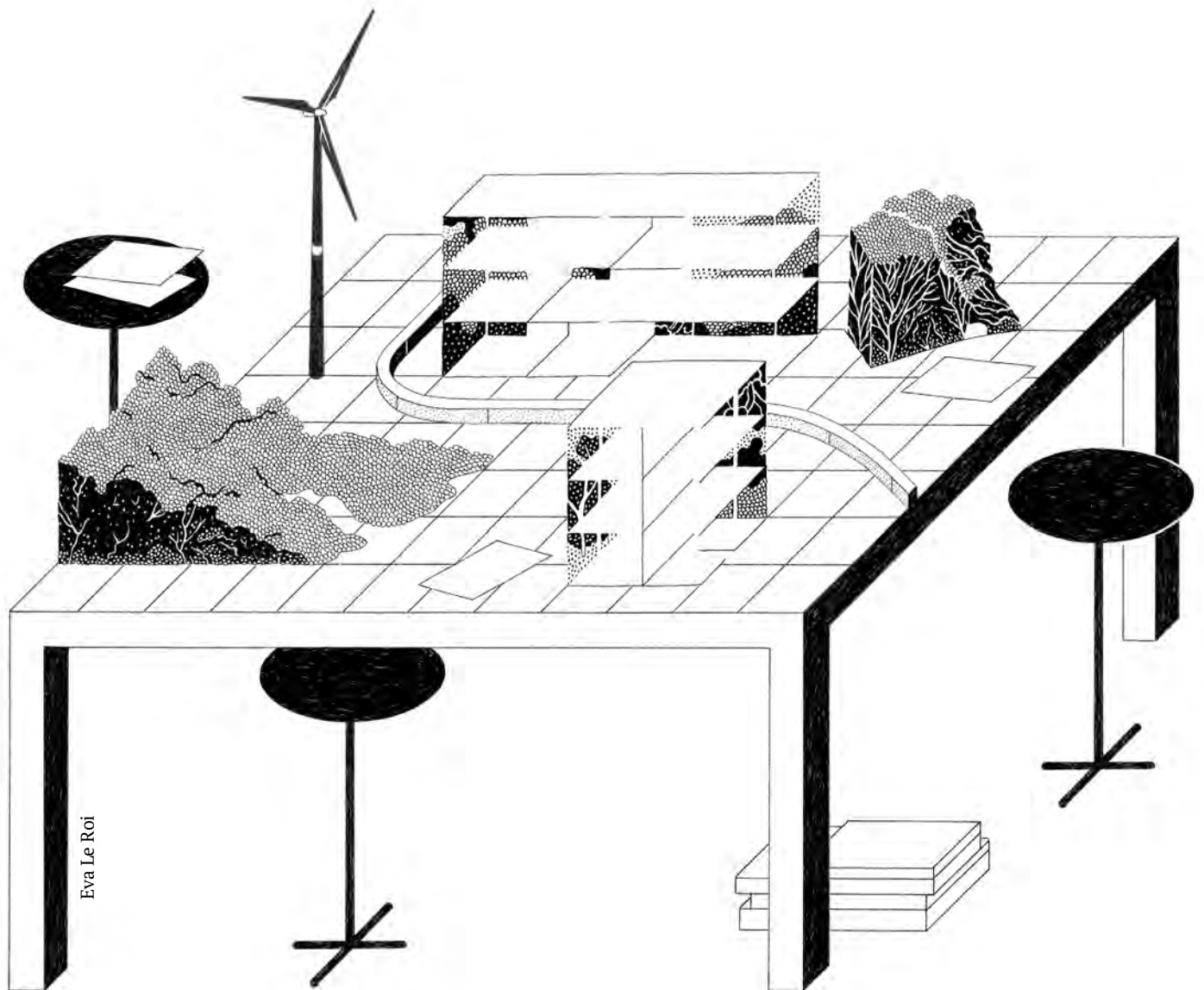


BWMSTR

SCAN

BOOM
EINDRAPPORT

SEPTEMBER 2020



POSAD MAXWAN
strategy x design

2DVW
2DVW.EU

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan

Leo van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne van Passel, Provincie Antwerpen
Ben de Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom de Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen de Paepe, Departement Omgeving
Ilse van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe van Wesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilbroeckx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester scan

Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept

www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan

www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam

PosadMaxwan: Han Dijk, Vincent Babeş, Cateau Albers,
Jan Gerk de Boer, Tomer Shachaf, Iulia Sirbu
www.posadmaxwan.nl
2DVW: Johan de Wachter, Rik de Vooght, Joris van Arkel
www.2dvw.eu

Fotografie

Onderzoeksteam tenzij anders vermeld



INHOUDSOPGAVE

LEESWIJZER	4
WOORD VOORAF	5
ONDERZOEKSMETHODOLOGIE	6

01. VERKENNING

1.1	Situering van de gemeente	10
1.2	Kencijfers	12
1.3	Ruimtelijke beschrijving	14

02. DIAGNOSE

	OVERZICHT	20
2.1	Mobiliteit	22
2.2	Bebouwde ruimte	
	2.2.1 Gezonde verstedelijking	30
	2.2.2 Wonen	34
2.3	Open ruimte	
	2.3.1 Water en natuur	50
	2.3.2 Productief landschap	56
2.4	Energie	64
2.5	Regelgeving & publiek ondernemerschap	70
	UITKOMST DIAGNOSE	72

03. AMBITIE

3.1	Ambities	78
3.2	Transitieagenda	80

04. TRANSITIEAGENDA

	OVERZICHTSKAART	74
4.0	Fundamentals	76
4.1	Groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling	88
4.2	Boom als knooppunt van een duurzaam mobiliteitssysteem	96
4.3	Compact en leefbaar Boom: op weg naar cohesie	102
4.4	Publieke slagkracht	110
4.5	Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden	117

05. BIJLAGEN

5.1	Methodologische nota Nightingale rose diagram en gemeentefiche	118
5.2	Methodologische nota GIS analyses	120
5.3	Bronnen	121

LEESWIJZER

Voor u ligt de eindrapportage van de Bouwmeester Scan voor de gemeente Boom. Deze rapportage is het resultaat van een ruimtelijk onderzoek, waarin zowel naar de bestaande als mogelijke toekomst van de gemeente is gekeken. Dit kenmerkt ook de opbouw van de rapportage. Na deze leeswijzer volgen een voorwoord van Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck en een beknopte uitleg over de onderzoeksmethodologie.

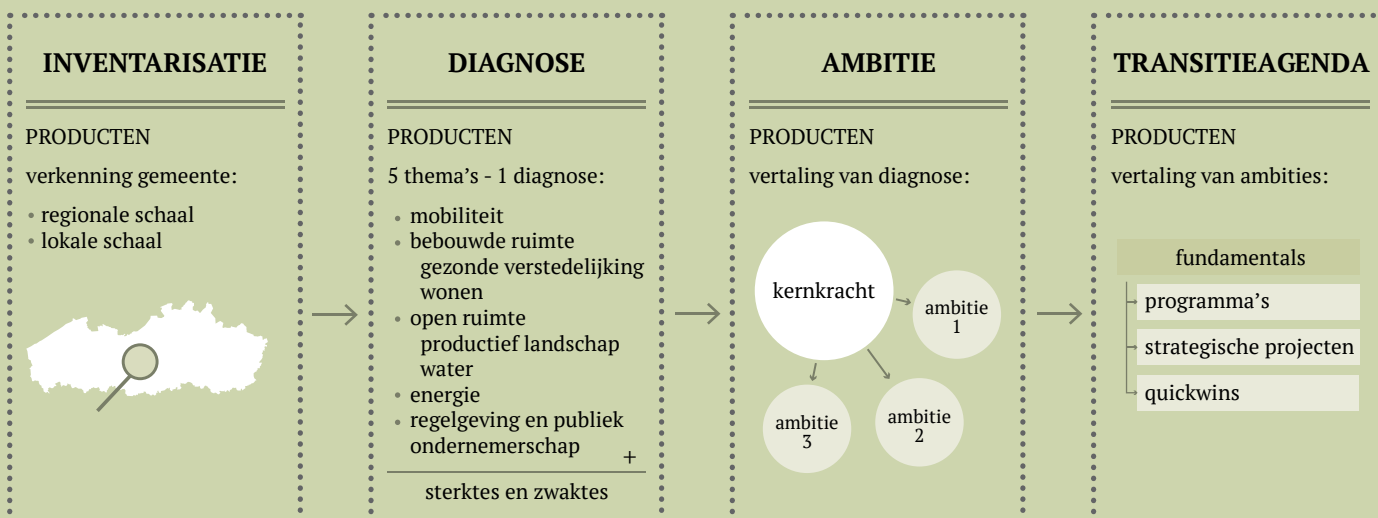
In het eerste deel worden de karakteristieken van Boom beschreven; de ruimtelijke context; de kencijfers en de ruimtelijke opbouw. In het tweede deel 'Diagnose' wordt vervolgens een verdiepingsslag gemaakt en wordt de bestaande ruimtelijke conditie van de gemeente tegen het licht gehouden. Hiervoor wordt een diagnose opgesteld door te kijken naar een aantal thema's. Er wordt gekeken naar mobiliteit, gezonde verstedelijking, wonen, water, het open productieve landschap, energie en tenslotte naar regelgeving. Voor elk deelaspect worden kansen en zwaktes gedefinieerd.

In het derde deel 'Ambities' worden vervolgens de ambities voor de toekomstige mogelijkheden voor de gemeente geschetst. Dit doen we door allereerst een zogenaamde 'kernkracht' te formuleren voor Boom; een rode draad die de ambities voor de toekomst verbindt aan de kansen die vanuit de diagnose worden gesigna-

leerd. Dit moet het leitmotiv voor ruimtelijk beleid zijn voor de komende tijd. Vanuit deze kernkracht volgen verschillende deelambities.

In het vierde en laatste deel van de rapportage 'Transitieagenda' wordt een eerste voorzet gedaan hoe de gemeente projecten of programma's kan starten ten einde te werken aan de volgende stappen die nodig zijn om de ambities waar te maken. Het vormt een agenda voor projecten die het onderzoeksteam binnen de scope van de Scan heeft geformuleerd om aan de samenhang van de ambities en de achterliggende transities te werken.

We realiseren ons dat bij het uitvoering van de projecten niet alleen de gemeente aan zet is. Voor een deel van de projecten zal samengewerkt moeten worden met andere overheden of met bijvoorbeeld één of meerdere agentschappen. We hopen dat de Bouwmeester Scan het mogelijk maakt om het gesprek hierover te stimuleren en de gemeente voorziet van handvatten en aanleidingen om verder na te denken over haar toekomst.



WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Boom in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kosteneficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

- Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester

ONDERZOEKSMETHODOLOGIE

In dit hoofdstuk worden beknopt enkele uitgangspunten toegelicht achter de methodologie die het onderzoeksteam voor de Bouwmeester Scan heeft ontwikkeld.

PROCES

De gemeente Boom behoort tot de derde groep geselecteerde gemeenten in Vlaanderen voor het nieuw te ontwikkelen instrument 'Bouwmeester Scan'. Boom behoort daarmee tot de eerste dertig van gemeenten in Vlaanderen die naar de toekomst van hun ruimtelijk beleid kijken. Als gevolg van het feit dat de Bouwmeester Scan ten dele nog in ontwikkeling was, werd ook gedurende het proces continu gewerkt aan de bijstelling en aanscherping van de methodiek van de Scan.

Om te beginnen is er een informele bijeenkomst geweest met de Teamcoördinator Ruimte in het bijzijn van de schepen waarin over de gemeente en de uiteenlopende uitdagingen van en voor de gemeente is gesproken.

Parallel is een zogenaamd 'deskresearch' uitgevoerd naar de gemeente. Door te kijken naar de onderzoeksthema's en te zoeken naar ontwikkelingen in de gemeente van de afgelopen jaren en naar statistieken, en door gericht diagnosekaarten te maken met behulp van geografische informatie is een eerste slag geslagen voor het hoofdstuk Diagnose. Tijdens de startbijeenkomst in het bijzijn van de schepen verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening en diverse ambtenaren met kennis van de thema's, zijn de eerste bevindingen uit de diagnose gedeeld en verder aangescherpt.

De bevindingen van de diagnose en de gesprekken met de gemeente zijn vervolgens door het onderzoeksteam in een interne workshop omgezet in ambities voor de toekomst van het ruimtegebruik van de gemeente Boom. Die ambities komen voort uit de door het team geformuleerde 'kernkracht', een rode draad door de ambities die altijd ontstaat vanuit de intrinsieke eigenheid en karakteristieken van de gemeente. In diverse

sessies zijn de kernkracht en de ambities vervolgens zo helder en scherp mogelijk geformuleerd.

Vanuit de verschillende ambities zijn vervolgens projecten geformuleerd. De projecten variëren van relatief kleine ingrepen tot complexere en strategischere projecten. Daarbij is ook goed gekeken naar initiatieven en projecten die nu al door de gemeente worden ontwikkeld of gerealiseerd. Deze projecten zijn wederom tijdens een presentatiemoment met de gemeente besproken en toegelicht.

Ruimtelijke ordening gaat over het formuleren van kaders voor de toekomst. Het onderzoeksteam is niet enkel op zoek geweest naar het aandragen van nieuwe projecten; er is nadrukkelijk ook gekeken hoe de vele acties die de gemeente al onderneemt onderdeel kunnen zijn van het werken aan de toekomst. De ambities en projecten, gebundeld in de 'Transitieagenda', zijn dan ook meer te lezen als het kader waarbinnen kan worden gewerkt en nieuwe (deel) projecten of nieuwe studies kunnen worden opgestart. Dit kader moet het mogelijk maken om, waar gewenst en mogelijk, gericht aan een versterking van het gemeentelijk ruimtelijke beleid te werken. Door ambities met andere overheden of agentschappen te bespreken en nieuwe gezamenlijke plannen te maken, door zelf te kunnen sturen aan ontwikkelingen en om zelf het gesprek met inwoners en belanghebbenden te voeren.

WERKEN OP VERSCHILLENDE SCHALEN

Omdat de ruimte niet begint of ophoudt bij de gemeentegrenzen, is het onmogelijk om de Bouwmeester Scan uit te voeren door alleen naar de gemeente te kijken. Daarom is gedurende het proces met regelmaat naar een hoger schaalniveau (de regio, de provincie of het gewest) gekeken. Het maakt namelijk uit of je als buurgemeente een grote stad naast je hebt liggen of dat de buurgemeente een landelijk gebied is.

Om soortgelijke redenen is ook regelmatig verder ingezoomd op een deel van de gemeente. Omdat

bepaalde kansen of urgenties zich juist op een specifieke locatie voordoen of omdat generaliserende uitspraken over de gemeente in het algemeen niet altijd opgaan.

In de rapportage is daarom een palet aan schaalniveaus te zien, soms wordt er bijvoorbeeld gekeken naar de bereikbaarheid van de regio vanuit de gemeente, dan wordt er weer voor een project ingezoomd op enkele specifieke locaties of gebieden.

ONDERZOEKSTHEMA'S

Zoals eerder vermeld, is voor de diagnose gekeken naar een zevental onderzoeksthema's. Deze zeven thema's zijn een uitwerking van de belangrijkste onderwerpen die de Vlaams Bouwmeester agendeert: mobiliteit, bebouwde ruimte, open ruimte, energie en publiek ondernemerschap. Op het gebied van de bebouwde en de open ruimte heeft het onderzoeksteam er voor gekozen om een tweetal specifiekere analyses per thema te doen. Binnen het thema bebouwde ruimte is er gekeken naar het onderwerp gezonde verstedelijking en naar het onderwerp wonen. Binnen het thema open ruimte is er gekeken naar natuur en water en naar het productieve landschap. Aan het begin van hoofdstuk 2. Diagnose treft u een korte uitleg per onderzoeksthema aan.

Deze thema's zijn tevens de weerslag van uitdagingen waarvoor geheel Vlaanderen, en feitelijk geheel Europa, de komende decennia staat. Deze uitdagingen komen voort uit ingrijpende veranderingen in onze wereld. Van klimaatverandering tot veranderingen in onze demografie. En van de veranderingen die nieuwe technologieën met zich mee gaan brengen tot sociaalmaatschappelijke uitdagingen om een gezonde en leefbare samenleving te behouden.

De wereld van morgen vraagt in belangrijke mate om nieuwe manieren waarop we met onze ruimte omgaan. Niet alleen omdat de ruimte beperkt is en we er goed aan doen om in sommige opzichten ook drastisch minder ruimte te consumeren, maar ook omdat we steeds meer zaken binnen die beperkte ruimte aan elkaar moeten koppelen. We staan voor belangrijke

transities; ten aanzien van onze landbouw, onze CO₂-voetafdruk, het behouden van biologisch waardevolle ruimte en daarmee het behouden en uitbouwen van biodiversiteit. Deze transities vergen een kader voor ons toekomstig ruimtegebruik. Om niet alleen te anticiperen op de veranderingen als ze daadwerkelijk optreden, maar om actief aan de voorkant te sturen op welke gevolgen en kansen de talloze veranderingen hebben, is het goed om de huidige stand van zaken te diagnosticeren. Zodat vanuit een kijk op de bestaande situatie nagedacht kan worden over de ambities en mogelijkheden voor de toekomst.



GEMEENTE BOOM

SITUERING

Boom ligt in de provincie Antwerpen, 15 km ten zuiden van Antwerpen aan een belangrijke verkeersas Antwerpen-Brussel. De gemeente wordt aan de zuidkant begrensd door de rivier de Rupel. Tevens ligt aan de overzijde van de Rupel het Zeekanaal Brussel-Schelde.

OPPERVLAKTE

Boom heeft een totale oppervlakte van 7,4 km².

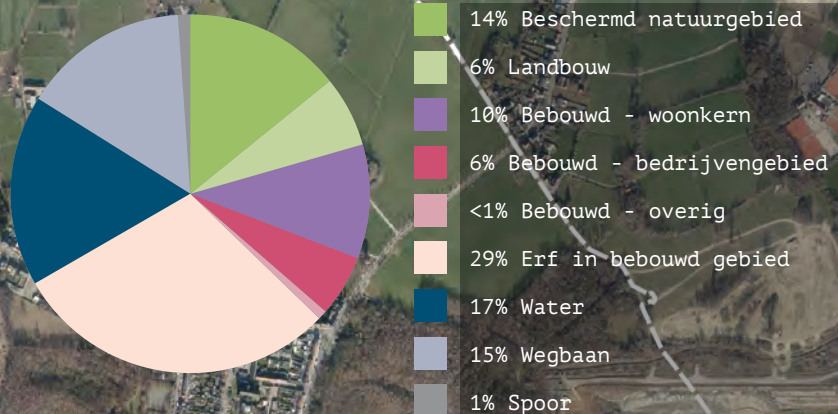
INWONERS

Boom wordt thuis genoemd door 18.526 inwoners.

TEWERKSTELLING

In Boom zijn er 6.944 werknemers.

BODEMGEBRUIK



1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

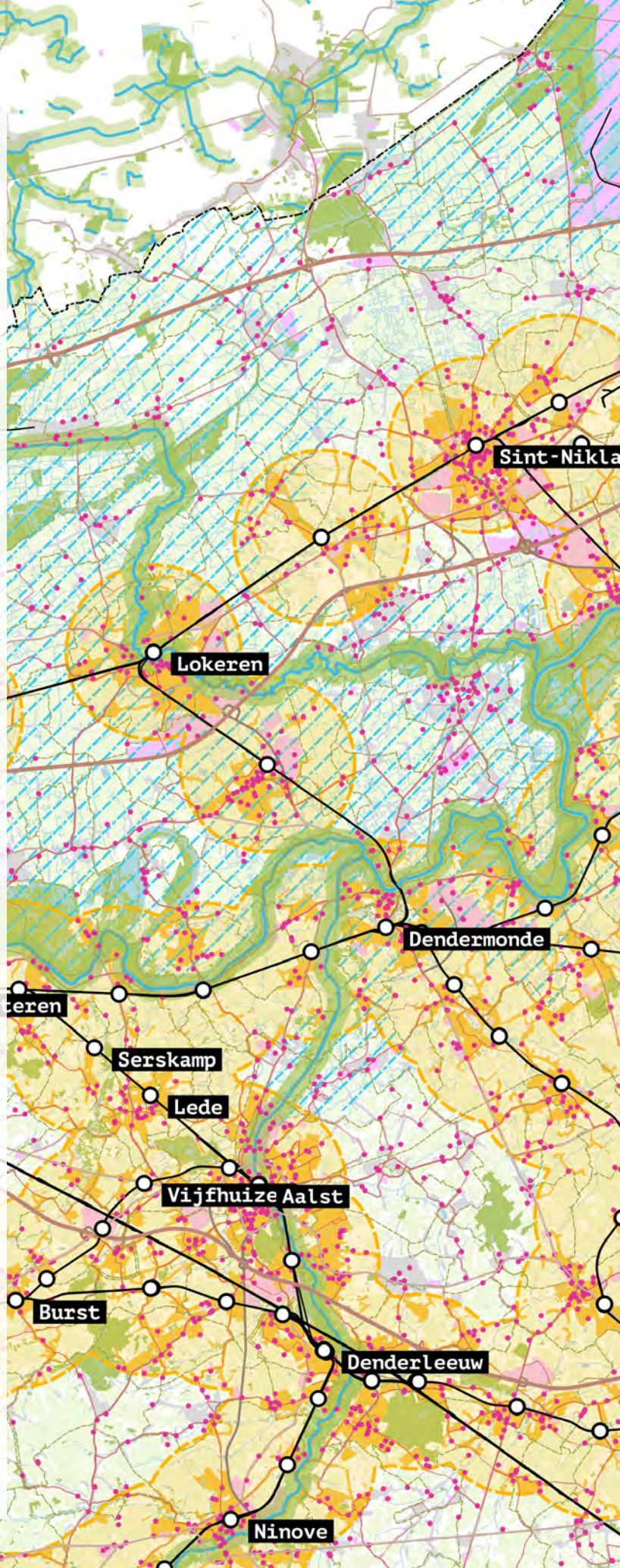
De gemeente Boom is gelegen aan de rivier de Rupel, ten zuiden van de stad Antwerpen. Samen met omliggende gemeenten ligt Boom in het geografische gebied dat sterk is bepaald door de kleiontginningen voor de baksteenindustrie. Onder andere vanwege de kleiputten en de hoge dichtheden van kernen onderscheidt dit gebied zich van de rest van de provincie Antwerpen.

