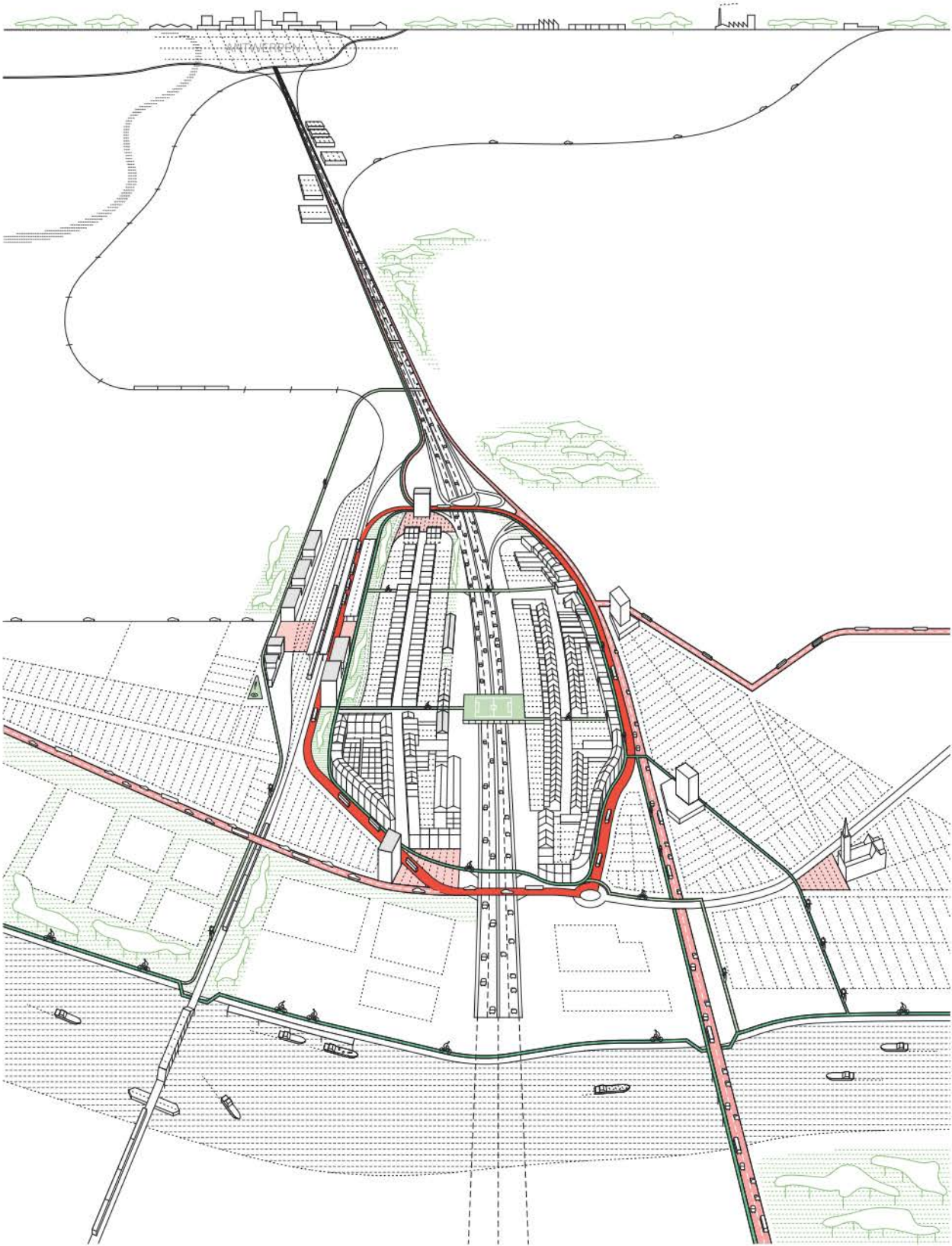
Verbinding Brussel - Antwerpen



Lus 1: buslijn



Lus 2: fietssnelweg



Mobiliteitslus die verschillende systemen en infrastructuren articuleert

DEELPROJECT 1 INTEGRATIE VAN DE FIETSOSTRADE

We bekijken de integratie van de fietsostrade op twee manieren: (1) het optimaliseren van de F13 route en de link naar de F17; en (2) als een opportuniteit om het fietsnetwerk in het algemeen te verdichten.

De F13 zou – zoals we al aanhaalden bij de QUICK WINS - geplaatst kunnen worden aan het kruispunt van de N177 en de A12, ter hoogte van de afrit naar Boom. Na een eerste onderzoek lijkt het haalbaar om één van de rijstroken om te vormen tot fietspad, die zo ongehinderd door kan lopen tot aan de Antwerpsestraat. Ter hoogte van de Antwerpsestraat namen we een belangrijke beslissing: het afschaffen van de parkeerstrook aan de oostkant van de straat om zo voldoende ruimte te maken voor de fietsostrade. De verbinding tussen de F13 en F17 gebeurt ten zuiden hiervan in het stadscentrum, via de Henri Spillemaeckerstraat en de Windstraat. De coherentie van deze beslissing is verzekerd aangezien de parkeerplaatsen op de Grote Markt zullen verhuizen naar de waterkant en er een ambitie bestaat om het centrum meer autoluw te maken.

Bovendien kan de F13 zo direct doorlopen naar het stationsgebied, via dezelfde route als de nieuwe busbaan. In het stationsgebied zullen twee fietsenstallingen langs de sporen voorzien worden, verbonden via de bestaande tunnel. Vandaaruit wordt de F13 een functionele fietsroute, verbonden met een nieuw, dens fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk zal de mogelijkheden om vanuit alle hoeken in Boom met de fiets naar het stationsgebied te komen vermeenigvuldigen, op een kwaliteitsvolle en directe manier.

Op de oostkant zal de A12 op verschillende punten overgestoken kunnen worden:

- aan de A12 opritten naar Boom en het kruispunt met de N177
- aan de Frateur-site (dankzij een zwevend plein)
- boven op betonnen kokerconstructie

die de A12 doorkruist

Op de westkant was de directe verbinding tussen het bedrijventerrein Krekelenberg en het stationsgebied een belangrijke ‘missing link’, binnen het masterplan worden de twee verbonden door paden in de tussenruimtes tussen naburige percelen in te planten, beide tot aan de Industrieweg:

- de eerste tussen Belgo Care en BW Imsir- Maatwerk Rupel
- de tweede tussen Belgo Care en Arcese Ventana Serra.

Deze fietspaden zijn ook een gelegenheid om het netwerk van grachten in het gebied, die belangrijk zijn voor het draineren van de laaggelegen, impermeabele grond, her op te waarderen. Het onderhouden van dit systeem van oppervlaktewater is de beste manier om droge voeten te verzekeren en te voorkomen dat oppervlaktevervuiling in de ondergrond terecht komt.