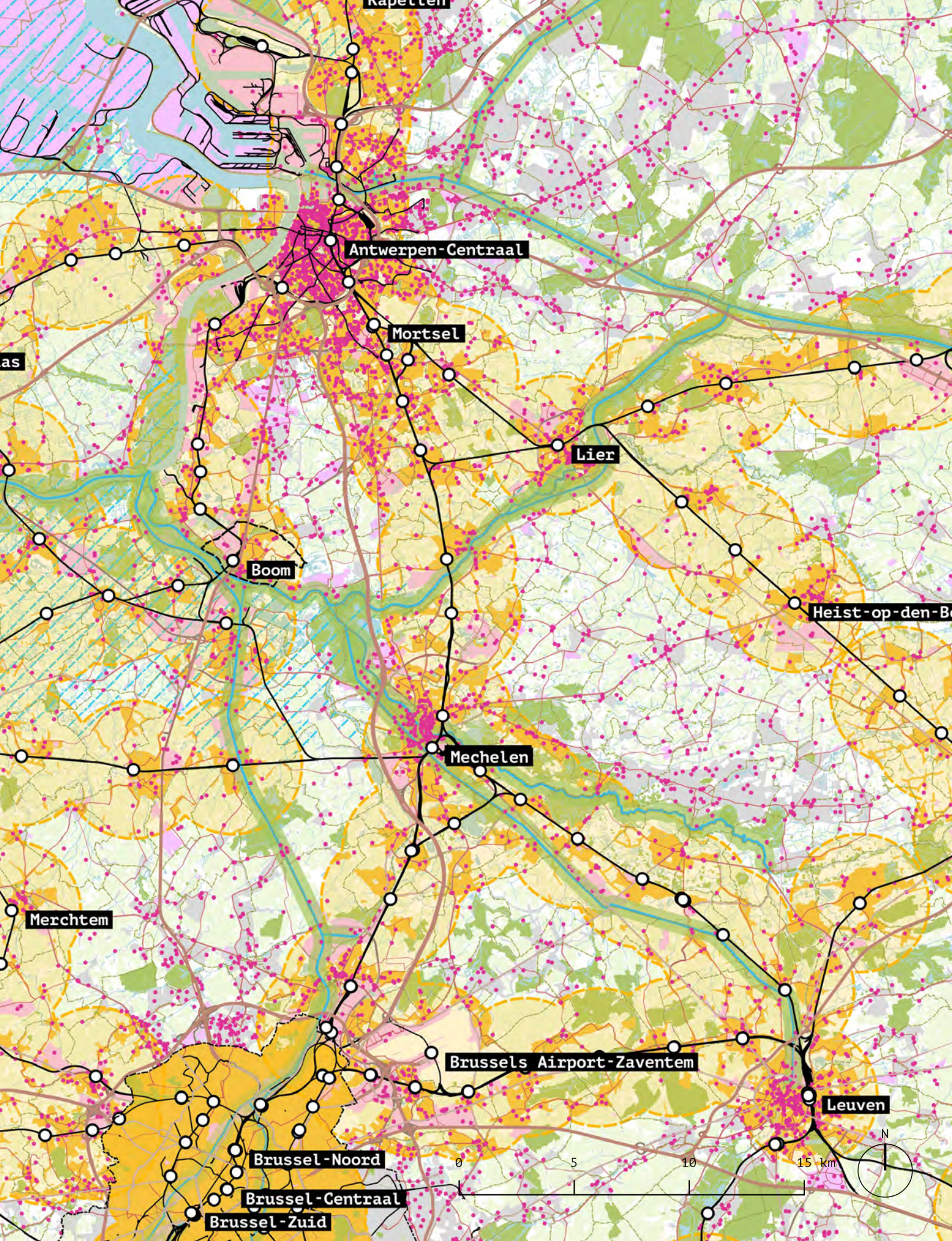
Boom vormt het knooppunt tussen de A12 en de Rupelstreek, maar biedt weinig centrumfuncties. De Rupel vormt een eerste belangrijk structuurdragend element in de regio en zorgt ervoor dat Boom onderdeel uitmaakt van het Regionaal Landschap Rivierenland. De kaart laat de groenblauwe corridor in oost-westelijke richting vanaf de Schelde duidelijk zien.

De andere corridor die de kaart toont is een tweede belangrijke drager voor ruimtelijke ontwikkeling in de streek: de A12 als verbinding tussen Antwerpen en Brussel. Wat betreft de overige modaliteiten is Boom veel minder goed ontsloten: Boom ligt geheel binnen een buffer van 3 kilometer van een treinstation, maar met een beperkte frequentie van treinen, indirecte verbindingen richting het zuiden en een stationsomgeving met beperkte knoop- en plaatswaarde blijft de auto een dominante positie behouden. De centrale ligging van Boom in de Vlaamse Ruit - centraal tussen Antwerpen, Brussel, Mechelen en Sint-Niklaas - komt hemelsbreed meer ten uiting dan gezien de bestaande verbindingen.

Legenda

-  Gemeente
-  Treinstation
-  3 km buffer treinstations
-  Weg
-  Fietstraject
-  Woongebied
-  Woongebied binnen treinbuffer
-  Natuurgebied
-  Groen-blauw corridor
-  Ondernemingen en vestigingsseenheden
-  Bedrijventerreinen





1.2 KENCIJFERS

BEWONERS

Boom is één van de gemeenten in de categorie "Goeduitgeruste gemeenten en kleine steden met een toenemend aantal jongeren" conform de Belfius-indeling. Boom heeft 18.244 inwoners en kent een gestaag groeiende bevolking. Met 18,1% inwoners van 65-plus is Boom iets jonger dan vergelijkbare gemeenten. De gemiddelde Bomenaar verdient per jaar minder dan het Vlaams gemiddelde (€ 16.833 t.o.v. € 18.970) en dat maakt Boom armer dan gelijkaardige gemeenten. 10% van de Bomenaars had afgelopen jaar moeite om de rekeningen te betalen. Het aantal sociale huurwoningen ligt dan ook hoger dan het Vlaams gemiddelde. De kans op armoede is dan ook - hoewel historisch gezien veel meer rond of zelfs onder het Vlaams gemiddelde - in de laatste jaren sterk toegenomen en lag in 2016 op 38,9% (Vlaams Gewest 12,8). Een woning kost gemiddeld € 186.701,-, wat € 68.720,- onder het Vlaams gemiddelde is. De prijs is wel gestegen met 4,2% in vijf jaar.

SOCIAALECONOMISCHE TRENDS

Van alle Bomenaars is 32,1% van vreemde origine, wat Boom bijzonder multicultureel maakt in vergelijking met het Vlaams gemiddelde (20,5%). Daar staat tegenover dat slechts 58% van de Bomenaars aangeeft dat mensen uit een andere cultuur sympathiek blijken te zijn als je ze leert kennen. Een meerderheid van 61% vindt bovendien dat Boom teveel inwoners uit een andere cultuur heeft. Dat aantal ligt in andere gemeenten lager.

Ook heeft 22,4% van de kinderen een leerachterstand in het vierde leerjaar, wat bijna dubbel zo hoog is als het Vlaams gemiddelde (12,6%).

Daarnaast geldt veiligheid als een urgent thema in Boom: in een jaar tijd werden in Boom 1.206 diefstallen, afpersingen en geweldsmisdrijven geregistreerd. Dat komt neer op 68,0 feiten per duizend inwoners. In vergelijkbare gemeenten ligt dat een stuk lager met 38,3 feiten per duizend inwoners. Slechts 45% voelt zich nooit of zelden onveilig in de gemeente, tegenover 75% in Vlaanderen gemiddeld.

Mede hierdoor kan het zijn dat maar liefst 29% van de inwoners aangeeft niet fier te zijn op de gemeente, wat ruim boven het Vlaams gemiddelde van 9% is. Slechts 40% is wel fier.

LANDGEBRUIK

Het landgebruik van Boom wordt gekenmerkt door een relatief groot aandeel van bebouwd gebied,

infrastructuur en water. Natuur met beschermde status neemt ruim 14% van de oppervlakte in beslag. Slechts 6,4% is landbouw.

De gemeente heeft een zeer hoge bevolkingsdichtheid van 2.478 inwoners per km². Dat is veel hoger dan in vergelijkbare gemeenten (774) en in het Vlaams gewest (482). Het totale bebouwde oppervlakte is redelijk stabiel gebleven over de afgelopen jaren, wat (deels) verklaard kan worden door de herontwikkeling van verlaten steenbakkerijen. Daarbij worden er wooneenheden ontwikkeld, maar vindt ook herstel van groen en natuur plaats. Deze trend vindt plaats op het schaalniveau van de Rupelstreek. In 2017 werd slechts 49,1% van het bebouwd oppervlak in beslag genomen door wonen. Dat is ruim lager dan het Vlaams gemiddelde. Daarentegen wordt er wel veel meer bebouwd oppervlak in beslag genomen door economische functies (39,6%).

AUTOGEBRUIK

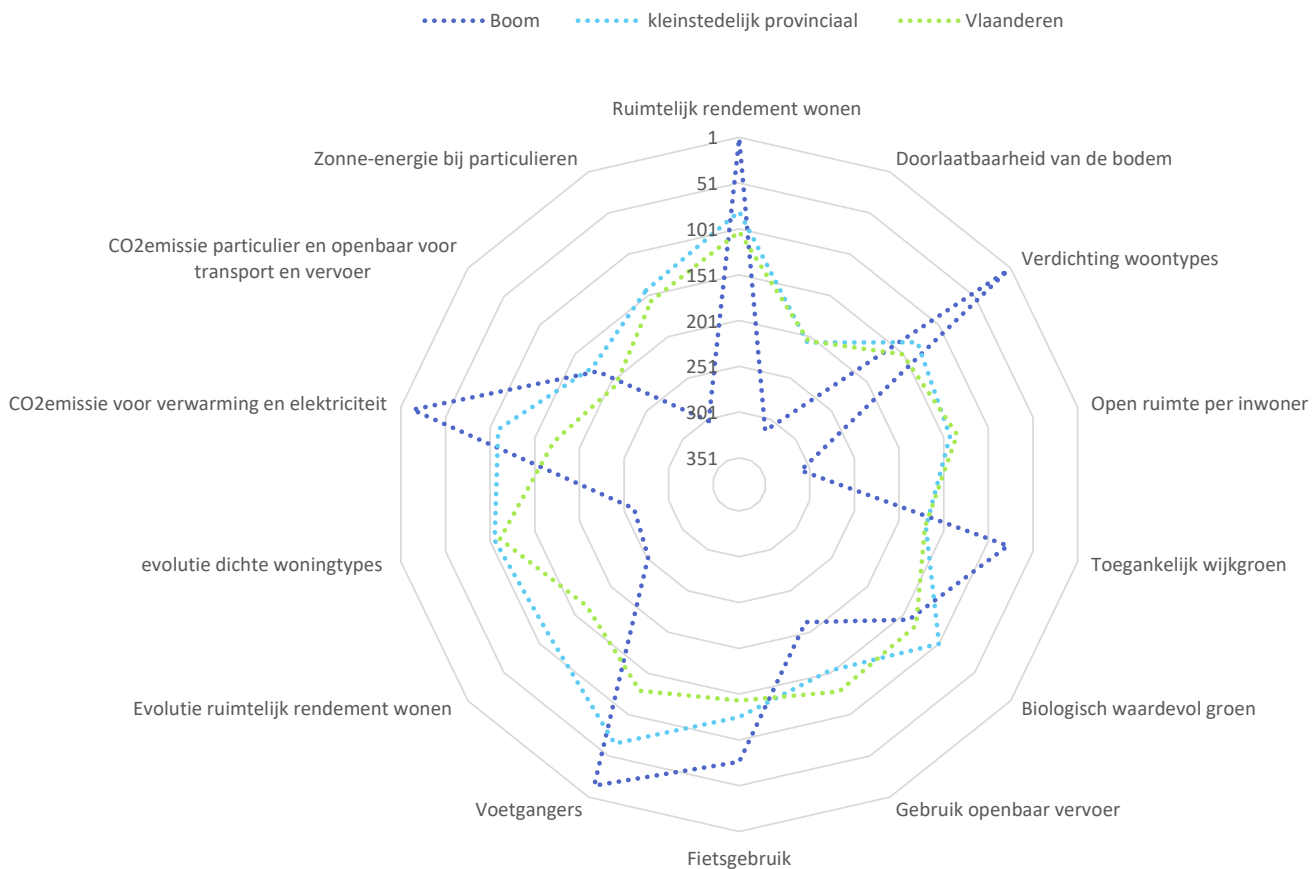
63% van de inwoners zit dagelijks achter het stuur richting school of werk. Dat ligt boven het Vlaams gemiddelde van 59%. Het openbaar vervoer wordt minder vaak gebruikt dan gemiddeld in Vlaanderen. Met 307 reizigers op een doordeweekse dag is station Boom qua reizigersaantallen doordeweeks het 276^e station in België. 56% van de Bomenaars ervaart hinder door verkeerslawaaï en 43% voelt zich veilig op de fiets.

OPEN RUIMTE EN WATER

De inwoners van Boom hebben eenvoudig toegang tot groen binnen de gemeente, maar liefst 92% van hen vindt wijkgroen op loopafstand van hun huis. Dat 'wijkgroen' beslaat 24,7% van het totale grondgebied van de gemeente, terwijl het Vlaams gemiddelde lager ligt (20,6%). 78% van de Bomenaars geeft aan daadwerkelijk tevreden te zijn met de natuur- en groenvoorzieningen in de buurt. Verder bevindt 6% van de huishoudens zich in of bij een effectief overstromingsgebied.

ENERGIE

Slechts 7,4% van de daken wordt benut voor het opwekken van zonne-energie. Er zijn nu geen windmolens en de potentie is beperkt. Slechts 0,06 km² ligt in gebied zonder harde en/of zachte restricties. Daar kan 1 windturbine van 2 MW worden geplaatst (met gevolgen voor buurgemeenten), wat neerkomt op een opbrengst van 1.657 mWh/jaar.



Rangorde in Vlaanderen
vergelijking met referentiecategorie
Zie methodologische nota in 05. Bijlage

RANGORDE IN VLAANDEREN

Het hierboven getoonde spiderdiagram toont een aantal kengetallen die voor elke gemeente in Vlaanderen wordt verzameld. De kengetallen van Boom worden afgezet tegen de gemiddelde kengetallen voor vergelijkbare gemeenten uit dezelfde VRIND-categorie en voor het gemiddelde van alle Vlaamse gemeenten. De gemeente wordt hier vergeleken met de gemiddelde gemeente in de categorie overgangsgebied gemeenten. Hoe dichterbij het midden van de grafiek hoe minder duurzaam de score is, hoe dichterbij de buitenste ring hoe duurzamer de gemeente scoort.

Boom scoort het hoogst in de categorieën: verdichting woontypes (groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woonaanbod), toegankelijk wijkgroen (binnen 800

meter), voetgangers voor school- en werkverkeer, CO₂-emissie voor verwarming en elektriciteit en ruimtelijk rendement wonen (inwoners per hectare in kadastrale gebieden). De laagste scores van Boom zijn: doorlaatbaarheid van de bodem, open ruimte per inwoner, gebruik openbaar vervoer voor school- en werkverkeer, evolutie ruimtelijk rendement wonen en dichte woningtypes, en zonne-energie bij particulieren.

Dat weerspiegelt dat Boom een relatief hoge woondichtheid kent. Opvallend is dat de categorie 'voetgangers' hoog scoort. Het gebruik van het openbaar vervoer en de hoeveelheid open ruimte per inwoner laten zien dat Boom vooral per auto goed te bereiken is en dat de gemeente behoorlijk verhard is.

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

EVOLUTIE

Het Land van Boom wordt oorspronkelijk gerekend tot aan de Zuiderkempen. Gedurende de vroege Middeleeuwen ontstaan hier de eerste nederzettingen: losse hoeven verspreid in het natuurlijke landschap met verspreide percelen, waarvan de grenzen werden bepaald door de beekvalleien.

In de late Middeleeuwen komen er meer cultuurgronden bij, waarvan de grenzen worden gedefinieerd door bomenrijen en houtkanten. In deze periode wordt tevens een begin gemaakt met inpolderen door de aanleg van de winterdijken; zo worden poldergronden geschikt gemaakt voor akkerbouw en ontstaat er een binnendijkse zone. De ontwikkeling van de landbouw leidt tot in de 14^e eeuw tot bevolkingsgroei en zo ontstaan er kleine kernen.

In 1243 wordt door de paters van de Sint-Bernardus abdij in Hemiksem de eerste steenbakkerij opgericht om de abdij te kunnen bouwen. Daarna worden de bossen in een hoog tempo gerooid, waarbij het hout werd geconsumeerd in de steenbakovens. Vervolgens wordt de exploitatie van klei geïntensiveerd door de grote brand in Antwerpen (1546), infrastructuurwerken en de introductie van nieuwe typen ovens.

Vanaf het begin van de 16^e eeuw is het Land van Boom bijna volledig ontgonnen. Bosgebieden zijn vooral nog in de valleien terug te vinden als verspreide oppervlakten.

De Ferrariskaart (zie volgende pagina) laat zien hoe Boom zich als landelijk geconcentreerde kern langs de Rupel begint uit te strekken. Ook op deze kaart zien we al een landinwaartse hoofdweg. Zo wordt de morfologie van Boom bepaald aan de hand van de Rupel en de hoofdweg als twee belangrijke structuurgevend elementen. Het patroon wordt tevens bepaald door de kleiputten met landinwaarts nog een historisch gegroeid agrarisch gebied. Ook de Boomsesteenweg is al te zien op de kaart: een statige weg met bij het einde van de cuestarug. De arbeiders en eigenaars wonen op de randen van de kleiputten en het bebouwde oppervlakte wordt tot een minimum beperkt, wat de hoge dichtheid in Boom verklaart. De Rupel functioneert tegelijkertijd als het aan- en afvoerkanaal voor de industrie. Zo begint het gehele landschap in dienst te staan van de industrie en verandert het landschap voorgoed.

Het begin van de negentiende eeuw betekent ook de introductie van moderne technieken voor kleiontginning. De kleiontginning verplaatst zich meer naar het noorden. Zo wordt bijna de gehele open ruimte

ingezet voor de kleiontginning. Boom verschuift mee met deze ontwikkeling en het nederzettingsspatroon verschuift ook meer naar het noorden. De Rupel kan dan nog worden overgestoken met een brug ter hoogte van de Heldenplaats, die in 1850 werd gebouwd en in 1945 weer werd afgebroken. Met deze brug werden Boom en Willebroek verenigd en werd ook de verbinding over land met Brussel belangrijker. Dit is tevens de plek waar het Zeekanaal Brussel-Schelde uitmondt in de Rupel. Rond 1896 waren er in Boom bijna 50 steenbakkerijen en meer dan 40 fabrieken voor pannen en tegels.

De hoofdkern van Boom wordt ondertussen uitgebreid met diverse tuinkwieren gedurende het interbellum. Dit gebeurt in het gebied ten noorden van de tweede generatie kleiputten: Bosstraat, Kruikenslei, Noord, Driehoek). Na de Tweede Wereldoorlog vindt verdere ontwikkeling van deze kwieren plaats langs de Boomsesteenweg (later opgewaardeerd tot de A12) en het park van Boom.

De baksteenindustrie is uit Boom verdwenen sinds de economische crisis van de jaren 70. Nog steeds zijn er niet gedempte kleiputten zichtbaar, hoewel een groot deel is gedempt om de uitbreiding van woonkwieren toe te laten. Dit is gebeurd met diverse materialen, waaronder afval, met als gevolg dat verschillende putten nu erg vervuild zijn en sanering noodzakelijk is. In veel niet gedempte kleiputten heeft de natuur zich spontaan ontwikkeld en zo worden de kleiputten onderdeel van een recreatief netwerk.

Waar de Rupel nog een belangrijke rol speelde in het baksteentransport, is de rivier veel minder belangrijk geworden toen de monding van de Willebroekse vaart (Zeekanaal Brussel-Schelde) werd verlegd en dat de belangrijkste binnenvaartroute tussen Antwerpen en Brussel ging vormen. Wel ligt Boom nog altijd langs de A12, één van de twee hoofdroutes tussen Antwerpen en Brussel. In de jaren 30 is daar bovendien een nieuwe brug over de Rupel bijgekomen en in de jaren 1972-1982 werd de Rupeltunnel geconstrueerd. Dat heeft tevens bijgedragen aan de strategische locatie van Boom op de as Antwerpen - Brussel.

De postindustriële transformatie in Boom is nog in volle gang, wat zowel ruimtelijke als sociaaleconomische uitdagingen met zich meebrengt. Op de gedempte kleiputten is onder andere het grootschalige bedrijventerrein Krekelenberg ontwikkeld, wat zich richt op bovenlokale infrastructuur en het kanaal. Het centrum van Boom staat voor de uitdaging om een prettig woon- en winkelgebied te zijn.

Historische evolutie op kaart:

1. Boom op de Ferrariskaart uit 1777.
2. Boom op de Popp-kaart uit 1879.
3. Luchtfoto Boom uit 1971
4. Luchtfoto Boom uit 1990.



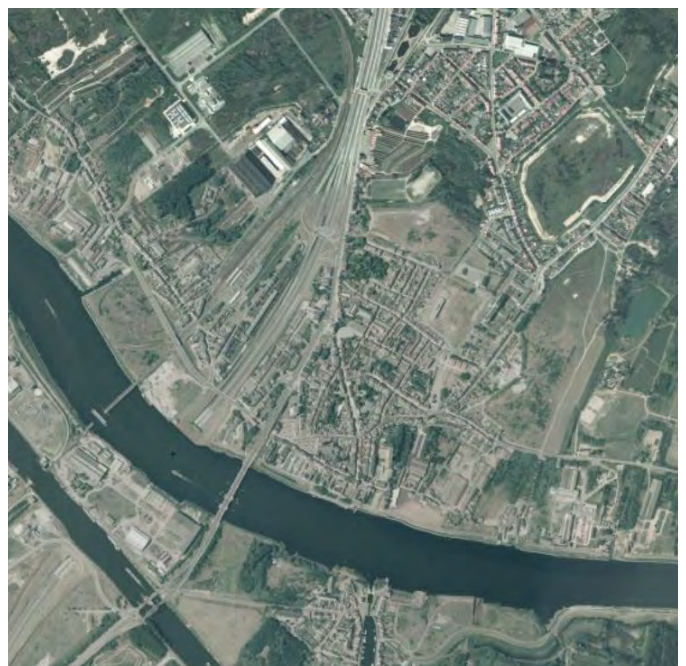
1.



2.



3.

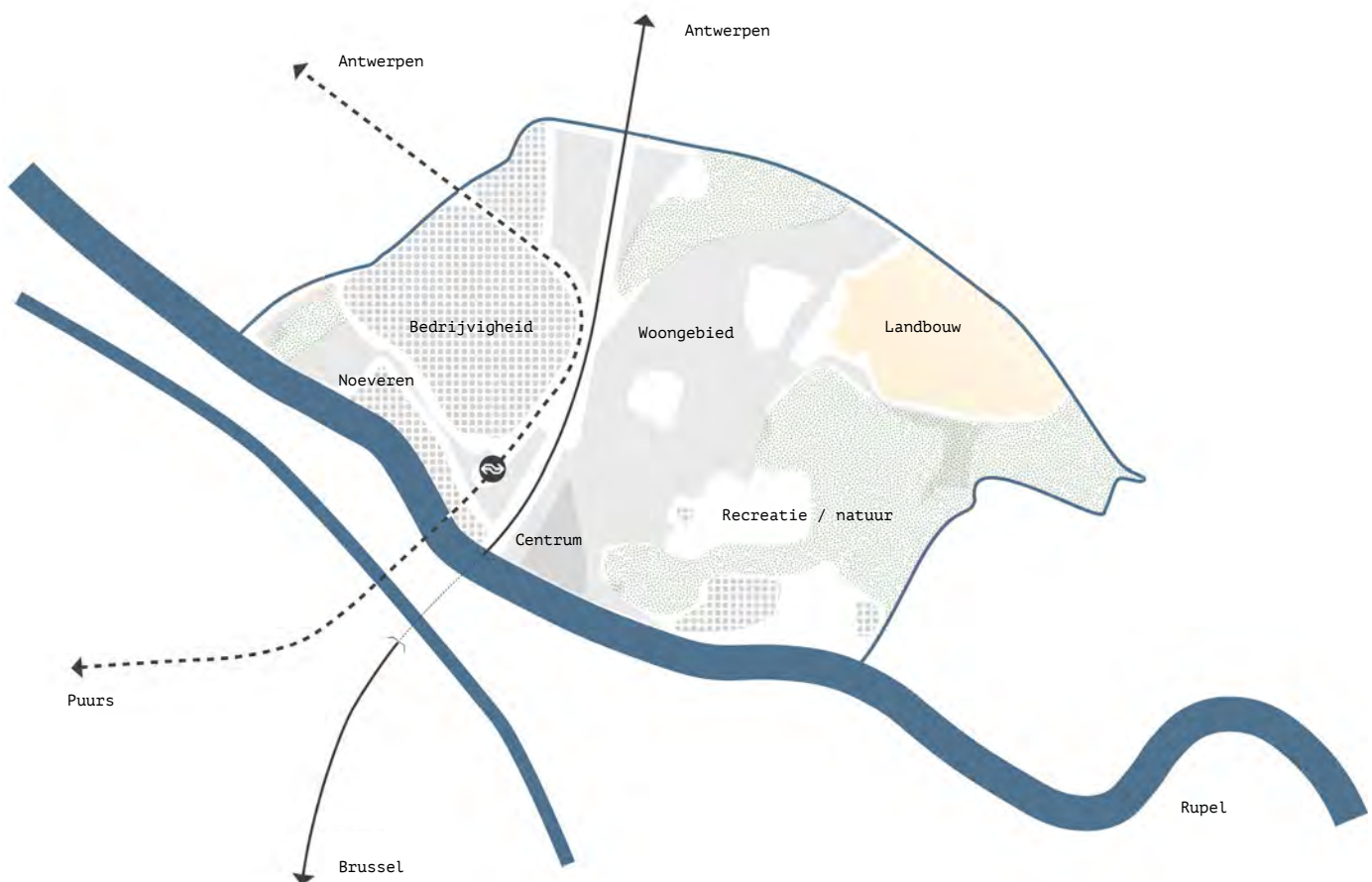


4.

BOOM TOEN EN NU

1. Trambaan op
2. Gemeentehuis
3. Postkantoor
4. Hoek op de kruising Blauwstraat-
Brandstraat





Structuur van Boom

STRUCTUUR

Boom is gelegen in de Rupelstreek, een gebied met een zichtbaar gemeenschappelijke ontwikkeling vanwege het industriële verleden en inmiddels de postindustriële transformatie. De aanwezigheid van klei heeft in Boom niet alleen structuur aangebracht in ruimtelijk opzicht, maar ook in sociaaleconomisch opzicht. Binnen de streek neemt Boom een bijzondere positie in, gezien de ligging op de kruising van de A12 en de Rupel. Beide assen kunnen als verbindende elementen worden beschouwd (met name op hogere schaalniveaus), maar vormen tegelijkertijd lokaal ook grote barrières. Qua hoofdinfrastructuur ontbreekt het Boom in elk geval aan goede verbindingen in oost-westelijke richting en daarmee komt de centrale ligging in de Vlaamse Ruit niet tot uiting in een hoge knooppaarde op regionaal of gewestelijk schaalniveau.

De Rupel vormt de zuidelijke grens van de gemeente en dient voornamelijk als een recreatieve as met eventuele potentie voor mobiliteit. In de gemeente liggen verder diverse kernen, die van elkaar worden

gescheiden door infrastructuur, industriële zones of groene corridors. Wel worden alle kernen gekenmerkt door een hoge dichtheid, wat potentie biedt voor actieve modaliteiten.

Opvallend is de positie van de hoofdkern, oftewel het centrum van Boom. Hoewel Boom het knooppunt vormt tussen de A12 en de Rupel, zijn er weinig stedelijke centrumfuncties. Daar komt bij dat het centrum wordt afgesneden van omliggende gebieden door de A12, het spoor en onduidelijk gedefinieerde groengebieden.

Versnippering komt niet alleen ruimtelijk voor, maar ook sociaaleconomisch gezien. Boom een toenemend aantal nationaliteiten binnen de gemeente en kent daarnaast sterke groei. De gemeente heeft tevens te maken met (kind)armoede en een gebrek aan sociale controle. Dat maakt het des te belangrijker om streven naar een coherente structuur op gemeentelijk schaalniveau én op regionaal schaalniveau.

02.

DIAGNOSE





SAMENVATTING DIAGNOSE

MOBILITEIT

KANSEN

- Het treinstation als schakel in het netwerk
- Overkapping van de al verdiepte A12 t.b.v. leefbaarheid en cohesie in Boom.
- Hoge dichtheid en beperkte afstanden: gunstige condities voor traag verkeer.

ZWAKTES

- De A12, N177 en het spoor functioneren als een grote ruimtelijke barrières.
- Hoog autogebruik zorgt voor hoge CO₂-uitstoot en weinig leefbaarheid.
- Dominante positie van de auto zorgt voor toenemende verkeersopstoppingen.



BEBOUWDE RUIMTE GEZONDE VERSTEDELIJING

KANSEN

- Veel groenvoorzieningen op loopafstand.
- Veel centrumfuncties, incl. scholen.
- Initiatieven voor veiliger verkeer.

ZWAKTES

- Lage veiligheidsbeleving en veel vandalisme.
- Weinig sociale cohesie.
- Veel kansarmoede en werkloosheid.
- Lage luchtkwaliteit en veel geluidsoverlast rondom barrières van A12 en het spoor.



BEBOUWDE RUIMTE WONEN

KANSEN

- De ligging aan de Rupel biedt belangrijke kwaliteiten, mits men het kan beleven.
- Boom speelt een belangrijke rol in de streek dankzij de vele voorzieningen.
- De hoge dichtheid biedt kansen voor ontmoetingsplekken en een traag netwerk.

ZWAKTES

- De hoge dichtheid en barrières gaan ten koste van de leefbaarheid.
- Wijken zijn slecht verbonden.





OPEN RUIMTE WATER EN NATUUR

KANSEN

- Het groenblauwe netwerk biedt veel variatie.
- De relatie met de Rupel kan versterkt worden.
- Parken kunnen beter geïntegreerd worden.

ZWAKTES

- De beken die de gemeente kruisen zijn grotendeels ingebuisd.
- De relatie met de Rupel is verzwakt en de oevers staan onder ruimtelijke druk.



OPEN RUIMTE PRODUCTIEF LANDSCHAP

KANSEN

- Sleutelpositie in structuren gebruiken ter versterking van het vestigingsklimaat.
- Het centrum van Boom inzetten als identiteitsdrager en bezoekersmagneet.

ZWAKTES

- Versnippering van de structuren maakt economische sectoren zwakker.
- Bedrijvigheid gaat ten koste van leefbaarheid.
- Uitbreiding Krekelenberg gaat ten koste van groengebieden.



ENERGIE

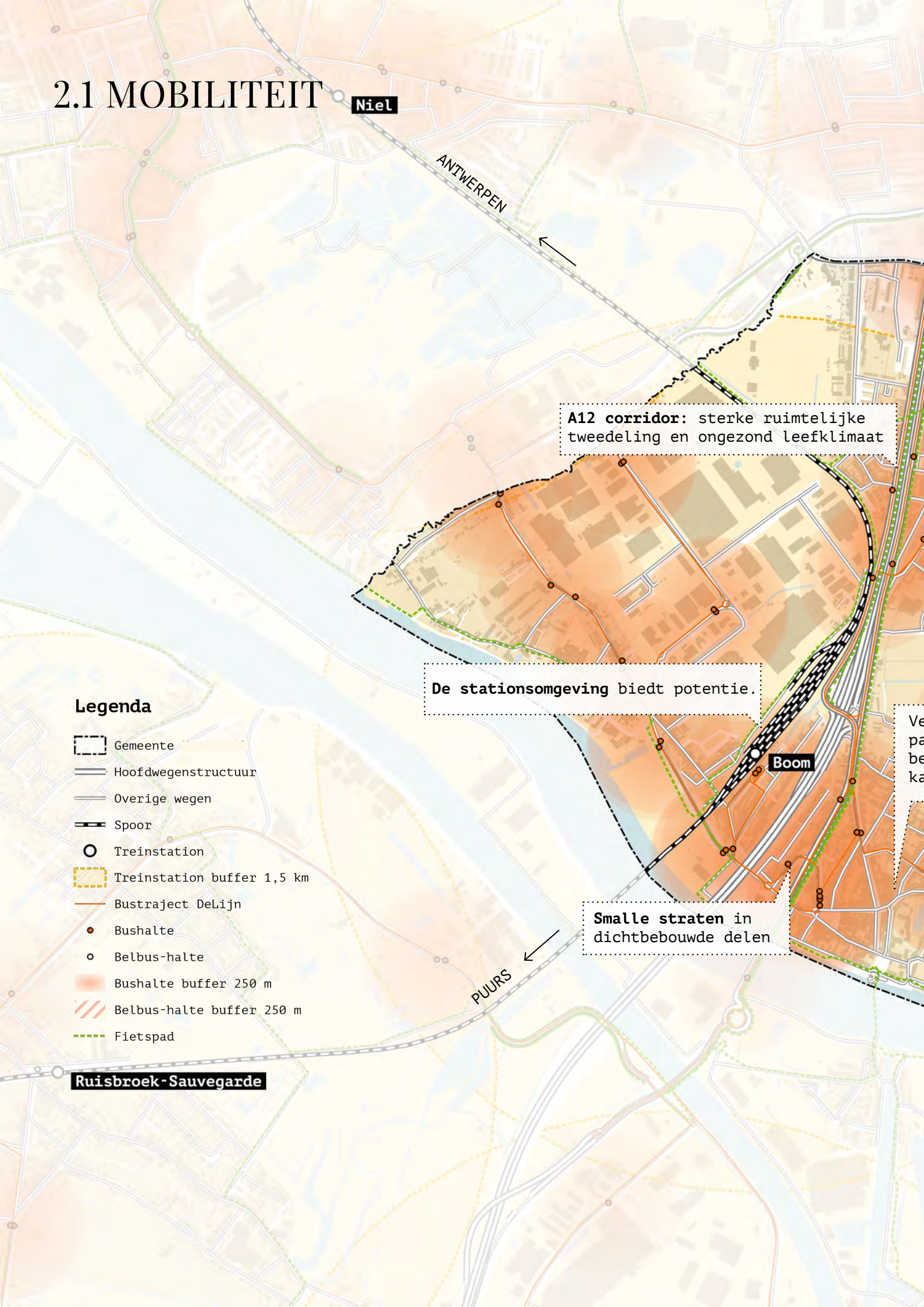
KANSEN

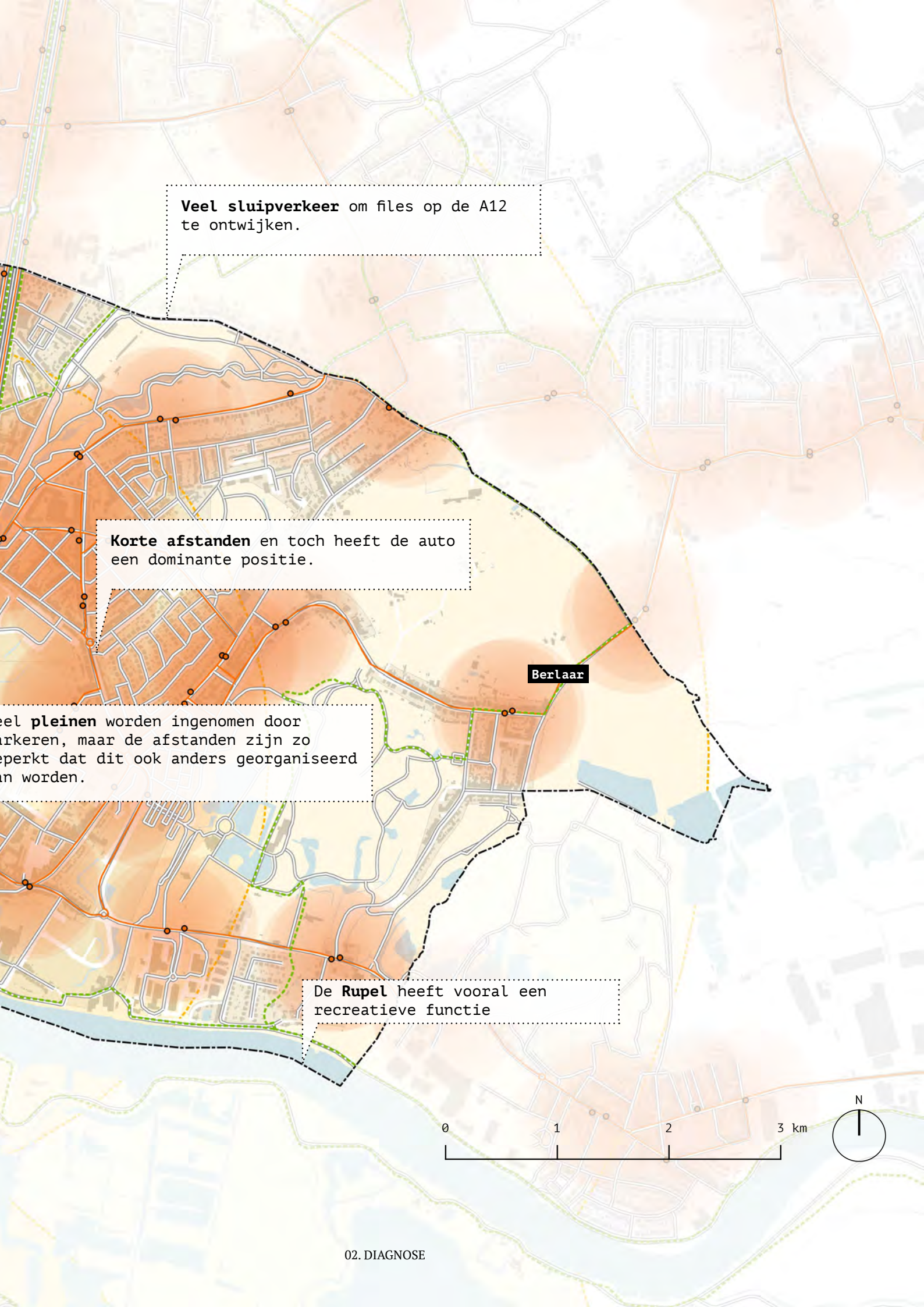
- Potentieel voor geothermie onderzoeken.
- PV-installaties op daken van woningen.
- Hoge dichtheid en beperkte afstanden: gunstige condities voor traag verkeer.

ZWAKTES

- Lage energieprestatie verouderde gebouwde omgeving.
- Weinig ruimte voor windturbines, waarmee de focus op PV-installaties komt te liggen.

2.1 MOBILITEIT



A map of the Berlaar area in Belgium, showing a network of roads and the Rupel river. The map is color-coded with orange and yellow tones. A black dashed line outlines a specific area. Several callout boxes with dotted borders contain text. A scale bar at the bottom indicates distances from 0 to 3 km, and a north arrow is located at the bottom right.

Veel sluipverkeer om files op de A12 te ontwijken.

Korte afstanden en toch heeft de auto een dominante positie.

veel **pleinen** worden ingenomen door parkeren, maar de afstanden zijn zo beperkt dat dit ook anders georganiseerd kan worden.

De **Rupel** heeft vooral een recreatieve functie

Berlaar

0 1 2 3 km



CONTEXT VAN BOOM

Boom is zeer centraal gelegen in de Vlaamse Ruit, wanneer men op kaarten de gemeente aanwijst. Wanneer gekeken wordt naar de aanwezigheid en conditie van netwerken, blijkt echter dat **deze centrale ligging niet tot uiting komt in goede multimodale verbindingen richting de hemelsbreed nabijgelegen centrumsteden**. Verbindingen die wel aanwezig zijn, zoals de A12 en het spoor veroorzaken op lokaal schaalniveau barrières.

REGIONALE BEREIKBAARHEID

De centrale ligging maakt dat een groot deel van België per auto snel te bereiken is vanuit Boom. Binnen 20 minuten rijdt men in goede omstandigheden met de auto naar Antwerpen en Mechelen en binnen 30 minuten naar Brussel. **Daarnaast beschikt Boom over een treinstation, waarvan de frequentie van treinen sinds enkele jaren is toegenomen.** Men kan nu ieder halfuur een rechtstreekse trein naar Antwerpen nemen (30 minuten). Voor een treinreis in andere windrichtingen dient men over te stappen in Puurs, waarheen ook ieder halfuur een trein vertrekt. Dat heeft flinke gevolgen voor het comfort en de snelheid van de reis richting Brussel: **het duurt minstens 75 minuten om Brussel te bereiken met maar liefst 1 of 2 overstapmomenten.**

De bus biedt een goede uitkomst voor Bomenaren die zich in de regio willen verplaatsen en zelfs naar steden als Antwerpen, Mechelen en Brussel willen reizen. De bus is tevens populair bij scholieren uit omliggende dorpen. **Met name bij het station, op de N177, bij scholen ten noorden van het centrum**

en op het Conscienceplein komen veel buslijnen samen. Opvallend is dat bijna al deze autobussen-knooppunten weinig verblijfskwaliteit bevatten. Daarnaast wordt slechts een deel van Boom goed bediend door het busnetwerk. De wijken Kruiskenslei, Driehoek, Noeveren, Hoek en delen van Noord kennen slechts enkele verbindingen.

Op lagere schaalniveaus spelen de N-wegen een grote rol in de bereikbaarheid van Boom. Deze wegen leiden naar omliggende dorpen in alle richtingen en langs de Rupel. Het woon-werkverkeer maakt veel gebruik van deze wegen, wat ook resulteert in sluipverkeer over de N171 tussen de A12 naar de E19. **De meeste N-wegen zijn tweebaans met zeer beperkte ruimte voor traag verkeer.**

Over het algemeen geldt dat Boom **een zeer hoge ingaande en uitgaande pendelintensiteit** heeft ten opzichte van het aantal inwoners dat in de gemeente woont én werkt. In beide gevallen ligt de intensiteit boven de 80%.

RUIMTELIJKE BARRIÈRES

Als kleinstedelijk gebied grenzend aan het grootstedelijk gebied Antwerpen, de aanwezigheid van centrumfuncties, het industriegebied Krekelenberg én met de A12 als corridor tussen Antwerpen en Brussel krijgt Boom veel verkeer te verwerken. Hoewel de snelheid op de A12 tussen Antwerpen en Aartselaar in maart 2019 al is teruggebracht van 90 naar 70 km/h, blijft de weg in Boom 120 km/h en zo een enorme barrière. Ook blijft het westelijk deel van Boom zo gescheiden van het oostelijk deel. Dat komt ook door het beperkte aantal van 7 oversteekplaatsen. Die zijn veelal alleen toegankelijk voor autoverkeer

MOBILITEIT IN CIJFERS

63% van de inwoners zit elke dag achter het stuur. In Vlaanderen is dit 59%.