Tot slot voorziet het masterplan in een nieuw fietspad langs de Rupel, door de Casteleyn-site op of naast de dijk. Voorlopig raakt het masterplan niet aan de betoncentrale: het aantal nieuwe woningen dat hier in de buurt gebouwd zullen worden in de komende jaren rechtvaardigd deze beslissing. Echter, de aanwezigheid van deze industrie lijkt niet contradictorisch met de mogelijkheid om op den duur een doorgangsrecht te onderhandelen op de momenten dat de kade niet wordt gebruikt, in het bijzonder bij laag tij, wanneer het inderdaad mogelijk is om met de fiets onder de spoorbrug door te rijden en zo de Casteleyn-site te bereiken.



ref. fietspad door park en langs het water:
Essenburgpark, Rotterdam



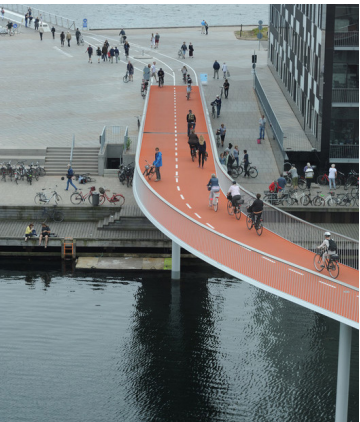
ref. fietspad langs treintallud:
Herstal-Seraing



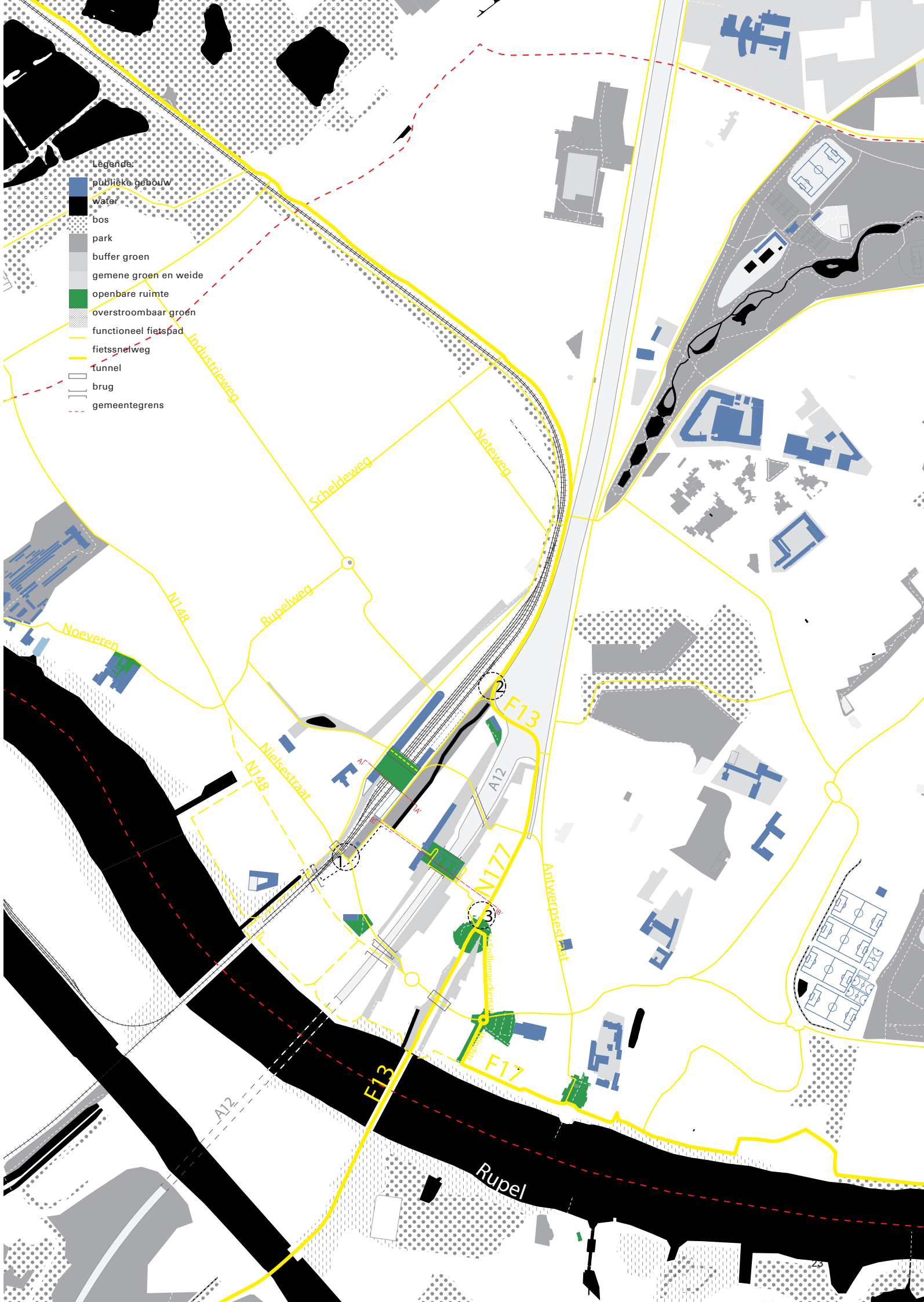
ref. Fietssnelweg:
IJzerlaan, Antwerpen



ref. fietstunnel:
Langzaamverkeerspassage, Amsterdam



ref. hangende fietsersbrug:
DISSING+WEITLING Architecture in
Bryggebroen Kopenhagen





Ruimtelijke verbeelding van fietsbaarheid in het stationspark (N-Z)