75% van de inwoners is tussen de 15 minuten en een uur onderweg. Het Vlaams gemiddelde is 61%.

307 mensen reizen dagelijks door station Boom. Dat maakt Boom het 276^e station van Vlaanderen qua grootte.

43% van de Bomenaars voelt zich veilig op de fiets. In Vlaanderen geldt gemiddeld een percentage van 52%.

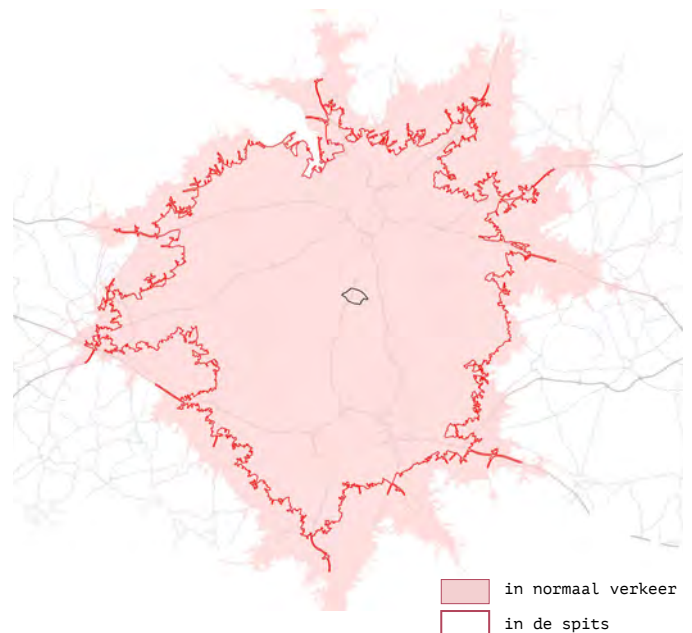
of bieden slechts zeer beperkte ruimte voor voetgangers en fietsers.

Daar komt bij dat langs de verdiepte A12 op straathoogte de Antwerpsestraat loopt. Hier is de snelheid jaren geleden teruggebracht van 70 naar 50 km/h, maar zeer beperkte verblijfskwaliteit maakt dat de weg de barrière van de corridor enkel verergert. **Al met al moet men een barrière van ruim 60 m oversteken.**

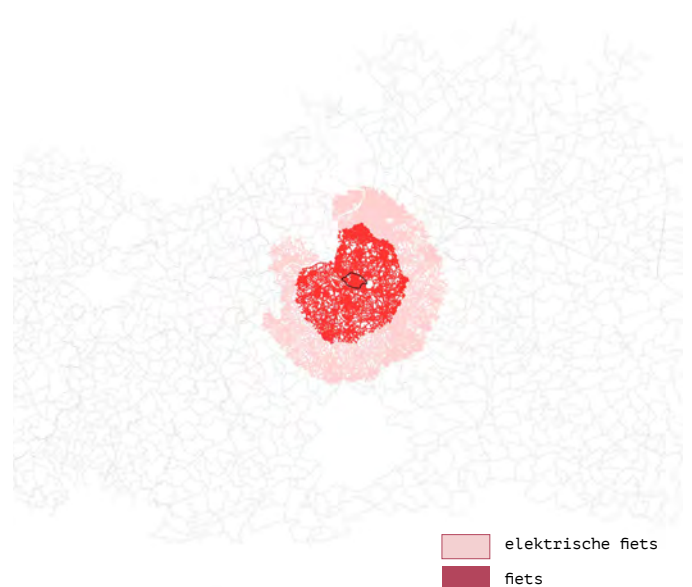
Richting het zuiden komt het spoor vanuit Niel daar nog bij, wat betekent dat de stationsomgeving als een eiland tussen een veelvoud van infrastructuur is komen te liggen. **De huidige situatie van het spoor in combinatie met de A12 en de N177 heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van het station en het centrum.** Tegelijkertijd bieden veel geïsoleerde zones grote potentie, waaronder de stationsomgeving. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is wel dat er geïnvesteerd wordt in de toegankelijkheid van deze sleutelgebieden van Boom.

Tot slot biedt de Rupel veel ruimtelijke kwaliteit en is het een belangrijke identiteitsdrager van Boom. Tegelijkertijd is het ook een barrière richting het zuiden. In Boom bevinden zich wel enkele oversteekplaatsen. Zo kan men gebruik maken van de Rupelbrug in het verlengde van de N177. Deze weg sluit verderop weer aan op de A12. Daarnaast kan men de A12 blijven volgen en via de Rupeltunnel de rivier oversteken. Tot slot bestaat er ieder halfuur een veerdienst tussen de Kaai en Klein-Willebroek. Ter hoogte van Noeveren en de Schorre zijn geen verbindingen, maar gezien de functies aan de overkant van de Rupel is dit ook niet gewenst. Wanneer we verder uitzoomen en kijken naar omliggende gemeenten, valt op dat gemeenten op de gehele rechteroever van de Schelde vrijwel geheel afhankelijk zijn van de oversteekplaatsen in Boom. Richting het oosten komen pas ter hoogte van Mechelen nieuwe opties om over te steken, op een verbinding voor traag verkeer bij Rumst na. **Dat versterkt de 'aanzuigkracht' van Boom vanuit omliggende gemeenten en maakt dat de gemeente als een soort trechter werkt, die verkeer bij de dynamische Brabantse Poort moet verwerken.** Bovendien wordt dit verkeer dwars door woongebieden - inclusief het centrum van Boom - gevoerd met gevolgen voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom.

1. Reikwijdte met de auto van-uit Boom binnen 45 minuten in normaal verkeer en in de spits (maandag ochtend 8:00-8:30).
2. Reikwijdte met de fiets en met elektrische fiets vanuit Boom binnen 45 minuten.
3. OV reistijden vanuit Boom.



1.



2.



3.

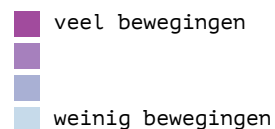
OVERKAPPING VAN DE A12

Een groot deel van de barrièrewerking in Boom wordt veroorzaakt door de A12. Al in het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (2001, p. 135) wordt gesproken over een 'gefragmenteerde stad': *"voor deze ruimte moet onderzocht worden of meer kruispunten kunnen worden ondertunneld of overdekt. Een overdekking maakt het mogelijk stedelijke vernieuwingsprojecten te realiseren hetgeen zeker in Boom een grote versteviging van de stedelijke functie zou betekenen."* Ook heeft de gemeente Boom meerdere malen geopperd om de A12 te overkappen. Geluidswerende schermen als een tussenoplossing werden gezien als dure investering, die het probleem bovendien niet oplost. In 2017 heeft nog een onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheid voor een overkapping vanaf Reet tot aan de Rupeltunnel, die kan worden volgelegd met zonnepanelen.

Ook het onderzoeksteam is van mening dat een overkapping een grote winst voor cohesie en leefbaarheid in Boom kan betekenen. Wel zou dit gefaseerd kunnen gebeuren en kunnen er al grote stappen worden gezet met veiligere en comfortabelere oversteekplaatsen. **Met name tussen woongebieden en tussen de stationsomgeving en het centrum is een vermindering van de barrièrewerking gewenst.**

4. Daily Urban System van Boom: inkomende forenzen* uit andere gemeenten.
5. Daily Urban System van Boom: uitgaande forenzen* naar andere gemeenten.

* in de ochtendspits



IN



4.

MODAL SPLIT

Doordat Boom zeer dichtbebouwd is, zijn afstanden beperkt en dat biedt mogelijkheden voor het stimuleren van traag verkeer, mits netwerken aanwezig én voldoende comfortabel en veilig zijn. Het netwerk rondom belangrijke bestemmingen, zoals het centrum en de stationsomgeving, verdient prioriteit.

Op dit moment gaat 9% van de inwoners te voet naar hun werk, school of opleiding. 17% kiest voor de fiets, 11% voor het openbaar vervoer en 60% kiest voor de auto. **Daarmee heeft de auto nog altijd een zeer dominante positie in Boom.**

46% van de Bomenaren is minstens 30 minuten onderweg. Daarvoor kan het openbaar vervoer een uitkomst bieden. De overige 54% is minder dan 30 minuten onderweg en daarvan is bijna de helft zelfs maar 15 minuten of minder lang onderweg. Investerings in het trage netwerk van Boom kunnen deze groep stimuleren om zich te voet of op de fiets te verplaatsen. Momenteel verplaatst namelijk 45% zich nooit of een uitzonderlijke keer per fiets.

Voor het dichtbevolkte Boom staat bereikbaarheid recht tegenover leefbaarheid en is het noodzakelijk - zeker met de blijvende bevolkingsgroei - om het aandeel van de auto in de modal split op zowel korte als lange termijn te laten afnemen.

UIT



5.

RUIMTE VOOR DE AUTO

89% van de Bomenaren beschikt binnen het gezin over minstens één wagen, motor of bromfiets. Bijna tweederde van de Bomenaren stapt dan ook dagelijks in de auto. Daarnaast vindt bijna eenzelfde percentage dat er voldoende parkeerplaatsen in de gemeente zijn of men is hier neutraal over. In enkele wijken is nu echter sprake van een hoge parkeerdruk, waaronder het centrum. Hier zijn wel diverse parkeerzones aangegeven met in enkele straten betaald parkeren of een beperkte tijd parkeergelegenheid. Ook staan veel vrachtwagens geparkeerd langs de N177, terwijl dit niet is toegestaan.

Een ander probleem is dat Boom geen rondweg heeft. Met name het verkeer dat uit Rumst komt wordt nu door woonwijken gevoerd met een aansluiting op de A12 ter hoogte van het station en het centrum. Ook een goede aansluiting op de N171 mist. De 'Banaan' (de aansluiting tussen de N171A en de N171) lost een deel van de verkeersoverlast op, maar heeft geen aansluiting op de A12. Verder is het noodzakelijk om te blijven zoeken naar manieren om de hoeveelheid verkeer af te laten nemen.

In verkiezingsprogramma's voor 2019-2024 van diverse politieke partijen in Boom wordt de positie van de auto voornamelijk besproken vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. Dat wordt onder meer gezien als voorwaarde voor buurten die dienen als ontmoetingsplaatsen. Wel is er een verschil in ambities voor een duurzamer mobiliteitssysteem: van trajectcontroles om snelheidsduivels tegen te gaan tot het ruimte bieden aan het STOP-principe. Bovendien wordt er veelvuldig gesproken over aanpakken van het parkeerprobleem in diverse wijken, waaronder het centrum. De vraag is of het toevoegen of verplaatsen van parkeerplaatsen daadwerkelijk gecombineerd kan worden met het STOP-principe. Veelal gaat het immers om zeer beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers, die nu wordt ingenomen door de auto (doorgaand verkeer, sluipverkeer en geparkeerde auto's). Daar komt bij dat het STOP-principe ook voor een groot deel gaat over leefbaarheid en aantrekkelijkheid. Dat zijn belangrijke thema's in een gemeente met een beperkte hoeveelheid groen, grootschalige infrastructurele barrières en een zeer hoge dichtheid. Wanneer men daadwerkelijk kiest voor een duurzamer mobiliteitssysteem en dus de voetganger, fietser en het openbaar vervoer de hoogste prioriteit geeft, moet er ingezet worden op zowel push- als pull-maatregelen: maatregelen die enerzijds de auto onaantrekkelijker maken en anderzijds mensen verleiden om de auto te laten staan door de condities voor andere modaliteiten te verbeteren. Een effectieve maatregel is het verlagen



6.



7.



8.

6. In 2019 is het autobussenknooppunt verplaatst van een woonwijk naar de N177. Bron: HLN
7. In 2019 heeft gemeente meer ruimte gecreëerd voor fietsers op de Rupelbrug. Dat is de voor- naamste verbinding voor traag verkeer richting het zuiden. Bron: HLN
8. De Grote Markt wordt nog altijd door auto's gedomineerd. Bron: Nieuwsblad - Kristof Lauwers

van parkeernormen en het verhogen van de nu zeer lage parkeerkosten.

Het streven naar leefbaarheid en aantrekkelijkheid is niet alleen relevant voor wegen, maar ook voor de overige publieke ruimte, waaronder pleinen. Momenteel worden diverse pleinen in het centrum ingezet als parkeerruimte, terwijl deze pleinen ook een functie zouden kunnen invullen als klimaatadaptieve ontmoetingsplekken en als identiteitsdragers van Boom. Voorbeelden zijn de Grote Markt, de Varkensmarkt, de parking Brandpunt en de parking Pachtterslei. Het is bijzonder dat de gemeente enerzijds te kennen geeft te willen streven naar een groener kerkplein voor de Grote Markt en anderzijds bij de werkzaamheden van 2019 aan de Rupelbrug en de Frans de Schutterlaan ervoor kiest om het autoverkeer via de Henri Spillemaeckersstraat rechtstreeks naar de Grote Markt toe te geleiden. Daarmee creëert men meer verkeer op een plek die tevens strategisch gelegen is als verbindingsplek tussen de stationsomgeving en het centrum.

OPENBAAR VERVOER - HET STATION

Momenteel vindt 78% van de Bomenaren dat er voldoende openbaar vervoer aanwezig is in de gemeente. Dat ligt hoger dan het Vlaams gemiddelde (64%).

Toch heeft het openbaar vervoer slechts een aandeel van 11% in de modal split voor woon-werkverkeer. Om het aandeel van het openbaar vervoer te verhogen, dient de gemeente voornamelijk te kijken naar het treinstation. Het station van Boom wordt immers niet veel gebruikt. Op een doordeweekse dag ziet het station iets meer dan 300 reizigers, waarmee het station het 276^e drukste station van België is. De provincie Antwerpen typeert het station van Boom als een lokaal station waar geen IC-treinen stoppen. **De provincie en de gemeente zijn zich hier al van bewust, gezien de recente open oproep voor de stationsomgeving. Daarbij gaat het zowel om plaatswaarde als knooppuntwaarde.** De provincie deelt deze visie.

Het stationsgebied is een geïsoleerde plek in de gemeente tussen infrastructurele barrières, wat onder meer een gevoel van onveiligheid bij bewoners teweeg brengt. De wegen ernaartoe zijn in vervallen staat en niet direct. Ook het gebied zelf is alles behalve een kwaliteitsvolle en leefbare openbare ruimte. Tegelijkertijd biedt het gebied wel veel kansen op opwaardering en kan het als belangrijke strategische ontwikkellocatie gebruikt worden om veel andere projecten op gang te brengen.

Een andere belangrijke kans voor Boom is een HOV-verbinding (snelbussen of sneltrams) langs de A12 richting Antwerpen en/of Brussel. Dit wordt onder andere in de visie van de Lijn de besproken en ook in

Routeplan 2030. Hier wordt al jaren over gesproken. Met een goede HOV-verbinding kan een deel van het autoverkeer op de A12 worden ondervangen.

TRAAG VERKEER

De hoge dichtheid en de nabijheid van de omliggende plekken zou Boom zeer geschikt maken voor traag verkeer. In de statistieken is ook duidelijk te zien dat er gemiddeld meer mensen te voet gaan dan in andere gemeenten. Dat geldt niet voor het aandeel fietsers wat betrekkelijk laag ligt. Met de introductie van elektrisch fietsen wordt de afstand tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Boom ook met de fiets nog makkelijker te overbruggen, waardoor de fiets een steeds aantrekkelijkere optie wordt voor ook de langere afstanden. **Binnen de gemeente valt te winnen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en comfort voor fietsers en voetgangers.** Boom kent al een fietsnetwerk, maar deze kan verder uitgebreid worden en voornamelijk ook veiliger en aangenamer gemaakt worden. Ook uit onderzoek blijkt dat slechts 43% van de inwoners vindt dat het veilig is om te fietsen en 37% dat er voldoende fietspaden zijn. Met name de aanwezigheid van veel scholen vraagt om een veilig traag netwerk.

Er zijn inmiddels verschillende projecten opgestart om fietsverkeer te bevorderen. Zo zijn er vanuit de provincie verschillende fietsostrades die Boom verbinden met de omliggende dorpen. Ook is er sinds september 2019 is er een deelfietsstelsel gelanceerd in Boom. Op het gemeentelijk grondgebied zijn 100 deelfietsen ter beschikking gesteld, verdeeld over 20 'dropzones'.

UITDAGINGEN INZAKE MOBILITEIT

Voor een goed bereikbaar, veilig én leefbaar Boom is het advies om de ambitie voor een duurzamer mobiliteitssysteem te omarmen en daadwerkelijk prioriteit te geven aan traag verkeer en het openbaar vervoer. Het ontmoedigen van autogebruik gaat gepaard met het stimuleren van de overige modaliteiten. De bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers wordt immers momenteel grotendeels bepaald door de gereserveerde ruimte in de wegprofielen en de bestaande infrastructurele barrières. De uitdaging is dan ook om zoveel mogelijk continue en comfortabele regionale en lokale routes te creëren.

Ook met de uitdaging om CO₂-uitstoot te verlagen is het interessant om naar vervoer te kijken. In 2017 veroorzaakte vervoer bijna de helft van de totale CO₂-uitstoot in Boom. Ten opzichte van 2011 nam de totale CO₂-uitstoot zelfs bovengemiddeld toe in Boom met bijna 9%. Om de CO₂-uitstoot te verlagen wordt het prioriteren van duurzaam vervoer een steeds belangrijkere uitdaging voor de gemeente Boom.

DIAGNOSE MOBILITEIT

KANSEN

- *Het treinstation van Boom kan een grotere rol spelen als schakel in het netwerk van zowel het kleinstedelijk gebied Boom als het grootstedelijk gebied Antwerpen.*
- *Een overkapping van de A12 betekent grote winst op het gebied van leefbaarheid, sociale cohesie en bereikbaarheid voor traag verkeer.*
- *Vanwege de hoge dichtheid is Boom zeer geschikt voor lopen en fietsen op dagelijkse routes. De gemeente moet deze ruimtelijke stimulans voor een duurzamer mobiliteitssysteem omarmen.*

ZWAKTES

- *De A12 met de N177 en het spoor functioneren nu als grote ruimtelijke barrières in de gemeente.*
- *Door het hoge autogebruik in de gemeente is de CO₂-uitstoot erg hoog. Dat gaat ten koste van de leefbaarheid en duurzaamheidsdoelstellingen.*
- *Het hoog aandeel van de auto in de modale split en de toenemende verkeersopstoppingen vragen voor alternatieve oplossingen op korte en lange termijn.*

2.2.1 BEBOUWDE RUIMTE - GEZONDE VERSTEDELIJING





GROENSTRUCTUUR

Boom is een gemeente met een zeer hoge dichtheid. **De gemeente telt ruim 2.478 inwoners per km², wat vijf keer zo hoog als het Vlaams gemiddelde is.** Ondanks de hoge dichtheid heeft ongeveer twee derde van de Bomenaren een tuin aangrenzend aan de woning. In de praktijk blijkt dat een groot deel van deze tuinen bebouwd en/of verhard zijn en dus geen onderdeel uitmaken van de groene buitenruimte. Mede hierdoor speelt wijkgroen een grote rol in de gemeente: 92% van de Bomenaren heeft een groenvoorziening op loopafstand thuis. **Daarmee is ruim een kwart van het gemeentelijk oppervlak in beslag genomen door groen.** Ruim driekwart van de inwoners vindt dat er voldoende aanbod aan groen is in de buurt. 57% is tevreden over het zicht op groen. Hoewel 40% minder dan één keer per maand een groenvoorziening in de eigen gemeente bezoekt, is dit nog hoger dan het Vlaams gemiddelde. Bijna 80% bezocht bovendien minstens één keer per maand een groenvoorziening in een andere gemeente.

ONDERWIJS EN SPORT

Boom telde in 2018 3.735 leerlingen. Met name het aantal leerlingen in het secundair onderwijs is de laatste jaren hard gestegen, maar lijkt nu enigszins te stabiliseren. Het aantal leerlingen in het basisonderwijs is gelijkmatiger gestegen in de afgelopen jaren met tussen 2017 en 2018 zelfs een afname. **Wat opvalt is dat Boom hoog scoort op de aanwezigheid van risicokenmerken van kansarmoede.** Op basis daarvan krijgt een kind extra werkingsmiddelen toegekend. Boom scoort ruim boven gemiddeld op de kenmerken 'laagop-



1.

secundair onderwijs komen de kenmerken 'andere thuistaal' en 'wonend in een buurt met veel schoolse vertraging' erbij. Ook het aantal vroegtijdige schoolverlaters lag de afgelopen jaren met gemiddeld 15,0% hoger dan in de provincie (12,1%) en in Vlaanderen (10,0%).

Ruim twee derde van de Bomenaren bezocht afgelopen jaar nooit een sportvoorziening in de eigen gemeente. Slechts 17% deed dat wel minimaal één keer per maand. **Daar komt bij dat slechts een kwart kiest voor een actief vervoersmiddel tussen woonplaats en werk, school of opleiding.** Op jaarbasis fietst bijna de helft nooit of slechts een uitzonderlijke keer bij een korte afstand. Wel gaat bijna 60% minstens wekelijks te voet bij korte afstanden.

VEILIG FIETSEN

Van de ruim 3.700 leerlingen in Boom ging in 2017 ruim 1.200 leerlingen naar school in een andere gemeente. Ook komen er veel scholieren naar Boom. 38% van de scholieren die in Boom naar school gaan, komt met de auto. De meeste scholen in Boom zijn gesitueerd in de wijken Centrum, Noord en langs de A12 in Driehoek en Kruiskenslei. Slechts 26% van de

GEZONDE VERSTEDELIJKE IN CIJFERS

26% van de mensen gaat met de fiets of te voet naar werk, terwijl dit gemiddeld 20% is in Vlaanderen.

83 plaatsen in de ouderenzorg per 100 65-plussers. Het Vlaamse gemiddelde is 76.

92% van de inwoners heeft een groenvoorziening op loopafstand van hun huis.

2.570 leerlingen komen vanuit andere gemeenten naar een school in Boom.

26% van de Bomenaren vindt het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen in de gemeente.

30% van de inwoners ondervindt vaak of altijd hinder door verkeerslawaaï, terwijl dit in Vlaanderen 28% is.

inwoners vindt dat het veilig is voor kinderen om zich te verplaatsen in Boom. **Ook op de staat van de fietspaden en het aantal fietspaden scoort Boom lager dan gemiddeld in Vlaanderen.** In Boom worden al diverse proeven gedaan met school- en fietsstraten. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de impact op mobiliteitsgedrag, maar ook naar de impact op gezondheid in de omgeving. Een voorbeeld is het verweven tot een dekkend netwerk om het fietsgebruik te stimuleren.

GEZONDHEIDSZORG

Net buiten de gemeentegrens ligt het ziekenhuis AZ Rivierenland campus Rumst. Sinds begin 2019 zijn de lokale ziekenhuizen gefuseerd in AZ Rivierenland, waardoor de verschillende afdelingen verdeeld worden over de regio. In de campus Rumst wordt momenteel fors geïnvesteerd in twee nieuwe afdelingen en blijven de diensten spoedgevallen en intensieve zorg bestaan. Naast het ziekenhuis zijn er meerdere kleine zorginstellingen. Over het algemeen zijn de inwoners tevreden over de gezondheidszorg. In Boom zijn dan ook meer plaatsen in de ouderenzorg dan gemiddeld.

GELUIDSOVERLAST

De ligging aan de A12 met daaraan verbonden diverse N-wegen is gunstig voor de bereikbaarheid van de gemeente. Ze zorgen echter ook voor een zware geluidsbelasting, dicht bij het bebouwde deel van de gemeente. **Bijna een derde van de inwoners ondervindt last van lawaai door het verkeer, waarbij de A12, de Broekweg en de N177 geluid produceren van > 70 dB.**

LUCHTKWALITEIT

Volgens het burgeronderzoek CurieuzeNeuzen van de Standaard zijn er diverse plekken in Boom met onvoldoende luchtkwaliteit. Daarbij gaat het allereerst om de A12, onder andere bij de kruising met de N177 (35 - 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Ten tweede scoort het centrum van Boom op verschillende plekken slecht: bij de Vrijheidshoek, de Antwerpsestraat en de Tuyaertstraat. Op die laatste plek geldt zelfs de slechtste luchtkwaliteit van Boom met een meting van 41,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Andere plekken in de gemeente hebben redelijk hoge NO_2 -concentraties, hoewel dit afneemt in gebieden met meer ruimte voor groen en minder autoverkeer.

1. CurieuzeNeuzen kaart onderzoek voor Boom: de slechtste luchtkwaliteit is op de Tuyaertstraat: 41,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
2. Een fietsstraat in het centrum
3. Het centrum is qua afstanden zeer geschikt voor traag verkeer, maar geeft op veel plekken een slechte veiligheidsbeleving.



2.



3.

ASBESTSTORT

In de Kleiputten ter hoogte van de Bosstraat is een voormalige asbeststort. Eind 2019 werden er reeds bewarende maatregelen genomen in het kader van de algemene veiligheid en gezondheid, waarbij onder andere de afdekking van de ongebonden asbest werd uitgevoerd. Daarnaast heeft OVAM ook de definitieve sanering opgelegd.

VEILIGHEID EN VANDALISME

Veiligheid is een belangrijk thema in Boom, gezien het hoge aantal gewelddadige misdrijven, diefstallen en de grote hoeveelheid vandalisme. 21% van de inwoners voelt zich vaak of altijd onveilig in de gemeente. 35% geeft aan dat dit af en toe het geval is. Daarmee scoort Boom beduidend slechter dan gemiddeld in Vlaanderen.

De politiek geeft naast bijvoorbeeld een grotere politiezone ook aan dat preventie via de inrichting van de openbare ruimte (voldoende verlichting, sociale controle) ook fundamenteel zijn voor het veiligheidsgevoel. Daarnaast kan het veiligheidsgevoel versterkt worden door mensen samen te brengen en te werken aan cohesie. Boom is immers een gemeente met enorm veel verschillende nationaliteiten en bovendien wijken die van elkaar afgesneden zijn door infrastructurele barrières. Daarnaast is er relatief veel armoede en werkloosheid. Een verbinding van de sociaaleconomische thema's en de ruimtelijke thema's kan een belangrijke koppelkans voor de gemeente Boom zijn.

2.2.2 BEBOUWDE RUIMTE WONEN

Boom blijft de komende jaren groeien tot ongeveer 19.607 inwoners in 2035.

Noeveren biedt mogelijkheden, wanneer wonen, erfgoed en natuur worden gecombineerd met aandacht voor de Rupel.

Legenda

-  Gemeentegrens
-  Gebouw in woongebied (Gewestplan)
-  Overig gebouw
-  Woonreservegebied
-  Spoor
-  Treinstation
-  Treinstation buffer 1,5 km
-  Hoofdweg

Totaal voorzieningenniveau - toestand 2015

-  beperkt
-  matig
-  goed
-  zeer goed

Ruisbroek-Sauvegarde

Het centrum kent veel leegstand en heeft weinig kwalitatieve openbare ruimte. De auto domineert op veel plekken, wat ten koste gaat van de verblijfsfunctie.

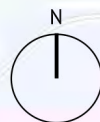
Wijken zijn slecht verbonden en ook parken zijn niet erg toegankelijk.

Open ruimten in de gemeente bieden kansen om met hoogwaardige publieke ruimte de dichtbevolkte gebieden kwaliteit te geven.

Woningen zijn in slechte staat en ook zeer goedkoop.

Veel wijken hebben onafgewerkte randen en een weinig hiërarchisch netwerk.

0 1 2 3 km



De ligging aan de grootstedelijke as tussen Antwerpen en Brussel, de ligging ten noorden van de as Mechelen - Sint-Niklaas en de ligging in de Rupelstreek maakt dat Boom sterk beïnvloed wordt door bovenlokale structuren. **Regionaal gezien kan Boom zichzelf - in samenwerking met omliggende gemeenten - beter op de kaart zetten tussen Antwerpen en Brussel.** Het kleinstedelijk gebied Boom vormt immers een uniek deel aan de rand van het grootstedelijk gebied Antwerpen. Daarbij kan de open ruimte versterkt worden ten behoeve van een aantrekkelijkere gemeente om te wonen én te werken. Op lokaal schaalniveau kunnen ruimtelijke ingrepen helpen om de leefomgevingskwaliteit in Boom te verbeteren, zowel voor bewoners als bezoekers, met als uiteindelijk doel om een aangenaam centrum in de Rupelstreek te vormen.

BEVOLKINGSGROEI

Op dit moment heeft de gemeente Boom een totale bevolking van 18.526 inwoners op een oppervlakte van 7,37 km². **Daarmee heeft de gemeente een dichtheid van 2.478 inwoners per km², wat ver boven het Vlaams gemiddelde is en vergelijkbaar met Antwerpen.** Dit is een direct gevolg van het verleden met de steenbakkerijen en de kleiputten, waarbij een hoge dichtheid de industriële ontwikkeling ten goede kwam. Het oppervlakte aan bebouwde percelen neemt inmiddels echter wel 41,1% van het totale gemeentelijk oppervlak in beslag met daarop 8.162 woongelegenheden.

Tussen 2005 en 2019 nam de bevolking van Boom toe met ruim 15% van 15.729 inwoners naar 18.244 inwoners in 2019. Ter vergelijking: in Vlaanderen steeg het aantal inwoners tussen 2005 en 2019 met 9%.

Daarmee groeit Boom en ook Vlaanderen vele malen harder dan België als geheel; waar het groeicijfer al jaren rond 0,5% ligt. De sterke groei van Boom is voor een groot deel gelinkt aan de goedkope huisvesting, die vooral kansarmen aantrekt. De stijging is vooral te danken aan de instroom van nieuwkomers, die vaak niet de moeite nemen om een huis te renoveren. Tegelijkertijd slinkt de middenklasse wel: mensen sturen hun kinderen naar scholen buiten Boom of verlaten de gemeente geheel. **Deze demografische groei én verschuiving is een grote uitdaging voor de gemeente.**

De verwachting voor het Vlaams Gewest is dat de bevolking van 6,5 miljoen inwoners in 2016 zal stijgen tot 7,1 miljoen inwoners in 2040 en uiteindelijk 7,4 miljoen inwoners in 2060. Daarmee is de groei minder sterk dan de groei in de afgelopen drie decennia (21.000 inwoners per jaar versus 28.000 inwoners per jaar). Logischerwijs neemt hiermee ook het aantal huishoudens toe tot 3,1 miljoen in 2040 (jaarlijks 16.200 huishoudens gemiddeld). Er wordt voorspeld dat met name huishoudens met samenwonenden, eenoudergezinnen of alleenstaanden zal stijgen. Dit wordt mede veroorzaakt door de vergrijzing. Het aantal huishoudens zal dus sterker groeien dan de bevolking.

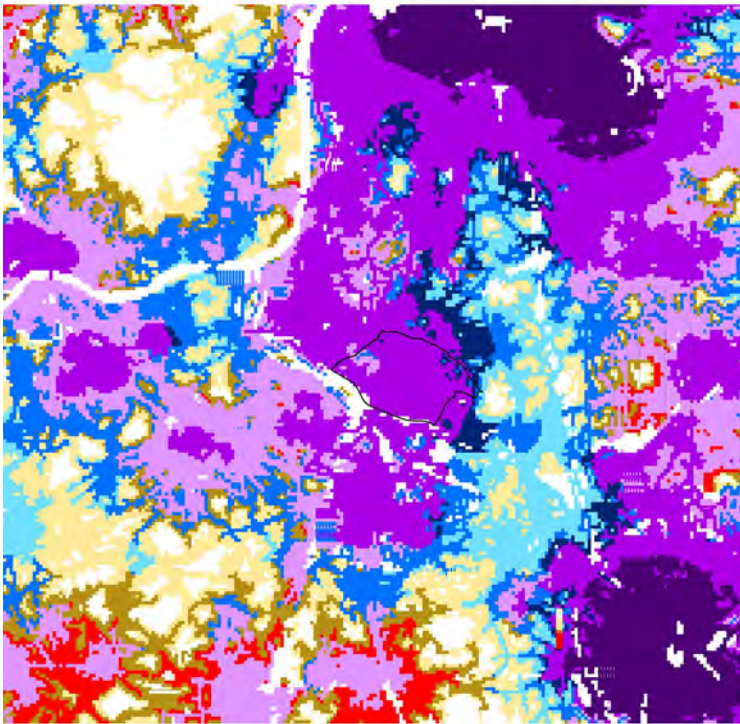
Volgens de Vlaamse overheid zal tot 2024 de bevolking in de meeste Vlaamse steden en gemeenten blijven groeien. Wel bestaat er veel lokale variatie. **Voor Boom is het de verwachting dat de gemeente tussen 2019 en 2024 zal groeien met 2,19% tot 18.644 inwoners in 2024.** In 2035 zal de gemeente uiteindelijk kunnen rekenen op 19.607 inwoners, een stijging van bijna 10,2% ten opzichte van 2017. Voor huishoudens geldt dat Boom in 2019 7.559 huishoudens telt en ook dat aantal zal de komende jaren toenemen tot 7.735

WONEN IN CIJFERS

€ 182.618 was de gemiddelde prijs van een woonhuis in 2016. In Vlaanderen lag dit gemiddelde € 45.862 hoger.

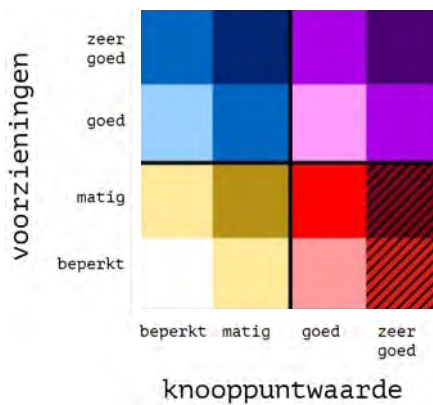
59,2% is het stijgingspercentage van de gemiddelde verkoopprijs voor een woonhuis (2005-2016). In Vlaanderen was dit 63,6%.

11,5% is de groei van de oppervlakte die in beslag wordt genomen door bebouwde percelen tussen 2007 en 2017 bij een bevolkingsgroei van 9,3%. In Vlaanderen was dit 11,4% bij een bevolkingsgroei van 7,8%



Legenda

Synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau - toestand 2015



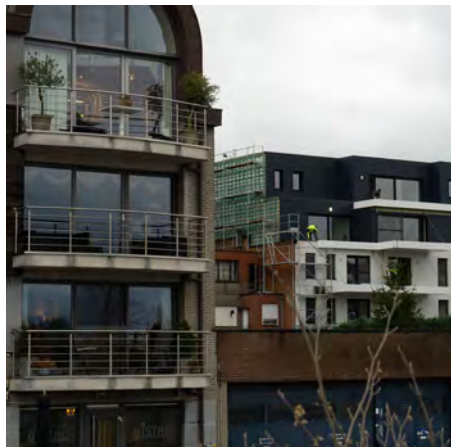
1

EEN DIVERSITEIT AAN WOONGEBIEDEN

1. Kaart knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, VITO.
Bijna de volledige gemeente wordt gekenmerkt door een goed voorzieningenniveau en een zeer goede knooppuntwaarde. Enkel aan de noordoostkant daalt de knooppuntwaarde en aan de zuidwestkant het voorzieningenniveau
2. De stationsomgeving
3. Wonen langs de Rupel
4. Wonen in Noeveren



2



3



4

huishoudens in 2024 (+2,3%) en uiteindelijk 8.130 huishoudens in 2035 (+7,5%). Daarmee groeit het aantal huishoudens beduidend harder dan het aantal inwoners, wat verklaard kan worden door de toename van een-persoonshuishoudens als gevolg van vergrijzing. **Toch wordt voorspeld dat de gemiddelde gezinsgrootte in Boom de komende jaren licht zal toenemen - in tegenstelling tot veel andere Vlaamse gemeenten.** Met name het aantal gezinnen met minderjarige kinderen ten opzichte van private huishoudens is in de afgelopen twintig jaar juist toegenomen, terwijl dit percentage in Vlaanderen flink afnam. Bij gezinnen zonder minderjarige kinderen was het tegenovergestelde aan de hand.

Aan bovenstaande prognose (op basis van de data van Statistiek Vlaanderen kan een bandbreedte worden toegevoegd, omdat de gemeente en ontwikkelaars uitgaan van een veel hogere groei, gebaseerd op de groei van de afgelopen jaren. Als ondergrens hanteren we een groei van 12% van het aantal inwoners tussen 2015 en 2035. Als bovengrens hanteren we een groei van 1% per jaar, wat neerkomt op 13% groei tussen 2017 en 2035, oftewel 19.471 inwoners in 2025 en 21.507 inwoners in 2035.

SOCIALE EN RUIMTELIJKE UITDAGINGEN VOOR HET KLEINSTEDELIJK GEBIED

In de late twintigste eeuw heeft de streek een gedaantewisseling ondergaan met het verdwijnen van de kleinontginning en baksteenfabrieken. **De postindustriële transformatie van de Rupelstreek is nog altijd merkbaar, gezien de vele ruimtelijke én sociale uitdagingen.** Daarbij gaat het om woongebieden, het ondernemingsklimaat, werkgelegenheid, leefbaarheid en imago. Dit is tevens opgenomen in het kaderplan 'kleinstedelijk gebied en ontginningsgebied Boom - Rumst'.

Daar komt bij dat Boom in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen al is geselecteerd als **'kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau'** (1998, herzieningen in 2004 en 2011). Ook daarbij wordt de link gelegd tussen de ruimtelijke en sociale uitdagingen, aangezien het beleid in deze categorie gebieden erop gericht is om de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren opnieuw voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. **Dat vraagt enerzijds om aandacht voor een kernversterkend beleid met het benutten van de stedelijke potenties en anderzijds aandacht voor de kernen in het buitengebied.** Het gaat nadrukkelijk niet enkel om het maken van een kwantitatieve slag, maar ook om een kwalitatieve slag wat betreft het woningbestand, voorzieningen en de economische structuur.

In de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (2011) wordt Boom tevens aangemerkt als kleinstedelijk gebied, maar voor het gebied Boom-Rumst wordt een beleid voorgesteld dat zich richt op de stedelijke en dynamische rol van het gebied. **Concentratie van functies moet het mogelijk maken om de omliggende natuur en open ruimte vrij te waren voor verdere aantasting.** Leefbaarheid via herstructurering en verluchting is hierbij een essentiële opgave.

Op gemeentelijk schaalniveau heeft de gemeente de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Boom in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2001) samengevat. **Daarin wordt gezegd dat Boom zich moet ontwikkelen tot een multifunctionele gemeente op verschillende niveaus en tot een stedelijke kern waar het goed is om te wonen.** Daarnaast wil Boom ook blijven gelden als groene gemeente en een belangrijke schakel zijn in het ecologisch waardevol systeem.

De uitspraken uit verschillende beleidsdocumenten overlappen voor een groot deel met elkaar. Hoewel deze uitspraken in enkele gevallen al ruim vijftien jaar geleden zijn gedaan, zien we nog altijd veel van de destijds geconstateerde problemen terug in de gemeente.

BEVOLKINGSSAMENSTELLING

Boom kent een zeer heterogene bevolking. Veel culturen zijn vertegenwoordigd in de gemeente met in totaal 35,9% niet-Belgen, ten opzichte van het Vlaams gemiddelde van 22,3%. Onder jongeren is dit percentage nog veel hoger: 56,0% ten opzichte van 34,5%. Bovendien neemt het percentage niet-Belgen al jaren toe, wat ook het geval is in het Vlaams gewest. Het aandeel inwoners met een herkomst van buiten de EU is daar voor een groot deel verantwoordelijk voor.

In de gemeente wonen meer jongeren dan gemiddeld in Vlaanderen: 23,2% tegenover 19,4%. Ook groeit de groep van 0-19 jaar al jaren. De groep van 40-59 jaar neemt ook nog altijd toe in Boom en beide groepen groeien sneller dan het aantal 80-plussers.

Qua migraties is het opvallend dat in 2018 bijna evenveel mensen (1.393) naar de gemeente Boom kwamen als het aantal dat de gemeente verliet (1.188). Al jaren liggen deze aantallen hoog en beide bewegingen zijn sinds 1990 verdubbeld in omvang. In 2017 gaf nog 30% aan de intentie te hebben om binnen vijf jaar te verhuizen. Ook is slechts 40% van de Bomenaren trots op de gemeente.

De gemeente Boom kent een zwakke sociale structuur. Slechts de helft van de Bomenaren geeft aan veel contact te hebben met andere buurtbewoners. Ook vindt maar 52% dat er zorg wordt gedragen voor elkaar. **Daar komt bij dat er veel verschillende culturen vertegenwoordigd zijn in Boom, maar dat slechts 31% vindt dat deze culturen goed samenleven in de gemeente.** Ook vindt maar net iets meer van de helft van de mensen dat als je mensen uit een andere cultuur beter leert kennen, ze sympathiek blijken te zijn.

Tot slot voelen veel mensen zich onveilig. Gezien het uitzonderlijk hoge aantal misdrijven (ruim twee keer het Vlaams gemiddelde) is dit ook terecht. De politiek pleit veelal voor het toevoegen van camera's en het uitbreiden van het aantal politiemensen. **De vraag die in deze Scan wordt gesteld is hoe er ruimtelijk gezien kan worden bijgedragen aan meer cohesie en een groter veiligheidsgevoel.**

MORFOLOGIE VAN BOOM

De Rupelstreek - waar Boom onder valt - staat bekend om **de historische rol van de baksteenproductie**, wat een grote impact op het ruimtegebruik heeft gehad (zie ook de paragraaf 'Open Ruimte'). Nog altijd is zichtbaar hoe zoveel mogelijk gebied werd ingezet voor de kleiontginning, wat heeft geleid tot **een zeer dicht-bevolkte stedelijke structuur** tot aan de rand van de kleiputten. Gebieden verspreid over de gemeente - maar wel allemaal gelegen aan de randen van deze kleiputten - kennen hierdoor eenzelfde hoge dichtheid.

Tussen de dichtbevolkte gebieden liggen open zones, die vaak functioneren als parken. Ook liggen er open zones (nog) zonder duidelijke bestemming, zoals De Klamp en het gebied rond de rechtbank. De reden hiervoor is dat gebieden met hoge dichtheden langzaam zijn uitgegroeid van kleine korrels langs belangrijke wegen tot echte nederzettingen, die langzaam aan elkaar zijn gegroeid. De huidige wijken Noeveren, het centrum, Kruiskenslei, Boom-Noord, De Schomme en Den Hoek zijn hier allemaal voorbeelden van. Tussen deze wijken bleven restruimtes over, de eerder genoemde open zones.