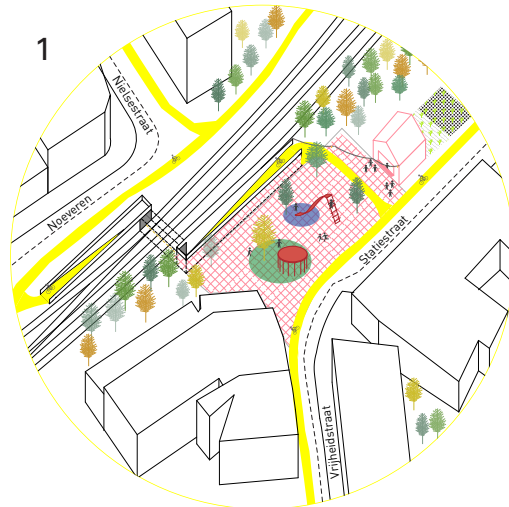


N-Z VERBINDING

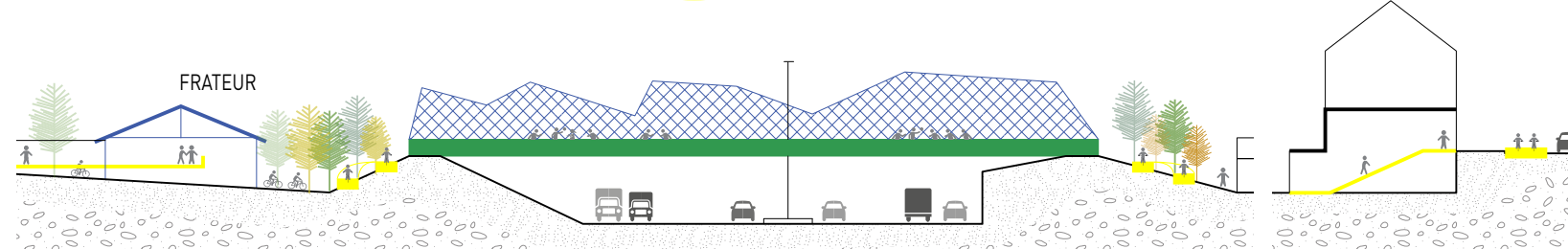
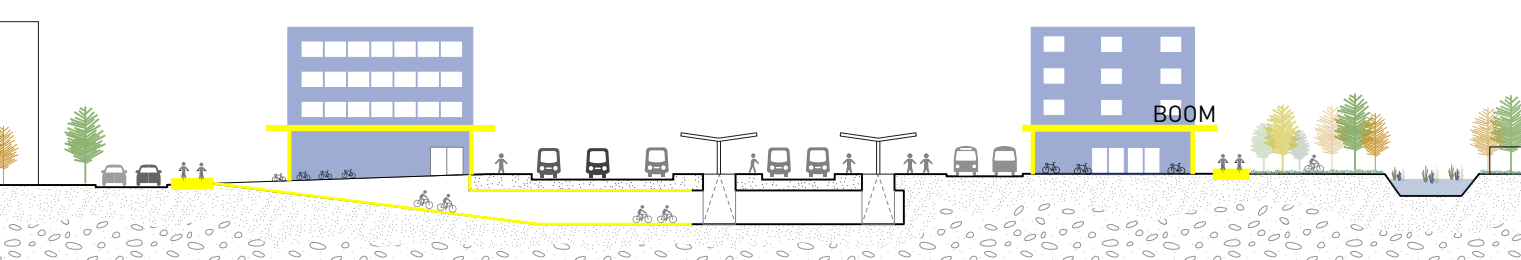
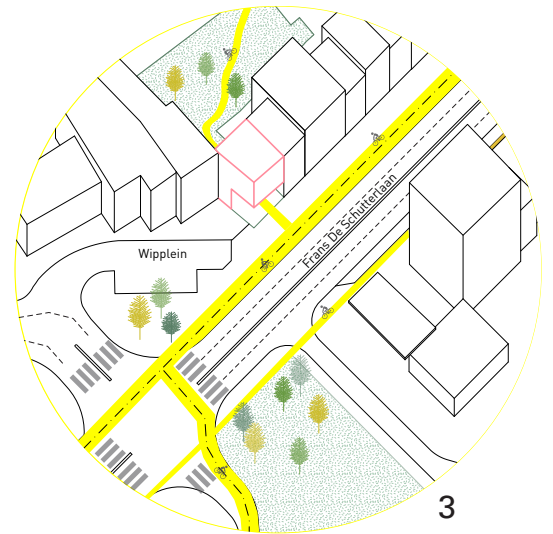
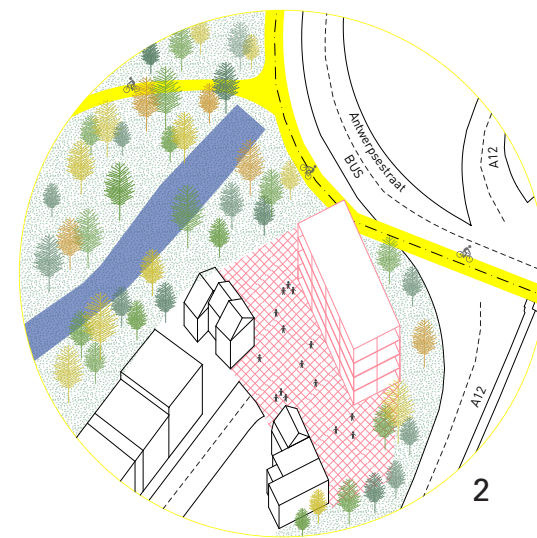
Van links naar recht / van boven naar onder:

- Zoom axo 1: opwaarderen bestaande fietstunnel onder treinsporen die de Nielsestraat met de Vrijheidstraat verbindt (oost-west) door vervangen de helling, schrappen van parkeerplaatsen en de plek te ontwerpen als verblijfsplaats voor bewoners.
- Zoom axo 2: fietssnelweg F13 verbinding naar treinstation en centrum Boom over de A12 .

- Zoom axo 3: fietssnelweg F13 along N177. Uitvoering door het innemen van parkeerplaatsen langs één kant.
- Snede AA': fietsbaarheid oost-west: fietstoegang van de westkant van station via verlenging bestaande tunnel - langs de vergroende Statiestraat tot aan Frateur site - waar je via een helling over het zwevend plein over de A12 fietst dat aansluit op het Wipplein.



O-W VERBINDING



DEELPROJECT 2 STATION

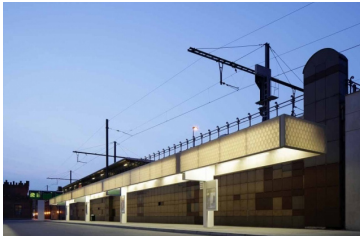
De treinverbindingen van en naar Boom zijn op dit moment niet erg aantrekkelijk. De kwaliteit van de verbinding naar Antwerpen is aanvaardbaar, die naar Brussel, Mechelen, Gent of Leuven echter veel minder. Daarom lijkt het ons interessanter om het station eerder te zien als een mobiliteitscluster (trein, lokale en regionale bussen, fietsen) dan als een traditioneel station. Maar om een belangrijke hub of knooppunt te worden, moet de stationsomgeving drastisch veranderen in een meer kwalitatieve stedelijke omgeving. Vandaag wordt het station gezien als een pure verkeersruimte, een asfaltoppervlak, afgesneden van stad en natuur.

Ons project probeert de perceptie en de kwaliteit van deze ruimte ingrijpend te transformeren maar is tegelijkertijd ook realistisch en pragmatisch ten opzichte van de complexiteit die met een dergelijke transformatie gepaard gaat. De belangrijkste ambitie is om een betekenisvolle en uitnodigende ruimte te creëren waar de verschillende mobiliteits- en landschapsnetwerken (trein, bus, fiets, groen en blauw) elkaar kruisen en ontmoeten. De huidige noordoost-zuidwest oriëntatie wordt bepaald door de richting van de spoorwegen, het blauwe netwerk van de Rupel en het bestaand stedelijk weefsel. Deze oriëntatie wordt uiteraard behouden en zelfs versterkt als belangrijkste morfologische richting voor de buurt en zijn toekomstige ontwikkelingen. Een rechthoekig stadsplein is ingeplant op het kruispunt van de verschillende systemen dat het geheel met elkaar verbindt. Zo worden de gebruikers in het centrum geplaatst van een kwalitatieve stedelijke ervaring. Daarbovenop vormt het plein het middelpunt voor toekomstige ontwikkelingen: kantoren en kleine bedrijven waarrond appartementen worden geschikt om zo een levendige en actieve plaats te creëren. Het bus- en fietsnetwerk zijn gekoppeld aan de spoorwegen om hun impact te minimaliseren (van een ongecontroleerde olievlek-achtige ontwikkeling naar een lineaire straat-achtige organisatie).

Deze ambitieuze transformatie kan niet in één dag plaatsvinden en kan uiteraard worden gefaseerd. Het stationsgebouw kan in het nieuwe plan worden bewaard, maar ook andere bestaande elementen zoals de huidige tunnel. Het project wordt gezien als een trage en continue transformatie waarbij de organisatie van de verschillende onderdelen wordt bepaald door wat er alreeds is. Binnen dit proces zien we de Frateursite als een belangrijke katalysator die deel uitmaakt van een stedelijk ensemble dat het stadscentrum met het station verbindt via een sportplatform dat over de A12 heen gaat. Het gebouw zelf kan bijvoorbeeld worden bewoond en geactiveerd door geëngageerde lokale verenigingen. Door zijn slanke vorm kan het gebouw eenvoudige worden opgedeeld in verschillende sequenties: sportclub, volkstuin, fiets-atelier en werkatelier, etc. Zo kunnen het Frateurgebouw en het zwevend sportplatform worden gezien als een publiek huis met zijn binnentuin.