Ondanks deze ontwikkeling zijn de afstanden in Boom nog altijd zeer beperkt. De gemeente is grofweg 2,5 kilometer lang en 4 kilometer breed. Dat voelt heel anders, gezien de verschillende ruimtelijke barrières als gevolg van de verkeersstructuur. Veel gebieden zijn hierdoor slecht verbonden en (deels) gaan functioneren als een soort restgebieden. Tegelijkertijd hebben de wijken - als gevolg van de liggingen aan de randen van kleiputten - zich als afzonderlijke gebieden ontwikkeld, in plaats van dat er een coherente structuur

van de openbare ruimte af te lezen is. Het gebrek aan coherentie en aan een hiërarchie in de structuur van de openbare ruimte maakt het ook moeilijker om ontmoetingsplaatsen aan te wijzen in de verschillende wijken van de gemeente, die de sociale structuur mogelijk zouden kunnen versterken. Wanneer het openbaar domein wel potentie voor verblijven toont, heeft de verkeersafwikkeling prioriteit gekregen boven een eventuele verblijfsfunctie.

Omdat de gebieden in Boom zeer van elkaar verschillen, worden ze afzonderlijk besproken.

Het centrum

Wanneer van Boom wordt gezegd dat de gemeente nog altijd een centrumrol speelt, gaat dit vooral om grootschalige voorzieningen. Qua winkelcentrum is de gemeente er in de afgelopen decennia op achteruit gegaan. **Het aantal winkels is in 10 jaar tijd met een derde afgenomen.** Een groot deel is niet herbestemd, waardoor de totale lege winkelvloeroppervlakte bijna vier keer boven het Vlaams gemiddelde uitkomt. Wanneer men door het centrum van Boom loopt, valt het aantal gesloten plinten dan ook op. Dat komt de sociale veiligheid niet ten goede.

Des te belangrijker is het om - naast het stimuleren van meer winkels - in te zetten op functionering in het centrum. Dat vergt inzet om de leefbaarheid in het centrum te vergroten: momenteel is het centrum erg verhard, rijdt er veel verkeer door het centrum en worden kwaliteiten onvoldoende zichtbaar. Een belangrijke kwaliteit is de ligging aan de Rupel, waarvoor het RUP Kaai is opgesteld met als doel om de woonzone gelegen tussen het centrum en de Rupel een stedelijk waterfront te geven met een doorbraak naar het centrum. Zo wordt geïnvesteerd in de relatie tussen het centrum en de Rupel, die verloren is gegaan. Bij veel scenario's wordt echter geredeneerd vanuit het mobiliteitsplan voor het centrum: men moet nog altijd langs de Rupel kunnen rijden en aan de Kaai parkeren. Met een centrum van pakweg 800 bij 500 meter is het zeer de vraag of dit noodzakelijk is en of deze ruimte niet in dienst moet staan van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum. Vanaf een mobipunt aan de rand van het centrum kan men immers binnen enkele minuten op de Grote Markt staan.

Ook andere plekken met potentie voor een verbetering van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum staan vaak in dienst van het faciliteren van autoverkeer in het centrum, zoals de Grote Markt en de Varkensmarkt.

De zone rondom het centrum wordt in beleidsdocumenten veelvuldig beschreven als een 'stedelijk-

ke gordel' of een 'boog van activiteiten'. Hoewel hier inderdaad enkele grootschalige functies gesitueerd zijn, geldt dit niet als een bruisend gebied en is de openbare ruimtestructuur moeilijk leesbaar. Dit gebied kan als een soort campus worden ontwikkeld, waarin zowel het centrum als omliggende woonwijken kunnen overlopen.

De stationsomgeving

De stationsomgeving vormt nu een geïsoleerde plek in de gemeente. Dat terwijl de omgeving een sleutelpositie heeft ten opzichte van het centrum, de Rupel en het te ontwikkelen gebied Noeveren. De grote kwaliteit van dit gebied komt nu vrijwel geheel voort uit de knooppuntwaarde op bovenlokaal schaalniveau: het station biedt een rechtstreekse verbinding naar Antwerpen. Zowel voor Bomenaren die hier wonen als voor bezoekers is wett de omgeving een troosteloze indruk. De uitdaging is om de knooppuntwaarde verder te versterken, zowel op lokaal als bovenlokaal niveau, en hier een sterkere plaatswaarde aan te koppelen. Het toevoegen van programma en het beter definiëren van het gebied kan daaraan bijdragen. De omgeving is eerder al uitgeroepen als strategisch ontwikkelgebied en de gemeente heeft hiervoor inmiddels een Open Oproep uitgeschreven en eind 2021 zal het Masterplan over de Stationsomgeving beschikbaar zijn.

Noordelijke kernen

De noordelijke kernen Kruiskenslei en Driehoek worden gekenmerkt door gesloten rijwoningen, grote appartementengebouwen en tuinwijken. Kruiskenslei is al door de A12-corridor afgesneden van het centrum en met de ontwikkeling van Krekelenberg II en de 'Banaan' wordt de wijk nog verder geïsoleerd. Goede verbindingen over de A12 en het liefst een overkapping van de A12 zijn essentieel om de wijk nog enige kwaliteit te bieden en de samenhang in Boom te versterken. De wijk kent enkele openbare ruimten, maar deze zijn ofwel beperkt ingevuld ofwel gebruikt als parkeerruimte.

De wijk Driehoek heeft als belangrijke kwaliteit de ligging naast het Gemeentelijk Park. De oriëntatie van deze wijk ligt dan ook eerder richting het oosten dan richting het westen (de A12). De wijk bevat enkele open plekken, maar deze bevatten weinig verblijfskwaliteit. Langs het Gemeentelijk Park liggen enkel parkeerplaatsen, wat de verbinding met het park verzwakt. Ook zijn er slechts een paar plekken waar het park betreden kan worden.

Noord

De wijk Noord is de grootste wijk en bestaat voornamelijk uit gesloten bouwblokken, een tuinwijk en villa's. Door de demping van kleiputten kreeg de wijk

de kans om verder uit te breiden, hoewel de gemeente de resterende nog ongedempte kleiputten als groen hart bewaart. Dat is een zeer verstandige keuze. Verdere groei kan bovendien nog worden opgevangen door inbreiding en hoeft niet ten koste te gaan van deze groene harten. Voor Bos N geldt echter wel dat het gebied slecht toegankelijk is en er weinig sociale controle is. Het Conscienceplein met de vele bushaltes is een belangrijke verzamelplek in de gemeente en hier liggen ook diverse scholen- en sportcomplexen. Een groot deel van de wijk draait enkel om de woonfunctie. De gemeente kan de structuur van de wijk versterken door vanuit het Conscienceplein, Bos N, het Gemeentelijk Park en het centrum de overige open plekken in de gemeente te verbinden via een traag netwerk. Op die manier ontstaat er meer hiërarchie en dus een meer leesbare structuur.

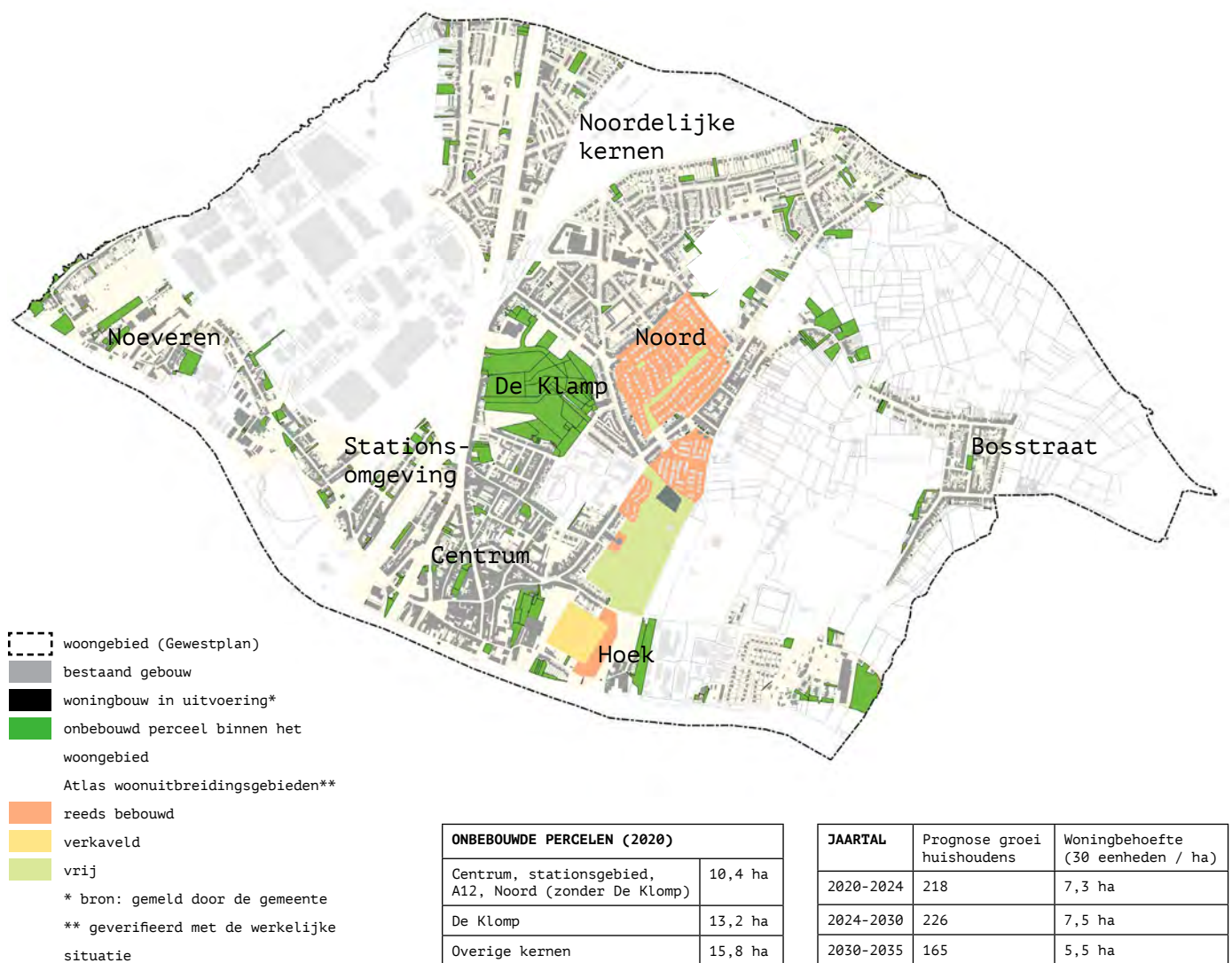
Bosstraat

De wijk Bosstraat bevindt zich op het cuesta-front nabij de kleiputten Terhagen. De wijk is een soort compact eiland, omringd door groengebieden.

Gezien het ontstaan van de wijk Bosstraat in de restruimte tussen voormalige kleiontginningsgebieden kent de wijk een veelal aaneengesloten compact karakter. De zuidelijke uitloper van Bosstraat heeft zich op het verhoogd plateau echter ontwikkeld als een wig tussen recreatiegebied de Schorre en het toekomstige natuur- en recreatiegebied Kleiputten Terhagen. Het lint langs de Bosstraat is meer dan 500 meter lang en kent geen formele doorgangen: een gemiste kans. In eerste plaats kan gestreefd worden naar het zo compact mogelijk houden van dit gebied en het lint verder te vergroenen. Een volgende stap is het opkopen en eventueel slopen van panden of bouwrechten via een strategisch afbouwbeleid (geen renovatie toelaten met sloop tot gevolg), kunnen doorwaadbare compacte bouwblokken in het groen ontstaan. Hierdoor kan in de toekomst de continuïteit tussen de twee gebieden tot stand komen.

Noeveren

Het historische woon-werkgebied én beschermd dorpsgezicht Noeveren bevindt zich tussen het bedrijventerrein Krekelenberg en de Rupel. Hoewel postindustriële sites vaak verstrengeld zitten in het stedelijk weefsel, geldt voor Noeveren dat door de verschillende infrastructurele barrières het gebied slecht verbonden is met het centrum van Boom, wat herontwikkeling een uitdagende opgave maakt. Toch is Noeveren uniek en biedt de ligging, mits er geïnvesteerd wordt in goede verbindingen, veel potentie. Noeveren kan herontwikkeld worden als historisch landschapspark, waar groen, erfgoed en wonen op gelijke voet staan met duurzaamheid als centraal thema.



Het is belangrijk om te beseffen dat ligging aan de Rupel ook betekent dat Noeveren voor Boom dé link is met de natuurgebieden in Niel. Daarom is het essentieel om bij het ontwikkelen van een masterplan groene corridors toe te voegen. Ook als Krekelenberg I en II groene raamwerken willen zijn, is dit de plek om vanaf de Rupel groene corridors richting dit gebied te laten lopen. Zo worden continue groenblauwe netwerken gecreëerd.

Tot slot is het voor de verbinding met het centrum en de stationsomgeving van belang om de 'Poort van Noeveren' af te bouwen en de industriële functies te verplaatsen naar de overkant van de Rupel.

Hoek

Het historische woon-werkgebied Hoek bevindt zich ook op de linkeroever van de Rupel, maar aan de oostkant van het centrum. De morfologie met gesloten bebouwing volgt de afmetingen van de oorspronkelijke kleiputten. Het ontbreken van infrastructurele barrières zorgt voor een gunstige positie van Hoek ten opzichte van het centrum. Wel ligt ook hier een KMO-zone, die

beter verplaatst kan worden naar Krekelenberg. Dit wordt ook geadviseerd om de hoeveelheid zwaar verkeer door Boom te laten afnemen.

Met de uitbreidingen aan de kant van het centrum (o.a. Pachterslei) groeien beide zones steeds meer naar elkaar toe. Het is daarom essentieel om voldoende ruimte voor groene verbindingen van de Rupel naar de achterliggende open ruimte te reserveren.

De Klamp

Eén van de gebieden waar de groei van Boom kan worden opgevangen is De Klamp. Deze zone is momenteel nog onbebouwd, maar ligt wel op een zeer strategische plek in de gemeente. Omdat omliggende wijken vaak kampen met een tekort aan openbare ruimte (met name voor verblijven en voor traag verkeer), kan De Klamp een deel van dit ruimtetekort opvangen door zelf voldoende openbare ruimte te bieden en een deel van de parkeerdruk op te vangen. Zo ontstaat er meer flexibiliteit bij het herinrichten van deze straten. Voor De Klamp is het van groot belang dat er enkel compact ontwikkeld wordt, zodat er voldoende open ruimte overblijft.

WONINGAANBOD EN -OPGAVE

Over het algemeen kan worden gesteld dat het woningbestand in Boom zeer verouderd is en bovendien in een slechte staat verkeert. De vernieuwing van het woningbestand is inmiddels wel op gang gekomen, maar desalniettemin een grote opgave.

Daar komt bij dat het thema 'bebouwde ruimte' ook gaat over de openbare ruimte en de ondergrond. **Een grote uitdaging voor Boom is het verouderde rioolsysteem, wat na jaren van achterstallig onderhoud hard aan vervanging toe is.** De gemeente heeft Pipda al ingeschakeld voor een inventarisatie en een programma. **De noodzakelijke investeringen van meerdere miljoenen euro's voor beheer kunnen het best zo goed mogelijk worden ingezet door bij het open leggen van straten direct de bovengrond ook aan te passen, gezien de mogelijke ambities voor bijvoorbeeld mobiliteit, sociale cohesie en klimaatadaptatie.** Op verschillende plekken toont de gemeente hier al mee bezig te zijn.

Qua woningbouwopgave geldt dat de komende jaren het aantal huishoudens zal blijven toenemen. Momenteel telt Boom 8.225 woongelegenheden en met lopende projecten kunnen daar nog 525 woongelegenheden bij worden opgeteld (m.u.v. de grotere projecten zoals de Klamp en de stationsomgeving). **Wanneer men rekent met een overaanbod van 3%, wat noodzakelijk is voor een gezonde woningmarkt, heeft Boom tot minimaal 2029 voldoende woongelegenheden om de groei op te vangen als er wordt uitgegaan van hoogte groeiprognoze (inwonersgroei: 1% per jaar).** Wanneer wordt uitgegaan van de prognoses van Statistiek Vlaanderen, dan heeft Boom tot ruim na 2035 nog voldoende woningen. Daarnaast lopen er al meerdere woningbouwprojecten, zoals de stationsomgeving en De Klamp, waardoor het aantal woongelegenheden nog verder zal toenemen.

Tegelijkertijd zijn veel woningen in een bijzonder slechte staat. Het is daarom belangrijk om per geval te overwegen of renovatie de voorkeur verdient boven sloop.

Wanneer de prognoses voor het aantal huishoudens worden vergeleken met de evolutie van het aantal woningen per woningtype, zien we wel dat er nieuwe behoeften ontstaan. Het aantal appartementen staat niet in verhouding tot het aantal (verwachte) een- of tweepersoonshuishoudens. **Het is daarom verstandig om - ook in het kader van voldoende ruimte voor groen en verblijven - te focussen op appartementen.**

Op basis van data blijkt dat Boom maar liefst 409 onbebouwde percelen telt, waarvan voor een deel al

ontwikkelpannen worden gemaakt. Een aanzienlijk deel ligt bovendien binnen een kilometer van het centrum. **Hieruit blijkt dat de gemeente nog volop ruimte heeft om in te zetten op inbreiding, voordat groeien koste hoeft te gaan van de open ruimte.**

Over het algemeen kan de gemeente het beste inzetten op compact bouwen op strategische locaties, zoals nabij het station of belangrijke (toekomstige) openbaar vervoersknooppunten. Ook kan woningbouw worden ingezet om de randen van wijken beter te definiëren, zoals bij de stationsomgeving of rondom het centrum.

BETAALBAARHEID

De woningen in Boom zijn zeer betaalbaar, gezien de grote hoeveelheid gesloten bebouwing van voor 1946 en met een beperkt grondoppervlak (73,4% < 104 m²). Voor woningen met 2 of 3 gevels ligt de mediaanprijs op €185.000 euro en voor appartementen zelfs op slechts €150.000 euro. Dat is enkele tienduizenden euro's lager dan gemiddeld.

Het nadeel van zeer betaalbare woningen is dat er ook veel kansarmoede in de gemeente heerst en veel mensen niet voldoende geld of motivatie hebben om een woning ook te renoveren. Daarnaast blijven veel mensen slechts enkele jaren in Boom wonen en verhuizen zij naar andere plekken, zodra zij hiervoor over voldoende middelen beschikken.

Het is daarom van belang om bij woningbouw te letten op voldoende kwaliteit, zodat het aanbod in de gemeente kan worden uitgebreid en de gemeente ook aantrekkelijk blijft voor mensen die willen doorstromen (ook binnen Boom zelf). Met de grote interesse van projectontwikkelaars liggen er kansen om de kwaliteitsslag te realiseren.

MORFOLOGISCHE ANALYSE

Op de volgende pagina's (44 - 49) is een morfologische analyse toegevoegd, waarbij zes verschillende morfologieën in Boom worden toegelicht. Deze analyse dient als een objectieve onderbouwing van de diagnose en tevens als input voor de ambities en de transitieagenda. Met behulp van een datamodel is het ruimtegebruik in kaart gebracht, waarbij ook de link is gelegd met de dichtheid en de invulling van de openbare ruimte. De morfologische analyse geeft met name aan dat er in de kernen behoefte is aan een groenblauw netwerk, waar men elkaar kan ontmoeten, wat de uitstraling van de wijk ten goede kan komen en ten behoeve van klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit.

DIAGNOSE BEBOUWDE OMGEVING

KANSEN - GEZONDE LEEFOMGEVING:

- *Met verschillende regionale voorzieningen blijft Boom een belangrijke gemeente in de Rupelstreek.*
- *Ondanks de hoge dichtheid zijn groenvoorzieningen op loopafstand aanwezig. De hoge dichtheid biedt ook veel kansen voor een traag netwerk en ontmoetingsplekken.*
- *De gemeente zet zich al in voor initiatieven voor veilig verkeer. Dit kan verder worden uitgebreid.*

ZWAKTES - GEZONDE LEEFOMGEVING:

- *Vooralsnog is er een lage veiligheidsbeleving en veel vandalisme.*
- *Er is weinig sociale cohesie in de gemeente.*
- *Er is veel kansarmoede en werkloosheid.*
- *Een lage luchtkwaliteit en veel geluidsoverlast typeren de gebieden rondom de A12 en het spoor.*

KANSEN - WONEN:

- *De gemeente kan zich focussen op inbreiding en voor de komende decennia hoeft de open ruimte niet te worden opgeofferd.*
- *De ligging aan de Rupel biedt belangrijke kwaliteiten, mits dit gebied beter beleefbaar wordt.*
- *De hoge dichtheid biedt kansen voor ontmoetingsplekken, sociale cohesie en voldoende kritische massa voor voorzieningen en openbaar vervoer.*
- *Boom groeit. De groei kan worden ingezet als hefboom voor ontwikkeling.*

ZWAKTES - WONEN:

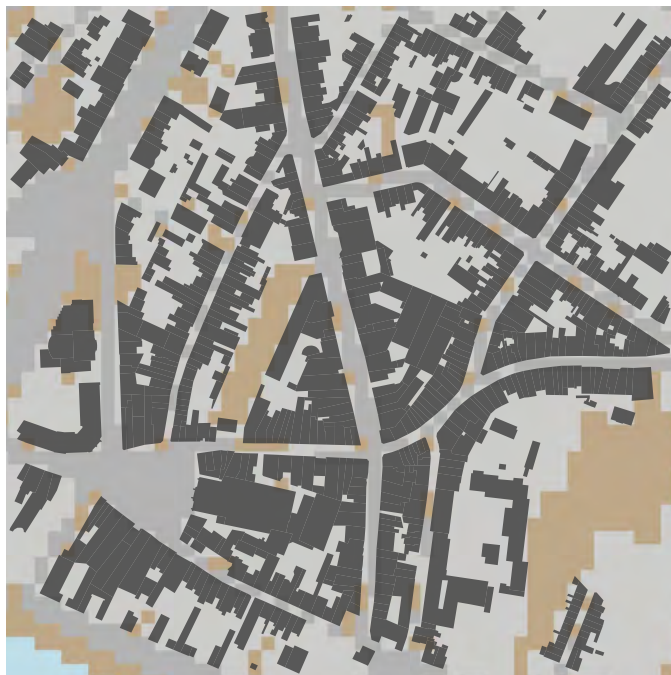
- *De hoge dichtheid en de ruimtelijke barrières gaan ten koste van de leefbaarheid.*
- *De verschillende wijken zijn onderling slecht verbonden en ook tussenliggende gebieden, zoals parken, brengen wijken niet dicht bij elkaar.*
- *Het zwaar verouderde woningbestand van Boom vraagt om investeringen ten behoeve van de leefkwaliteit, duurzaamheid en aantrekkelijkheid van Boom.*

MORFOLOGISCHE ANALYSE

CENTRUM

Het centrum van Boom kent de hoogste dichtheid van de gemeente. De historische morfologie maakt het centrumgebied zeer geschikt voor traag verkeer, gezien de straten met menselijke maat en de beperkte afstanden. Hoewel straten vaak niet breed genoeg zijn om een vlotte verplaatsing per wagen toe te laten, zijn

veel straten wel toegankelijk voor autoverkeer en worden pleinen ingezet voor parkeren. In combinatie met de hoge woondichtheid betekent dat dat het centrum zeer verhard is. Om meer doorwaadbare oppervlak te creëren, dient er gezocht te worden naar ruimte voor een groenblauw netwerk. Ondanks dat zich hier de meeste voorzieningen bevinden, is er veel leegstand.