Gigon Guyer, Baar station, Switzerland



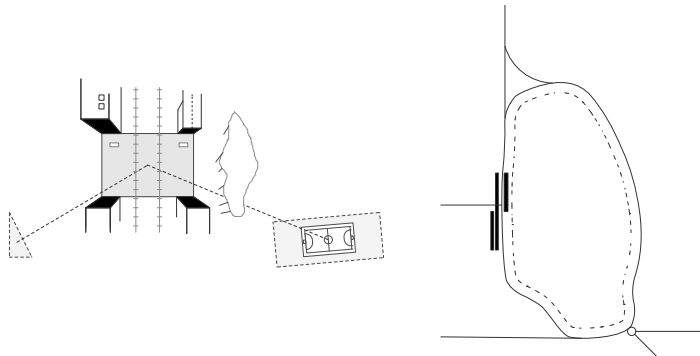
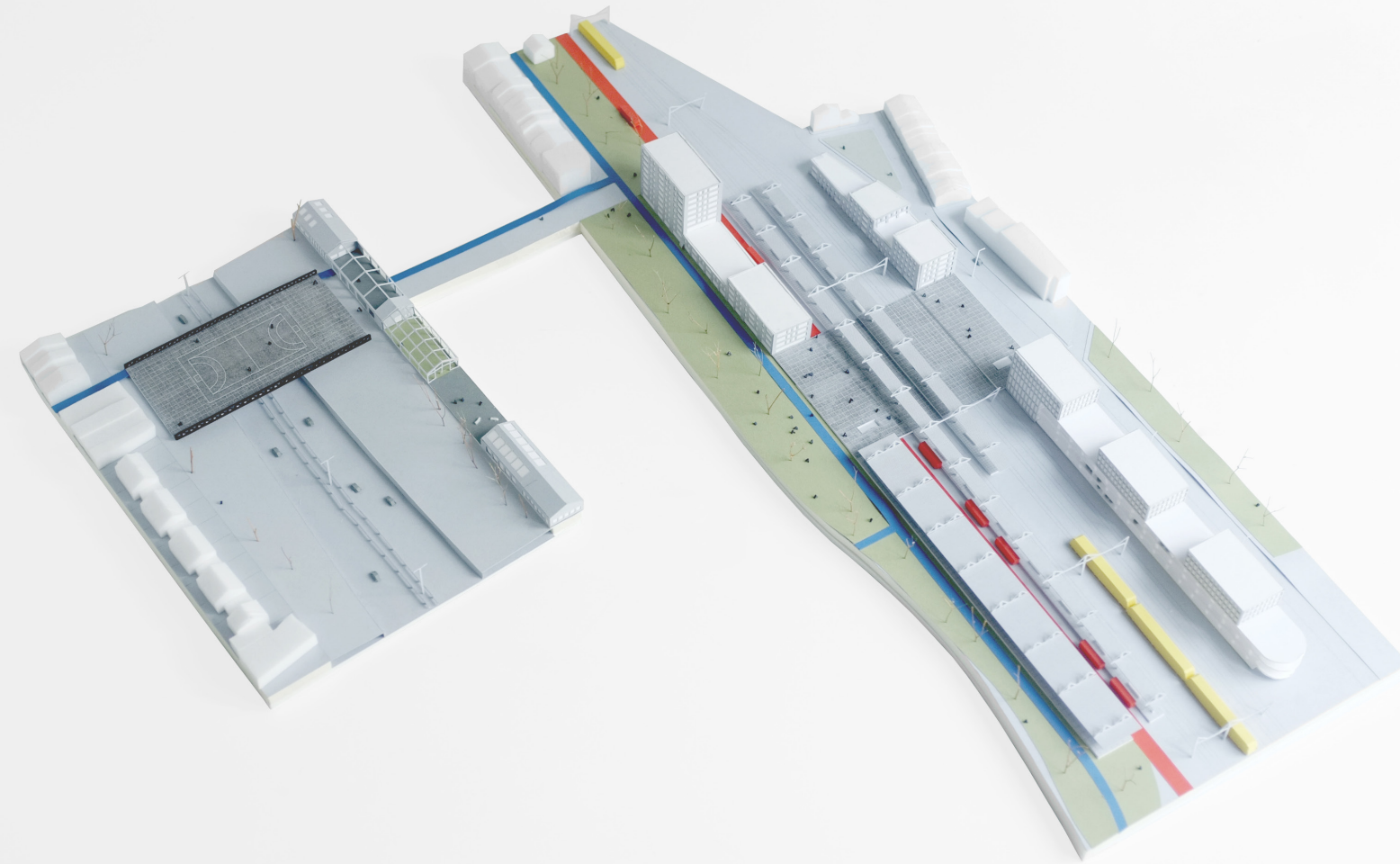
Raum architecten, Bus station, Aalst



M. Solà Morales, Martelarenplein, Leuven

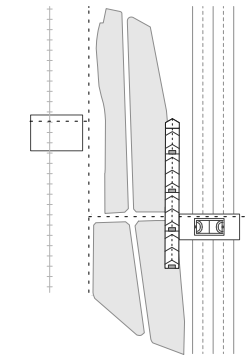


Een nieuwe link met het Molenbeek park

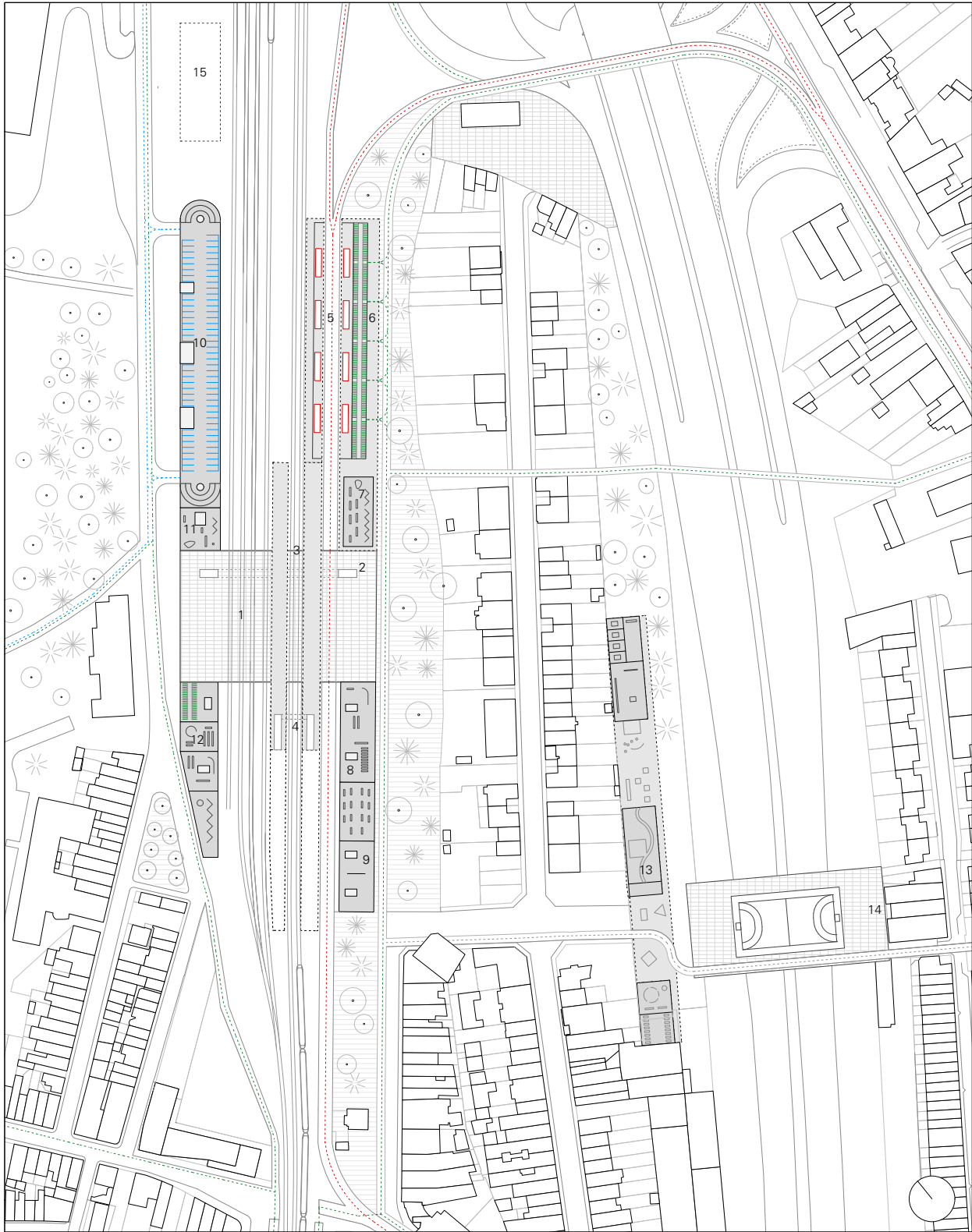


Centraal plein

Mobiliteitssystemen



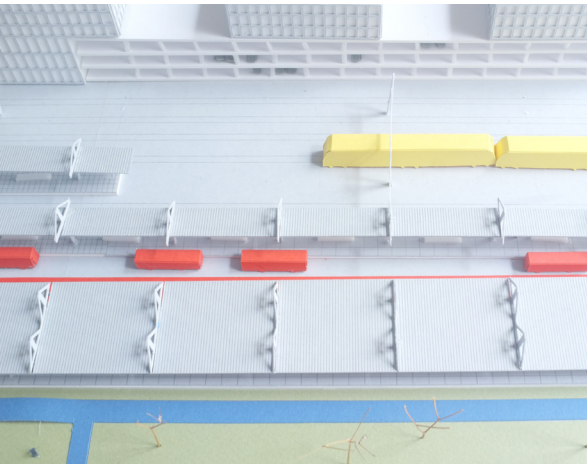
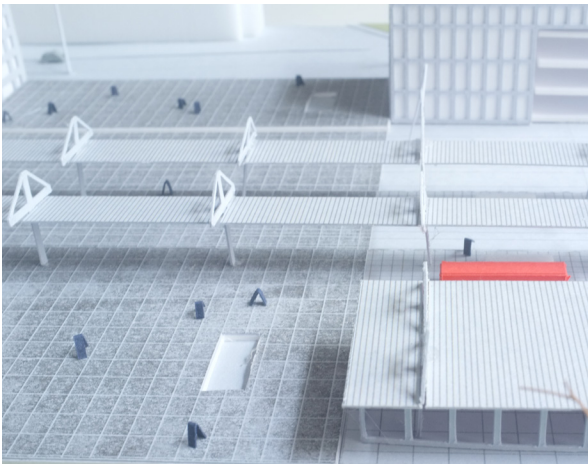
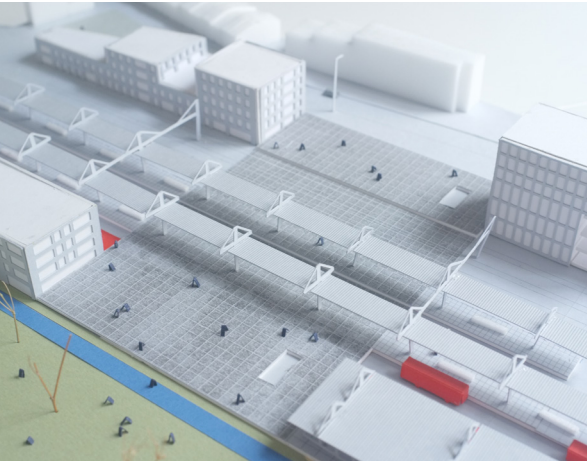
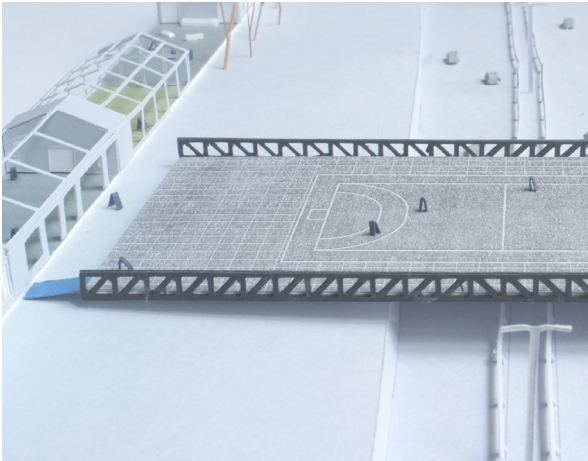
Frateursite



1. Stationsplein 2. Ondergronds fietspad 3. Perron 4. Bestaande stationstunnel 5. Bus terminal 6. Fietsenstalling 7. Loketten en winkels 8. Commerciële ruimtes & kantoren 9. Woningen 10. Flexibele parkeerplaatsen & kantoren 11. Publieke Inkomhal 12. Ateliers & woningen 13. Buurtcentrum Frateur 14. Zwevend sportplatform 15. Ontwikkelingssites

Algemeen plan - schaal 1. 2 500

Busstrook
Fietspad
Wegen



FASERING

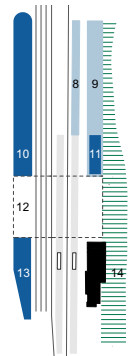
BESTAANDE SITUATIE

1. Perron
2. Molenbeek
3. Parking
4. Technische ruimtes
5. Ondergrondse tunnels
6. Inkomhal station
7. Busstation



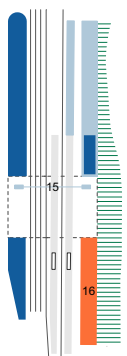
FASE 1

8. Bus terminal 1
9. Bus terminal 2 en Fietsenstalling
10. Parking Silo - kantoren
11. Ruimtes nmbs
12. Stationsplein
13. Ateliers - woningen
14. Molenbeek park



FASE 2

15. Ondergrondse fietsverbinding
16. Commerciële ruimtes en woningen



Taferelen in en rond het station en fasering

DEELPROJECT 3 DE RUPELSITES: CASTELEYN EN BETONCENTRALE

Deze site zou als losstaand van het stationsgebied kunnen worden gezien, op de een of andere manier onafhankelijk, terwijl de schaal en de nabijheid van andere belangrijke sites (zoals Scherpenhoek en de scheepswerf De Rupel) of voorzieningen (de kade, de directe toegang tot het stationsgebied onder het N177 viaduct) het transformeert tot de sleutelsteen van het hele masterplan.