Centrum Boom - 500 x 500 m

MORFOLOGISCHE ANALYSE

Funcies:	Stadskern (wonen, voorzieningen)
Typologie:	Gesloten
Densiteit:	30,72 wo/ha
Aandeel weg per woning:	121,6 m ² /wo
Aantal bouwlagen:	G+2+D
Voorzieningenniveau:	Zeer goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	0 m
Afstand tot station:	800 m
Focus weggebruiker:	 

Aandeel

infrastructuur:	17,4%
bebouwd gebied:	70,7%
(waarvan 57,4% bebouwing)	
landbouw	0,0%
groen:	0,0%
water:	0,5%
overig:	11,4%

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed aanbod
Onderwijs:	Zeer goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Zeer goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Zeer goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Zeer goed bereikbaar
Mobiscore:	9 / 10

	bebouwd gebied
	infrastructuur
	bebouwing
	landbouw
	groen
	water
	overig

* Bron: VITO

WOONGEBIED

Ten noorden van het centrum wordt Boom vooral gevormd door halfopen en in mindere mate open bebouwing. Bovendien liggen aan de randen van de wijken groene zones, zoals het gemeentelijk park en Bos N. Er bevinden zich enkele voorzieningen in de wijk, waaronder scholen en kleine eetgelegenheden. Langs de randen van het gemeentelijke park zijn villa's te vinden en aan



Woongebied naast Gemeentelijk Park - 500 x 500 m

de randen van Bos N staan verschillende appartementencomplexen. Dit laat een grote diversiteit zien. Er zijn nog mogelijkheden om te verdichten zodat de kavel van Bos N niet hoeft te worden ingevuld. Ook zou de kwaliteit van het straatprofiel verbeterd kunnen worden door meer ruimte voor voetgangers te geven en door meer wijkgroen in de straten toe te voegen.



MORFOLOGISCHE ANALYSE

Functies:	Woonkern (wonen, voorzieningen)
Typologie:	halfopen
Densiteit:	17,08 wo/ha
Aandeel weg per woning:	106,9 m ² /wo
Aantal bouwlagen:	G+1(+D)
Voorzieningenniveau:	Zeer goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	2,2 km
Afstand tot station:	1,8 km
Focus weggebruiker:	

Aandeel

infrastructuur:	13,8%
bebouwd gebied:	60,9%
(waarvan 32,3% bebouwing)	
landbouw:	0,0%
groen:	19,6%
water:	0,0%
overig:	5,8%

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed aanbod
Onderwijs:	Zeer goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Zeer goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Zeer goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Zeer goed bereikbaar
Mobiscore:	8,9 / 10

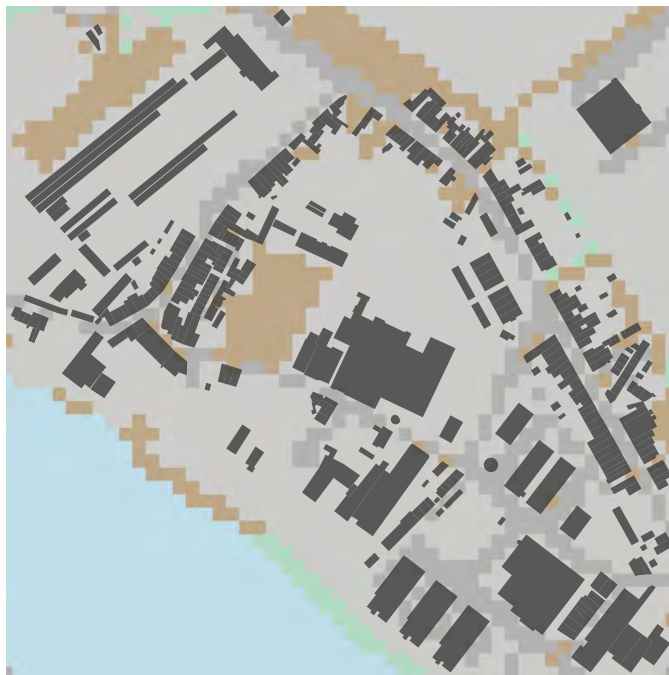
	bebouwd gebied
	infrastructuur
	bebouwing
	landbouw
	groen
	water
	overig

* Bron: VITO

WOON- EN WERKGEBIED

Noeveren is een historische industriezone en arbeiderswoonwijk, niet ver gelegen van het centrum van Boom. De voormalige arbeiderswoningen zijn gebouwd aan de randen van de kleiputten. Het landschap kent dan ook scherpe hoogteverschillen tussen de woningen en het omliggend gebied. De steenbakkerijen

zijn benoemd tot erfgoed en bieden mogelijkheden tot uitbouw naar een historisch landschapspark. De KMO-zone 'Poort van Noeveren' bemoeilijkt de relatie tussen de wijk en het centrum van de gemeente en maakt dat de wijk geïsoleerd gelegen is ten opzichte van de rest van de gemeente en eerder aansluit bij Hellegat in Niel.



Gespreid woongebied Nielsestraat - 500 x 500 m

MORFOLOGISCHE ANALYSE

Funcies:	Woonkern (wonen, werken)
Typologie:	Halfopen
Densiteit:	7,04 wo/ha
Aandeel weg per woning:	223,5 m ² /wo
Aantal bouwlagen:	G+1+D
Voorzieningenniveau:	Zeer goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	1,3 km
Afstand tot station:	1 km
Focus weggebruiker:	• • • • • •

Aandeel

infrastructuur:	10,9%
bebouwd gebied:	63,4%
(waarvan 30,2% bebouwing)	
landbouw	0,0%
groen:	1,4%
water:	14,5%
overig:	9,9%

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed aanbod
Onderwijs:	Zeer goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Zeer goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Zeer goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Zeer goed bereikbaar
Mobiscore:	8,6 / 10

	bebouwd gebied
	infrastructuur
	bebouwing
	landbouw
	groen
	water
	overig

* Bron: VITO

RECENTE UITBREIDING: WOONGEBIED

Dit gebied wordt getypeerd door een ruime opzet en open bebouwing, waarmee het een aanvulling biedt op het relatief hoge percentage eengezinswoningen met geringe grondoppervlakte in Boom. Aandacht is besteed aan dooradering van trage verbindingen en publieke groenstroken. Toch ligt de prioriteit bij verkeers

afwikkeling en ligt in het merendeel van de straten geen voetpad. Zo domineren de auto, de oprit en de private garage het straatbeeld. De natuur- en belevingswaarde van het publiek groen blijft gering.



Recente uitbreiding woongebied Kerkhofstraat - 500 x 500 m

MORFOLOGISCHE ANALYSE

Functies:	Woonkern (wonen)
Typologie:	Open
Densiteit:	24,9 wo/ha
Aandeel weg per woning:	162,3 m ² /wo
Aantal bouwlagen:	G+D
Voorzieningenniveau:	Zeer goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum	1,5 km
Afstand tot station:	1,7 km
Focus weggebruiker:	• • • • • • •

Aandeel

infrastructuur:	20,9%
bebouwd gebied:	63,9%
(waarvan 33,1% bebouwing)	
landbouw:	0,0%
groen:	5,7%
water:	0,3%
overig:	8,7%

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed aanbod
Onderwijs:	Zeer goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Zeer goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Zeer goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Zeer goed bereikbaar
Mobiscore:	9,0 / 10

	bebouwd gebied
	infrastructuur
	bebouwing
	landbouw
	groen
	water
	overig

* Bron: VITO

WOONGEBIED A12 - HOGE DICHTHEID

Kruiskenslei, gelegen in het noorden aan de randen van de A12, is een ander dichtbevolkt deel van de gemeente. Hier zijn verschillende grote appartementencomplexen gelegen en ook het hoogste gebouw van Boom: de Toren van Braem. Verder bestaat de wijk voornamelijk uit halfopen bebouwing.



De A12 zorgt er echter voor dat de wijk niet functioneert als één maar twee wijken. In de wijk zijn er nog mogelijkheden om verder te verdichten. Wel liggen er nog veel kansen voor meer wijkgroen en met name de A12-zone wordt gekenmerkt door een verharde vlakte.



Woongebied met hoge dichtheid langs de A12 - 500 x 500 m

MORFOLOGISCHE ANALYSE

Functies:	Woonkern (wonen, voorzieningen)
Typologie:	Halfopen
Densiteit:	20,4 wo/ha
Aandeel weg per woning:	216,34 m ² /wo
Aantal bouwlagen:	G+1+D
Voorzieningenniveau:	Zeer goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	1,8 km
Afstand tot station:	1,5 km
Focus weggebruiker:	 • • • • •  • • •

Aandeel

infrastructuur:	34,2%
bebouwd gebied:	44,5%
(waarvan 45,8% bebouwing)	
landbouw	0,0%
groen:	6,3%
water:	0,0%
overig:	15,0%

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed aanbod
Onderwijs:	Zeer goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Zeer goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Zeer goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Zeer goed bereikbaar
Mobiscore:	8,9 / 10

	bebouwd gebied
	infrastructuur
	bebouwing
	landbouw
	groen
	water
	overig

* Bron: VITO

LINTBEBOUWING

Bosstraat is gelegen op een hoger gelegen zandheuvel, die uitkijkt over de rest van de gemeente. De lopers naar dit kleine dorpje worden gevormd door linten die het open landschap doorbreken. In dit specifieke geval gaat het om het landschap van de Schorre waarbij de bebouwing een barrière vormt in het beboste gebied.



Lintbebouwing Bosstraat - 500 x 500 m

Om de continuïteit van het landschap te verbeteren is het aan te raden - waar mogelijk - de linten te doorbreken. Dat betekent dat hier een afbouwstrategie van toepassing is.



MORFOLOGISCHE ANALYSE

Functies:	Woonkern (wonen)
Typologie:	Halfopen
Densiteit:	11,8 wo/ha
Aandeel weg per woning:	74,9 m ² /wo
Aantal bouwlagen:	G+1+D
Voorzieningenniveau:	Zeer goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	2,2 km
Afstand tot station:	3 km
Focus weggebruiker:	  . .

Aandeel

infrastructuur:	5,8%
bebouwd gebied:	17,0%
(waarvan 53,7% bebouwing)	
landbouw:	7,88%
groen:	68,0%
water:	2,7%
overig:	6,5%

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed aanbod
Onderwijs:	Zeer goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Zeer goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Zeer goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Zeer goed bereikbaar

Mobiscore: 8,6 / 10

	bebouwd gebied
	infrastructuur
	bebouwing
	landbouw
	groen
	water
	overig

* Bron: VITO

2.3.1 OPEN RUIMTE WATER EN NATUUR

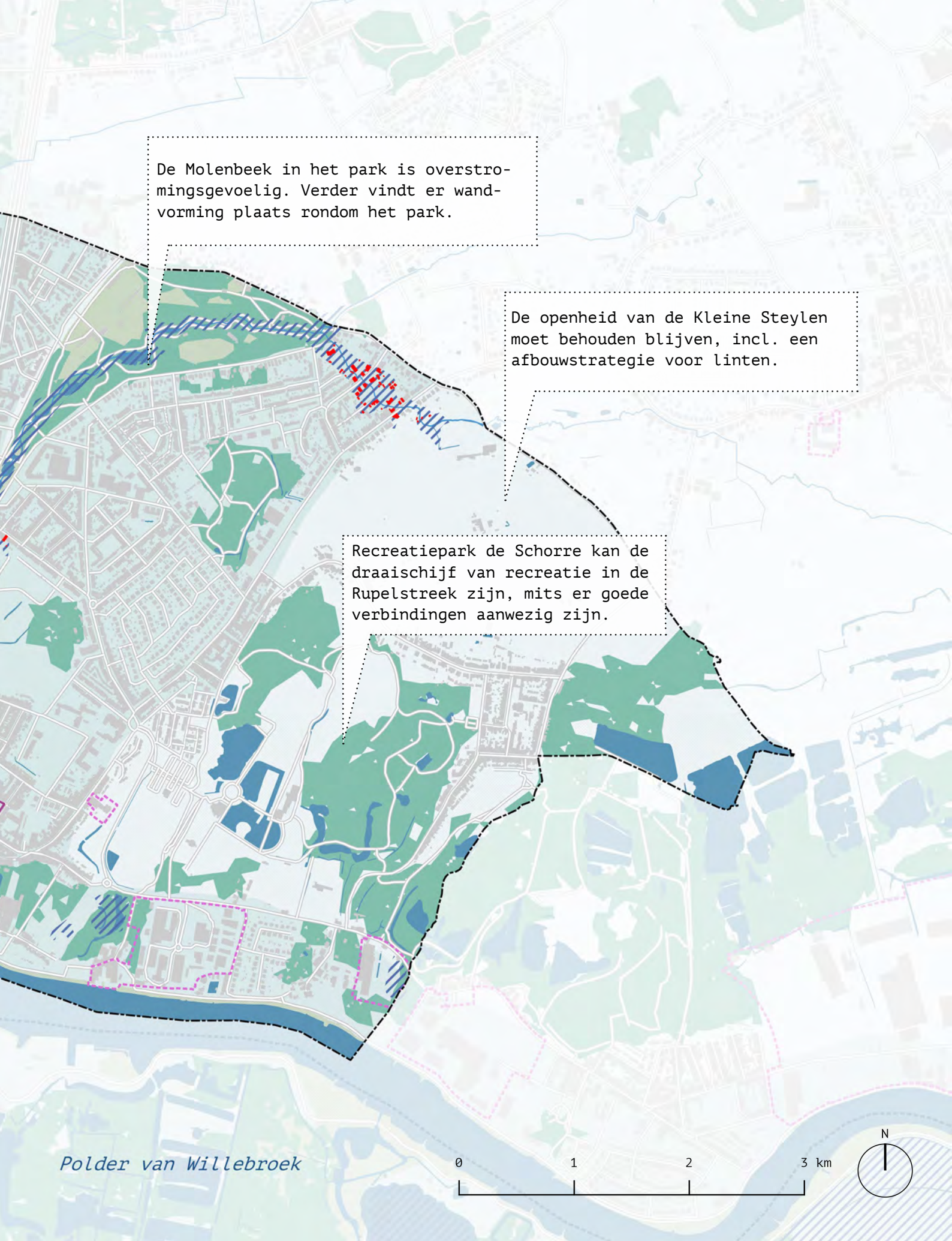
Voor het projectgebied Walenhoek is het belangrijk om de relatie tussen de Rupel en de groene vinger (Niel) te herstellen via Noeveren Krekelenberg.

Legenda

-  Gemeentegrens
-  Watergang
-  Polder
-  RWZI
-  Natuurgebied
-  Traditionele landschap, met naam
-  Recente overstroming
-  Overstromingsgevoelig gebied 2017 (Watertoets)
-  Bebouwing
-  Gebouw in overstromingsgebied
-  Serres / permanente overkapping
-  Bedrijventerrein
-  Brownfield convenant
-  Hoofdwegennet
-  Spoor
-  Treinstation

Polder Vliet en Zielbeek

De Rupel is onderdeel van een Natura 2000 gebied en de ecologische waarde moet centraal blijven staan.



Hoewel de gemeente Boom erg dichtbevolkt is en een groot deel van de ruimte binnen de gemeentegrenzen bebouwd is met woningen en industriële panden, wonen veel Bomenaren op loopafstand van een groenvoorziening. Hierbij gaat het zelden om een puur natuurlijk element, maar eerder om een nieuwsoortig landschap. Hierdoor is in de gemeente veel variëteit aan groenvoorzieningen te vinden, waaronder het recreatiegebied De Schorre, de parken met oude kleiputten, de Rupel en het landbouwgebied De Steylen. Omdat veel groengebieden slechts voor een klein deel binnen de gemeentegrenzen liggen, is samenwerking met omliggende gemeenten noodzakelijk om te kunnen blijven streven naar een continu groenblauw netwerk.

DE RUPELSTREEK

De gemeente Boom ligt in het hart van de Rupelstreek, een streek gelegen aan de noordzijde van de Rupel. Bijzonder aan de Rupelstreek zijn de vijf gemeenten met een gemeenschappelijk verleden, vanwege de kleinontginning. **Waar de natuur vroeger de voorwaarden bood voor ontwikkeling (klei en de Rupel), heeft de industriële ontwikkeling de natuurlijke structuur compleet veranderd.** Een groot deel van het landschap is afgegraven met diverse overgebleven kleiputten als gevolg. Onder andere de waterhuishouding is hierdoor geheel verstoord. Inmiddels verzamelt het water zich in poelen en wordt het op verschillende wijzen afgeleid naar de Rupel. Ook vormt het kleifront op verschillende plekken de grens tussen verschillende open ruimtegebieden, zoals tussen de kleiputten en het landbouwgebied Kleine Steylen.

Veel van de kleiputten werden tot aan de jaren 80 ingezet als stortplaats voor huisvuil en asbest. Daarna heeft de natuur de kans gekregen om zich hier spontaan te ontwikkelen, hoewel dit vrijwel alleen binnendijs en in de kleiputten gebeurde. Daardoor is de relatie tussen de Rupel en het achterland verzwakt,



1.

ondanks dat de Rupel als geheel is opgenomen als ecologisch waardevol gebied, zelfs op het niveau van West-Europa. Veel van de putten zijn echter zo vervuild dat sanering noodzakelijk is, wat nu onder andere plaatsvindt bij de kleiputten van Terhagen. Het kappen van bomen is daarbij vaak noodzakelijk. Wel zet het Agentschap voor Natuur en Bos zich in voor boscompensatie binnen het projectgebied. De sanering vereist bovendien grootschalige aan- en afvoer van grond. Dat gebeurt nu via het water om overlast voor bewoners te beperken. **Wanneer verdere saneringen noodzakelijk zijn, is het van belang dat de gemeente zich inzet voor boscompensatie op eigen grond en voor zo min mogelijk overlast van zwaar verkeer.** Daarnaast is er nog commotie omtrent het deponeren van grondoverschotten; dit zou enerzijds kunnen leiden tot landschappelijke meerwaarde, terwijl tegenstanders spreken van vernietiging van de natuur.

Ondanks de ecologische waarde van de Rupelvallei staat het oorspronkelijke gebied al decennialang onder grote druk door de komst van nieuwe industrie-, woon- en natuurgebieden. Ook zorgt het verleden van de baksteennijverheid en de huidige evenementen voor recreatiedruk. Voor de leefbaarheid in

WATER IN CIJFERS

50 ha van Boom is aangewezen als overstromingsgevoelig gebied in 2017 (Watertoets).

7,4% van de oppervlakte van de gemeente is hiermee overstromingsgevoelig.



Boom is het echter cruciaal om het groenblauwe netwerk van de Rupelvallei te behouden en te versterken. **De oevers van de Rupel laten de ruimtelijke druk goed zien.** Een groot deel van de oevers is verstedelijkt of wordt ingezet voor industrie, hoewel dit lang niet altijd watergebonden is. Daarnaast zijn verbindingen met het achterland verzwakt; de groene vingers richting Antwerpen vormen inmiddels een netwerk van groene eilandjes. Wel wordt de waarde van de Rupel weer steeds meer erkend en zet men zich in voor een betere beleving en meer continuïteit in het groenblauwe netwerk. Ook Boom ontleent een groot deel van de eigen identiteit aan de Rupel en met name ter hoogte van het centrum kan deze kwaliteit verder worden uitgebouwd.

Bij verdere ontwikkeling speelt mee dat de Rupel aan de Schelde is verbonden en zo staat de Rupel in directe verbinding met de zee. Ook ter hoogte van Boom vindt getijdenwerking met een verschil van gemiddeld 5 meter plaats. Onderdeel van het Sigmaplan - een plan dat Vlaanderen beter moet beschermen tegen overstromingen van de Schelde en haar zijrivieren, en tegelijkertijd de waardevolle natuur moet verbeteren - is de ontwikkeling van getijdennatuurgebieden. Het is te verwachten dat ook de Rupel in de toekomst aan Willebroekse oeverzijde ter hoogte van Boom twee van deze natuurgebieden zal krijgen.

Landinrichtingsplan

Openruimteverbindingen Rupelstreek (2018)

In 2018 heeft Vlaamse Landmaatschappij een landinrichtingsplan voor de Rupelstreek opgemaakt. De gemeente Boom is betrokken bij het landinrichtingsproject Rupelstreek, waaruit ook ambities en doelstellingen zijn voortgekomen.