Inderdaad, waar vind je 1,5 ha grond in de buurt die klaar is om aan te snijden en op een steenworp afstand van een station dat je naar Antwerpen en Puurs brengt, en eerder vroeg dan laat ook naar Mechelen? Deze omvang alleen al laat toe om functies horizontaal te combineren, zoals maakindustrie en kleine logistiek met woningen of tertiaire activiteiten. Het masterplan stelt voor om nieuwe productieve activiteiten te concentreren op de randen van de site, waar de bereikbaarheid via de weg het grootst is, en het woon- en voorzieningenprogramma te plaatsen langs het nieuwe fiets- en voetgangersnetwerk, het ware skelet van de nieuwe groene infrastructuur.

Aan de kant van de betoncentrale stelt het masterplan voor om, zonder de bestaande bezetting en activiteiten op te geven, het gebied te verdichten met nieuwe productieve eenheden, en er een robuuste groene buffer omheen te bouwen die voorkomt dat het zandmateriaal overwaait. Op langere termijn voorziet het masterplan in de transformatie van de hele waterkant in een meer residentiële en recreatieve omgeving. Op korte termijn onderschrijft de naderende bouwactiviteiten van Boom het behoud van de betoncentrale waar deze zich nu bevindt en te onderhandelen over het goed samenleven met andere ruimtevragen.

Op de site van Casteleyn is de productieve cluster georganiseerd in continuïteit met de scheepswerf: eenheden zoals die van Scherpenhoek, met tertiaire activiteiten in de bovenste verdiepingen. De aanleg van een kleine



kade en een pier maakt aanmeren mogelijk, waardoor watergebonden logistiek (o.a. gepalletiseerd) op de site mogelijk wordt. De waterbuslijn Antwerpen - Hemiksem zou kunnen worden uitgebreid en hier kunnen stoppen.

Verder stelt het masterplan voor om de Molenbeek te verlengen en hier de monding te leiden, waardoor de twee rivieren tijdens het hoogwater (zonder de dijk te breken) verenigd worden en er een "sponspark" ontstaat. Tussen deze twee karakteristieke zones zouden de woningen zich, in een campusachtige opstelling, eventueel naast een school met enkele buitensportvoorzieningen met uitzicht op de Molenbeek vestigen.

De ontwikkeling ziet er, ondanks de grote groene vlakken, nog steeds dens uit en steunt op een slimme organisatie van het wegennet om verharding te verminderen en de parkeergelegenheid te optimaliseren. De verbinding met het station voor fietsers en voetgangers wordt benadrukt door middel van de groene en blauwe continuïteit, waardoor gebruikers worden uitgenodigd om de Rupel te benaderen zonder het gevoel te hebben dat ze een besloten buurt binnenkomen.



ref. Yanweizhou Park in Jinhua City

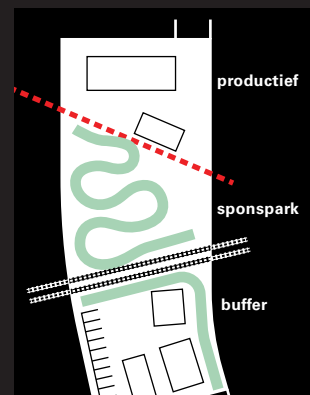


ref. Bottière Chênaie by Atelier des paysages Bruel-Delmar

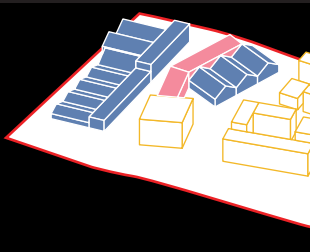
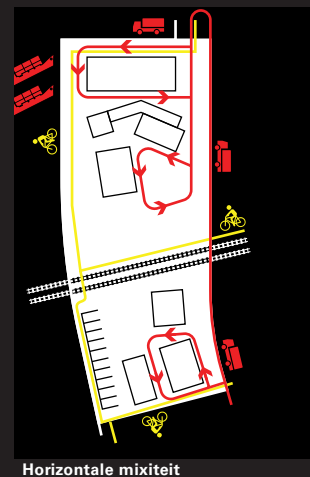


ref. Green Bizz, Brussels

- Legende:
- 1-productief (werkplaatsen/ateliers)
 - 2-productief (kantoren)
 - 3-commerciële gelijkvloers & wonen
 - boven op
 - 4-wonen
 - 5-school
 - 6-sponspark
 - 7-dok
 - 8-halte watertaxi/bus
 - 9-bestaande productieve activiteiten
- Schema: logistiek & landschap



Schema: campus - programma



Casteleyn plan schaal 1 : 2 000

PROCESVOORSTEL

PROCESNOTA

Ja, de gehele herontwikkeling zal een proces van lange adem zijn. Enkel actief achter de schermen bezig zijn zonder snel enige zichtbaarheid op het terrein te tonen mag dusdanig geen optie zijn. De plek dankt immers haar stilstand en de verwaarlozing bijgevolg ook aan eerder gemaakte plannen die voornamelijk topdown benaderd werden en niet van de grond kwamen.

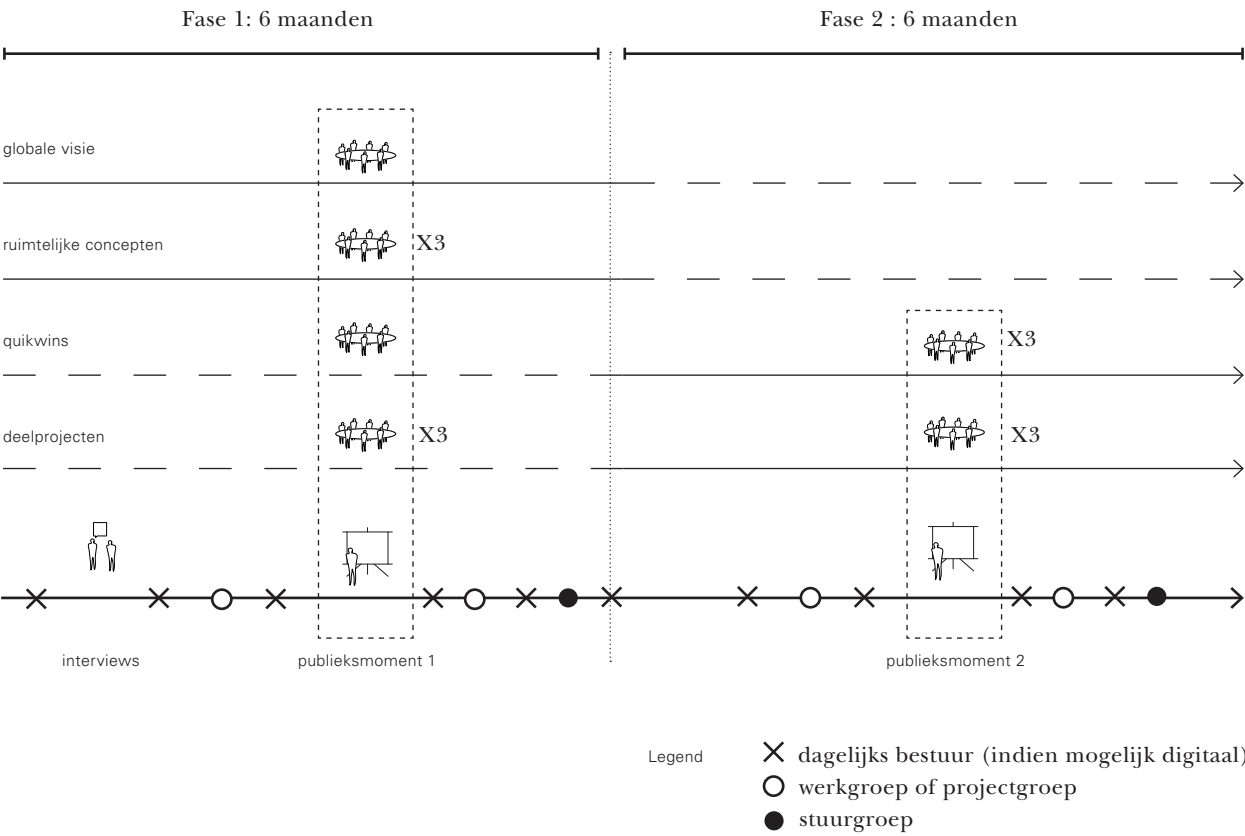
De aanpak van dit masterplan zal er één zijn die beweging in gang zet, zowel top down als bottom up. De aangereikte onderzoeksvragen en antwoorden spelen ook over verschillende schalen (S M L) enerzijds en verschillende tijdsdimensies anderzijds (Acties, quickwins, wijkontwikkeling, infrastructuuringrepen,...). De aanpak van breien, knopen en weven is er dus één die kijkt naar het geheel enerzijds maar het tegelijk ook mogelijk maakt om ervoor te zorgen dat er snel iets kan gebeuren op het terrein dat past binnen een globale visie voor de stationswijk, voor Boom en de regio.

We zien het dus als onze opgave op alle mogelijke stappen, zij het groot of klein, zij het snel of traag, zij het goedkoop of duur mee te nemen om de gehele transitie van de stationsomgeving mogelijk te maken waarbij mentaliteitsverandering, betrokkenheid gestimuleerd worden, terwijl de ruimtelijke ontwikkeling zich gestaag voltrekt. Zo kan bijvoorbeeld een sociaal buurtproject dat inzet op fietsen op korte

termijn reeds een mentaliteitsshift te weeg brengen terwijl stap voor stap de fietsinfrastructuur in Boom wordt verbeterd.

PROJECTSTRUCTUUR

De vier (overlappende) stappen die we doorlopen zullen gestructureerd worden in 2 fasen en door een iteratie aan opeenvolgende consultaties. Deze iteratie start steeds met een inhoudelijke project- of werkgroep, en wordt vervolgd door een publieksmoment. Vervolgens wordt weer een projectgroep gehouden om aan de slag te gaan met de input van de stakeholders uit het publieksmoment en om de stuurgroep voor te bereiden, die als slot deze fase bekrachtigd. Tussendoor zal het dagelijks bestuur deze momenten mee voorbereiden en evalueren. Om tijd te besparen kan dit dagelijks bestuur ook gezien worden als korte digitale of telefonische overleg wanneer mogelijk. De 4 stappen: globale visie, ruimtelijke concepten, quick wins en deelprojecten zullen dus overlappen. Al zal in de eerste fase de focus leggen op het afwerken van de globale visie en de ruimtelijke concepten. Tegelijkertijd worden quickwins en deelprojecten benaderd. Deze zullen we in de 2 fase verder uitdiepen en afwerken. (Zie schema)



PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Belangrijk is om snel in een duidelijke rolverdeling te bepalen tussen de participatie en communicatie die de stad of provincie zelf voorziet en wij als opdrachtnemer voor het masterplan. Dit zal dus goed afgestemd moeten worden tijdens de opstartvergadering of eventueel tijdens een afzonderlijke meeting gericht op communicatie.

Communicatie

We stellen voor dat de communicatie zal verlopen via een nieuwsbrief die enerzijds de voortgang van het stationsproject communiceert en anderzijds de publieksmomenten aankondigt waarbij men kan inschrijven voor werktafels. Dit kan samengaan met een facebookpagina. Samen met lokale sociale partners zullen we er ook voor zorgen dat ook digitale leken op de hoogte gebracht worden van de activiteiten.

Verschillende doelgroepen

De procesnota vraagt ons te focussen op buurtbewoners, pendelaars, en andere overheidsinstanties. Daarnaast is het ook duidelijk dat we ons moeten richten op toekomstige bewoners, pendelaars omdat het gebied zich verder zal ontwikkelen en zowel nieuwe bewoners, pendelaars als ondernemers moet aantrekken. Deze groep is vandaag moeilijk te bepalen en kan zich vertegenwoordigd zien door sleutelfiguren uit het middenveld en private sector. Belangrijk is dat we de dynamiek van herwaardering en opleving vanuit de buurt en de dynamiek voor nieuwe ontwikkeling en ondernemen, die eerder van buitenaf zal ontstaan zullen koppelen en dus niet als een afzonderlijk proces beschouwen. Zo vinden we het leerrijk voor het proces dat een projectontwikkelaar een buurtbewoner aan een workshoptafel treft. Zo werken we samen aan een geïntegreerd verhaal. De betrokkenheid zullen we dus gaan structureren vanuit interesse in hoe mensen willen participeren.

Interviews

In beginfase voorzien we tijd voor enkele interviews met sleutelactoren om enerzijds de continuïteit met voorgaande processen te vatten en een goede voeling te krijgen met wat er leeft bij de verschillende doelgroepen. Tijdens het dagelijks bestuur bepalen we deze sleutelactoren.

Publieksmomenten

We voorzien 2 grote publieksmomenten die zowel infomoment zijn als co-creatietafels bevatten rond thema's. Infopanelen met begeleiding tonen de algemene voortgang van het onderzoek. Bezoekers

kunnen vragen stellen aan de begeleider bij de panelen. De co-creatietafels worden georganiseerd volgens interesse, zij het de globale visie, ruimtelijke concepten, quickwins of een bepaald deelgebied. Zo kunnen we tijdens deze publieksmomenten covidproof verschillende tafels organiseren waar mensen apart voor inschrijven. Deze tafels kunnen we desnoods ook digitaal organiseren indien fysiek bijeen komen tijdelijk onwenselijk is door een nieuwe opflakking van covid-19.

De georganiseerde tafels zouden er als volgt kunnen uitzien maar zullen nog nader bepaald worden:

publieksmoment 1:
-werktafel: globale visie
-werktafel: energie, water, ecosysteemdiensten
-werktafel: mobiliteit
-werktafel: bouwtypologiën en programma's
-werktafel: meedenken aan acties en quickwins
-werktafel: benoemen van uitdagingen per deelgebied (X3)

publieksmoment 2
-werktafel: uitdenken quickwin 1 (vb tijdelijke invulling station)
-werktafel: uitdenken quickwin 2
-werktafel: uitdenken quickwin 3
-werktafel: deelproject station
-werktafel: deelproject Frateur
-werktafel: deelproject Rupelsites

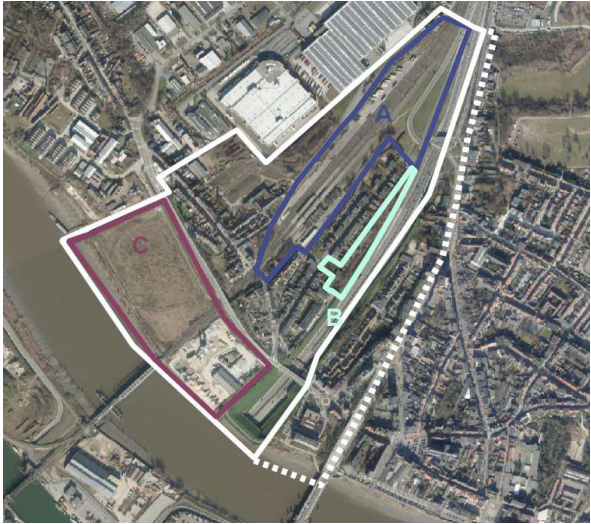
Bepaalde werktafels waarvoor vele inschrijvingen gelden kunnen zo meermaals doorgaan. Ook is er de mogelijkheid tot het programmeren van een werktafel tijdens of buiten kantooruren afhankelijk van de vraag. Een werktafel zal 1 tot 1,5 uur duren, afhankelijk van het thema. Zo zien we zo'n publieksmoment als een hele namiddag en avond. Zo krijgt iedereen de kans om enerzijds over het geheel geïnformeerd te worden aan de infopanelen en anderzijds bij te dragen aan wat hun interesseert. Indien mogelijk houden we ze ter plaatse in bijvoorbeeld het stationsgebouw. We kiezen alvast voor een laagdrempelige locatie.

VISIE OP FINANCIERINGSMECHANISMEN

De opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving van Boom moet beschouwd worden als een complex project, waarbij niet enkel een goede afstemming tussen publieke actoren onderling noodzakelijk is, maar waar eveneens de betrokkenheid en responsabilisering van private eigenaars en ontwikkelaars mee in goede banen moet geleid worden. Was Boom opgenomen in de lijst van provinciesteden die recht hebben op subsidies vanuit het stadsvernieuwingsfonds, kon het project wellicht weerhouden worden als stadsvernieuwingsproject. Dit is echter niet het geval en dus zal er onder coördinatie van de provinciale diensten moeten gestreefd worden naar een zo breed mogelijk gedragen masterplan, waar een maximum aan overheidsmiddelen kan naartoe

gesluisd worden. Mogelijks kan het project wel als ‘complex project’ of ‘strategisch project’ erkend worden op Vlaams niveau en kunnen zo de slaagkansen van de realisatie van het masterplan nog verhoogd worden met een projectgebonden ondersteunend begeleidingstraject. Het zou immers niet de eerste keer zijn dat een masterplan voor een stationsomgeving jarenlang geblokkeerd geraakt (denk b.v. aan het masterplan voor de stationsomgeving van Lier). Wij wensen dan ook van de van de gelegenheid van de uitvoering van deze studieopdracht gebruik maken om zoveel als mogelijk de realisatie van het masterplan te faciliteren. Deze ambitie hangt voor een deel af van het af te leggen participatietraject, maar daarnaast ook van voldoende afstemming en

eventuele principiële akkoorden tussen de vele partners. Het onderwerp van deze afstemming bestaat er niet enkel in een antwoord te vinden op de wat en hoe-vragen maar eveneens een zicht te krijgen op wie wat zal uitvoeren en wie de kost ervan zal dragen. Gezien de vele infrastructurele ingrepen die in deze omgeving ingepland worden, zijn dit essentiële vragen. Een snelle raming van de vooropgestelde infrastructurele werken leert ons dat er voor meer dan 15 mio. euro infrastructuurwerken dienen uitgevoerd te worden, excl. coördinatie en studiekosten en excl. BTW.



003902 Boom stationsomgeving
Voorlopige kostenraming masterplan

	type ingreep	oppervlakte	lengte	eh-prijs	totaalprijs	subtotaal	opmerkingen
Zone A stationsite						€ 5 698 590,00	
fietstunnel onder spoorweg	uitgraving en aanleg nieuwe tunnel onder de sporen	225 m²	18	€ 3 000	€ 675 000		inclusief fietsshellingen 5m breed
uitbreiding voetgangerstunnel	verlenging bestaande voetgangerstunnel onder de sporen	90 m²		€ 3 500	€ 315 000		
stationsplein	heraanleg openbare ruimte en treinperrons	4 628 m²		€ 150	€ 694 200		incl. luifelconstructie incl. luifelconstructie
bus	aanleg nieuwe busperrons met luifelconstructie	2 409 m²		€ 600	€ 1 445 400		
stationsgebouw	bouw nieuw stationsgebouw	368 m²		€ 1 750	€ 644 000		
overkapping perrons	nieuwe luifelconstructies	1 682 m²		€ 400	€ 672 800		
busbanen	aanleg nieuwe busbanen	3 418 m²		€ 200	€ 683 600		
fietspaden	aanleg nieuwe fietspaden	2 607 m²		€ 90	€ 234 630		
openbaar groen	aanleg nieuwe groenzones	8 349 m²		€ 40	€ 333 960		
openmaken beek	heraanleg beek				PM		
Zone B Frateur						€ 1 683 010,00	
herbestemming industriële hangar	aanleg buitenruimte	624 m²		€ 150	€ 93 600		
	aanleg overdekte buitenruimte	869 m²		€ 500	€ 434 500		
	aanleg binnenruimte	1 507 m²		€ 750	€ 1 130 250		
fietspaden	aanleg nieuwe fietspaden	274 m²		€ 90	€ 24 660		
openbaar groen	aanleg nieuwe groenzones	7 624 m²		€ 40	€ 304 960		
Zone C Casteleyn						€ 429 750,00	
fietspad langsheen de Rupel, N177, verbinding station	aanleg nieuwe fietspaden		710	€ 225	€ 159 750		2-3m breed
aanlegkade	reparatie en uitbreiding bestaande kade	1 800 m²		€ 150	€ 270 000		
Overige zones						€ 7 886 630,00	
ontsluiting site Frateur- De Pourcq	aanleg nieuwe weginfrastructuur	2 600 m²	1 045 m	€ 200	€ 520 000		4m breed
fietsostrade	aanleg nieuw dubbel fietspad			€ 360	€ 376 200		
fietsbrug noord	aanleg nieuwe fietsersbrug over A12	325 m²		€ 1 250	€ 406 250		
afdekking voor fietsverkeer	aanleg nieuwe fietsverbinding boven bestaande kanalisering beek	300 m²		€ 750	€ 225 000		
overkapping A12	aanleg sportplein op nieuwe brugconstructie	3 323 m²		€ 1 750	€ 5 815 250		
busbanen	aanleg nieuwe busbanen	750 m²		€ 200	€ 150 000		
nieuwe fietspaden	aanleg nieuwe fietspaden	4 377 m²		€ 90	€ 393 930		
TOTAAL						€ 15 697 980	excl. BTW

MASTERPLAN BOOM OO3902 TEAM B TV 1010AU LIST ENDEAVOUR I.S.M. TML & IDEACONSULT