Walenhoek is één van de projectgebieden in de omgeving van Boom; Krekelenberg I en II en Noeveren behoren tot dezelfde omgeving. Het natuurgebied is eigendom van Agentschap voor Natuur en Bos. Het gaat hier om een oud kleiontginninglandschap, wat inmiddels veel verschillende functies kent. Momenteel liggen de natuurlijke kernen geïsoleerd. **Het is belangrijk om hier alle maatregelen op te nemen in een extensief beheerplan, zodat er gewerkt kan worden aan sterkere verbindingen tussen de Rupel en Walenhoek en ook de open ruimtegebieden ten noorden van Krekelenberg.** De toekomstplannen voor Noeveren spelen hierin een sleutelrol. Het betreft een van de meest intacte Rupelgebieden en is daarmee van grote historische en industrieel-archeologische waarde. Het is dan ook een aangewezen kans deze waarde verder te versterken in tandem met het omliggende landschap. Het versterken van bestaand groen tot groene corridors vanaf de Rupel via Noeveren en richting de Nielse kleiputten is een aangewezen kans om de continuïteit

van het groenblauwe netwerk, alsmede de recreatieve waarde van het historisch landschap te versterken. Het lijkt dan ook aangewezen onderzoek te doen naar uitbreiding van gewestelijk vastgestelde park- en natuurgebieden in combinatie met een verdere bescherming van het landschap als erfgoed om tot aaneengesloten groenstructuren te komen. Dit versterkt niet enkel de natuur en erfgoedwaarde en de recreatieve functionaliteit, maar zal ook de leesbaarheid van het gefragmenteerde gebied ten goede komen.

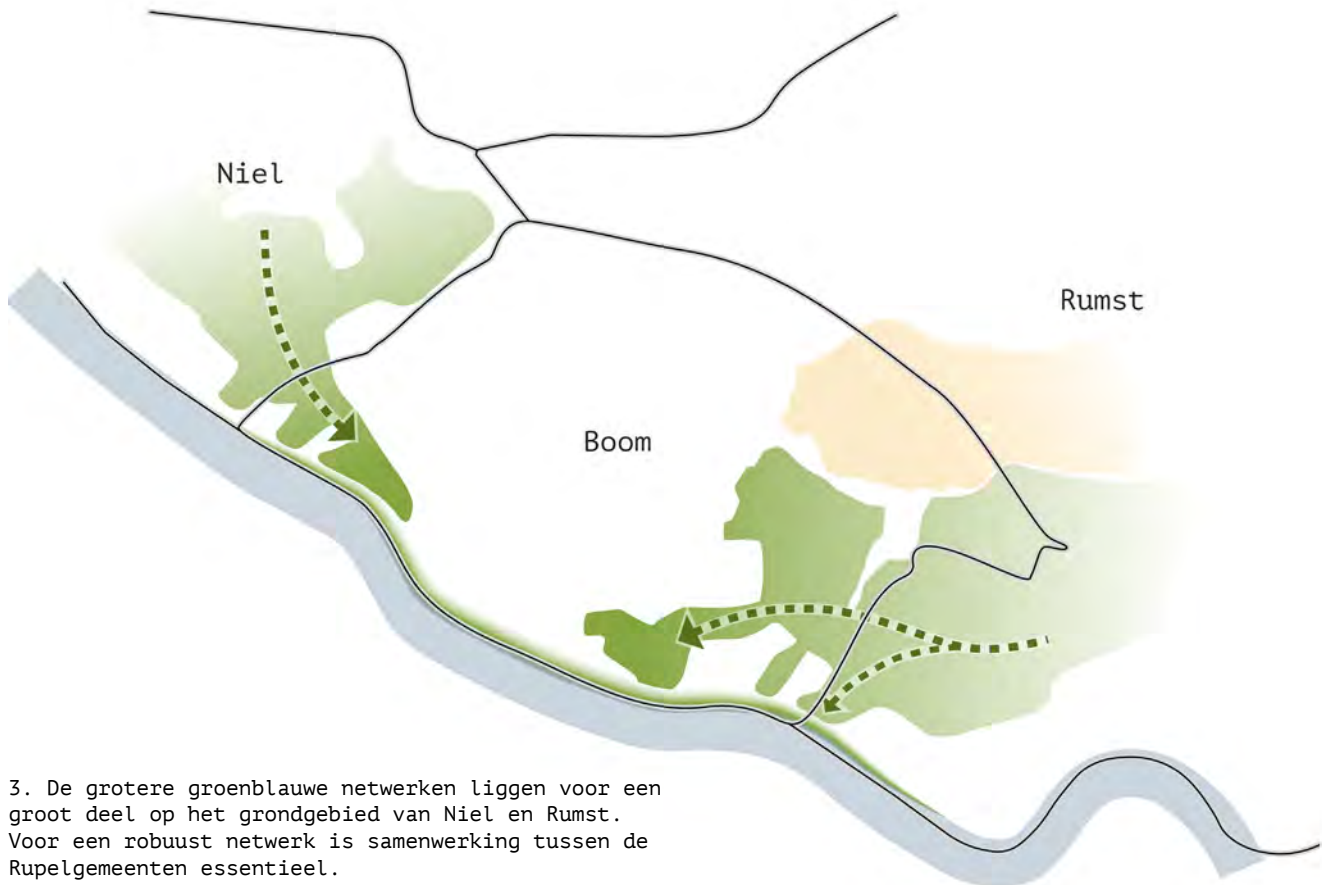
Ook aan de oostkant van Boom wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van de Rupel en de verbindingen met het achterland. Ter hoogte van Pachterslei en Hoek wordt getracht om de recreatieve verbindingen te herstellen en zo groene zones recreatief met elkaar te verbinden. Het is verstandig om deze routes niet alleen vanaf de Kaai te laten beginnen, maar juist ook verbindingen vanuit de noordelijker gelegen wijken hier op te laten aantakken. Daarvoor is integratie van de plannen voor de Kaai, Pachterslei en nieuw op te kopen percelen door de gemeente van belang. Ook kan de Heldenplaats opnieuw worden ingericht als een groen plein ten behoeve van klimaatadaptatie én als startpunt van de recreatieve route vanuit het centrum. **Het uiteindelijke doel is om het streekverhaal niet te beperken tot de oevers van de Rupel, maar juist ook te integreren in de structuur en ontwikkelplannen van Boom.**

Daarbij moet niet vergeten worden dat de Rupel onderdeel is van het Natura2000 gebied 'Schelde en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' waarop Europese Habitat- en Vogelrichtlijnen van toepassing zijn. Beide richtlijnen vormen de pijlers van respectievelijk de stand van wilde vogels en de instandhouding van habitats en soorten (flora en fauna).



2.

- 1-2. Nieuwe overstromingsgebieden leiden tot bewustzijn, sociale samenwerking en continuïteit van het ecosysteem, aldus verschillende kranten en online publicaties.



3. De grotere groenblauwe netwerken liggen voor een groot deel op het grondgebied van Niel en Rumst. Voor een robuust netwerk is samenwerking tussen de Rupelgemeenten essentieel.

RUIMTE VOOR BEKEN

Binnen de gemeentegrenzen van Boom zijn ook nog twee kleine beken aanwezig die naar de Rupel stromen. In het bebouwd gebied zijn deze beken voornamelijk onder de grond aanwezig. Buiten de bebouwde kom zijn deze beken wel goed zichtbaar in het landschap. Allereerst is er de Booms-Nielse beek die de westelijke grens tussen Niel en Boom aangeeft. Daarnaast ligt de Molenbeek in het oostelijk deel van de gemeente. Deze beek vormt een belangrijk onderdeel van het Gemeentelijk Park. De Rupel en de Bos- en Molenbeek zijn de voornaamste structurerende hydrografische elementen. De Booms-Nielse beek heeft bijna geen structurbepalende rol meer. Wel kent Boom enkele overstromingsgevoelige gebieden, met name rond de Molenbeek. Het is daarom verstandig om voldoende ruimte voor de beken te reserveren. Onder andere bij ontwikkelingen in Krekelenberg II, in de stationsomgeving en in De Klamp kunnen beken integraal onderdeel uitmaken van de ontwerpplannen. Juist gezien de hoogteverschillen in de gemeente is het van belang dat wateroverlast in de kleiafgravingen wordt voorkomen.

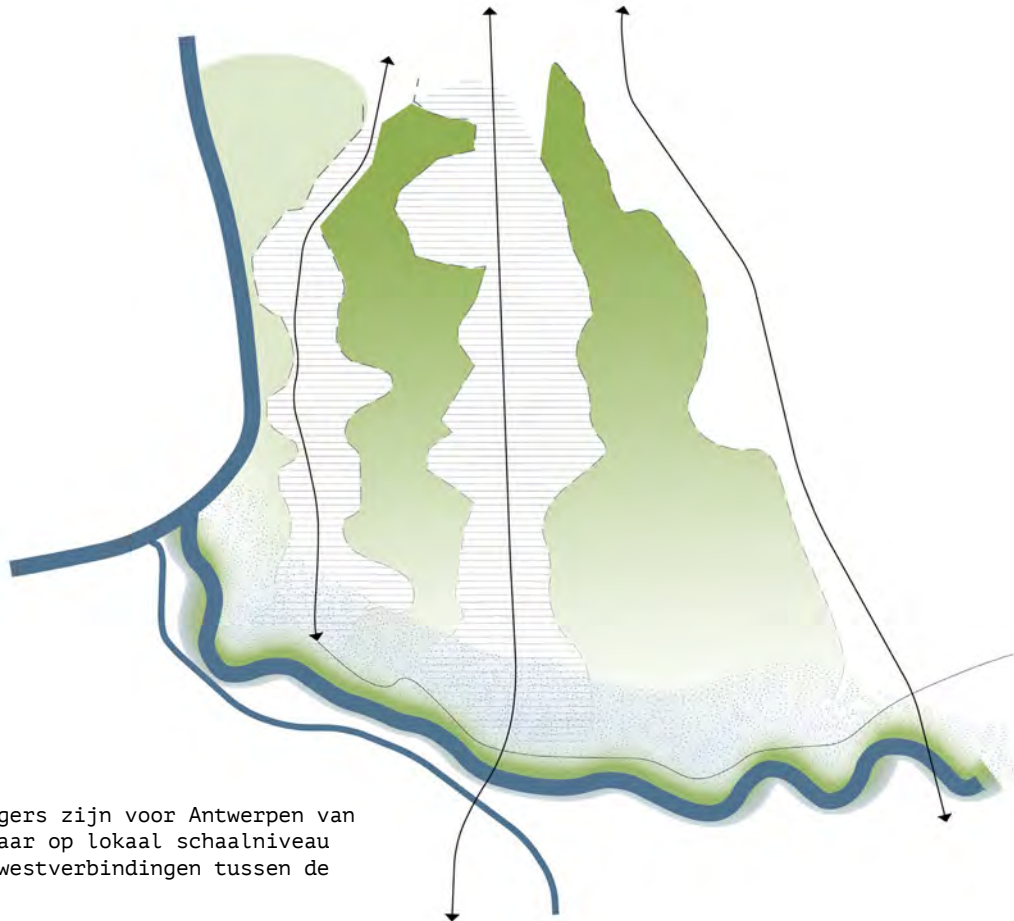
HET STEDELIJK GEBIED

"Vanuit het groene landschap komt men vrij plotseling in de drukke zone rondom de A12 terecht",

aldus het Streekverhaal Rupelstreek (2012, p. 7). Dat kan ook worden omgedraaid: de kracht van Boom is dat men vanuit het stedelijk gebied ook snel in het landschap kan komen. Wel kan de overgang worden verzacht door het landschap verder het stedelijk gebied in te trekken, wat ook voor de leefbaarheid in Boom essentieel is. Daarbij gaat het enerzijds om betere verbindingen met de Rupel en anderzijds om verbindingen in het noorden van de gemeente richting Niel en Rumst. Pleinen en open plekken in wijken kunnen als stapstenen worden gebruikt met daartussen verbindingen waar traag verkeer prioriteit krijgt boven andere modaliteiten. De Markt, de Varkensmarkt en De Klamp zijn hier voorbeelden van.

DE SCHORRE

Op veel plekken in de Rupel hebben de kleiputten nieuwe bestemmingen gekregen. Zoals eerder vermeld zijn de kleiputten in het huidige Krekelenberg gedempt en bebouwd. Op andere plekken heeft de natuur de kleiputten ingenomen, zoals in Walenhoek. Provinciaal Recreatiedomein De Schorre is tegenwoordig een recreatiegebied waar niet alleen bewoners kunnen sporten of wandelen, maar waar ook evenementen kunnen worden georganiseerd. Het evenement dat ertussenuit springt is het internationaal bekende Tomorrowland dat jaarlijks honderdduizenden bezoeker



4. De groene vingers zijn voor Antwerpen van groot belang, maar op lokaal schaalniveau tellen de oost-westverbindingen tussen de groene vingers.

kers trekt. Het gebied werd in 1986 aangekocht door de provincie Antwerpen waardoor het gebied een provinciaal belang heeft. Het festival heeft bijgedragen aan de bekendheid van Boom

Het gebied is ingericht zodat eenderde van het gebied een natuurzone is. Hier is pioniersvegetatie spontaan gegroeid nadat baksteennijverheid het gebied verlaten had. Het is voor Boom belangrijk om de Schorre te blijven inzetten als een draaischijf in de Rupelstreek, waar de koppeling tussen natuur en recreatie een hoogtepunt kan beleven. Verbindingen met het centrum en het bovenlokale netwerk zijn daarvoor van groot belang.

HET GEMEENTELIJK PARK

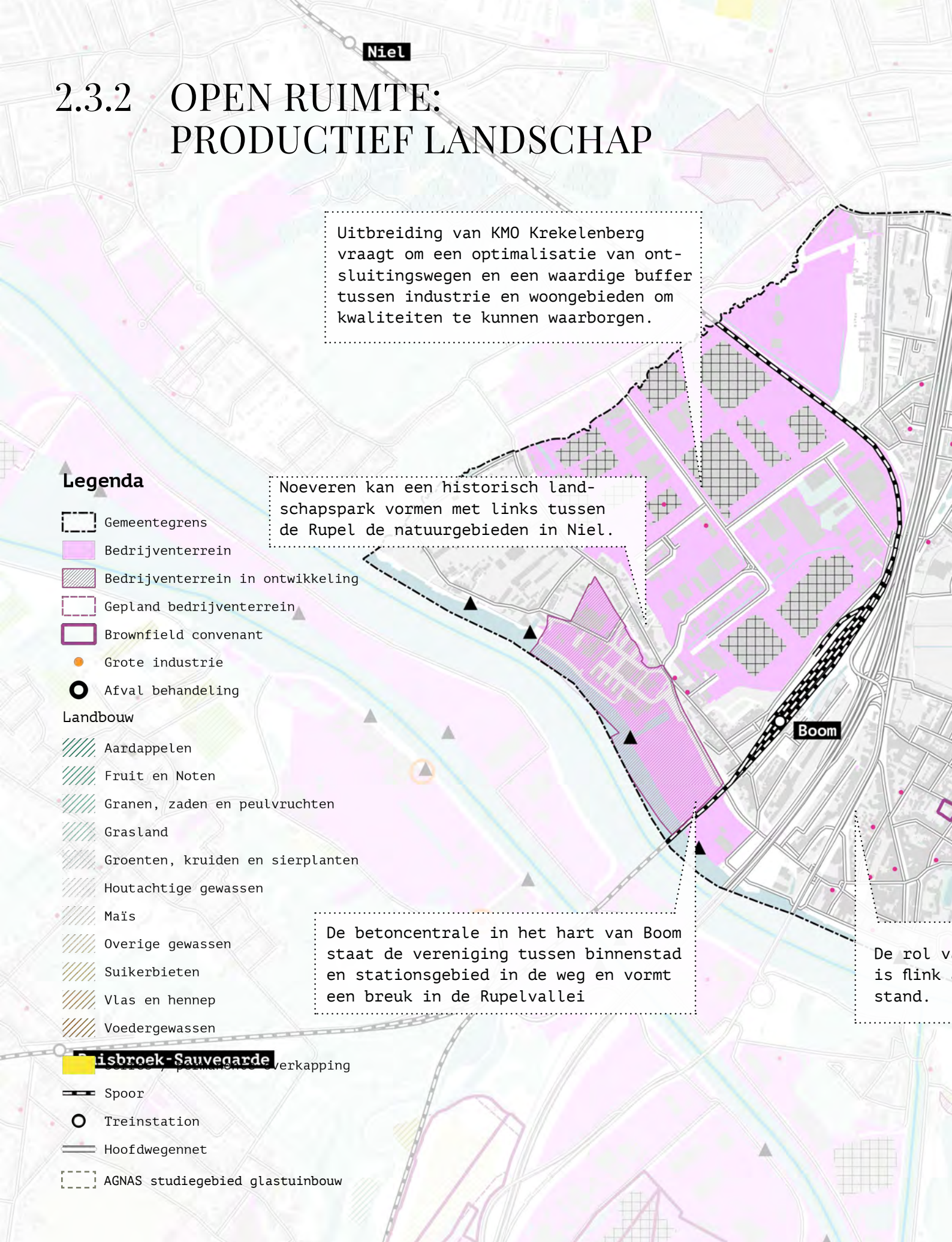
Het Gemeentelijk Park in het noorden van Boom is het oudste park van Boom. Het gebied was oorspronkelijk onderdeel van een groter bos genaamd het 'Beekbosch' en was onderdeel van het project de 'Boomsche Beekboschen Tuinwijk'. Aangezien het park onderdeel was van het Beekbosch is het huidige bos ook het oudste bos dat te vinden is in Boom wat al voor 1775 een bos is en is al te zien op de Ferrariskaart uit 1771-1778. De Molenbeek vormt een belangrijk onderdeel van het park; deze meandert door het park en voedt de verschillende vijvers in het park. Het park bestaat uit een Franse tuin, een bos en verschillende sportfaciliteiten, waaronder het voetbalstadion van Koninklijke Rupel

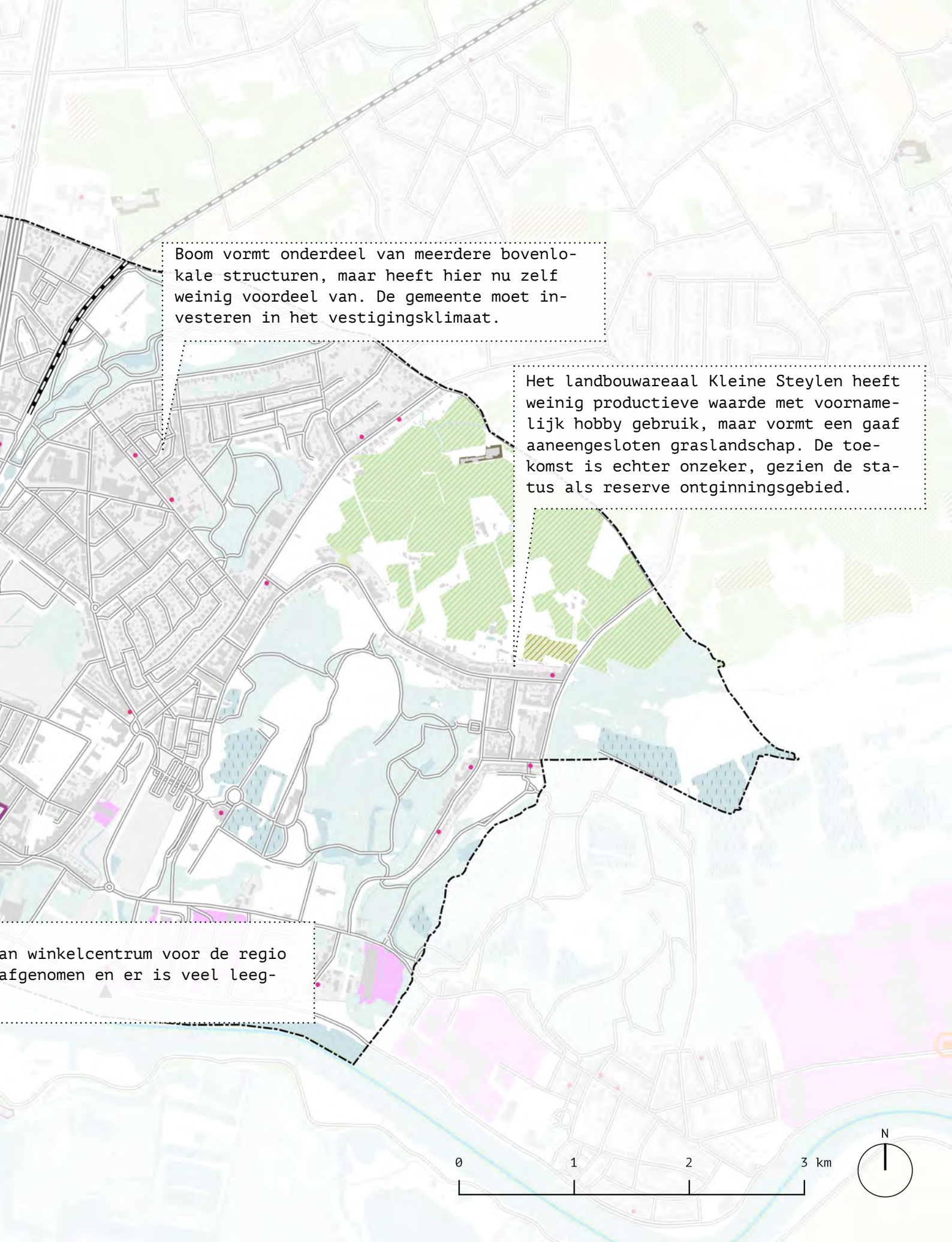
Boom FC. Toch is het park niet erg toegankelijk. Op veel plekken wordt de rand gebruikt als parkeerplaats en zijn er muren of dichtbegroeide heggen. Zowel bij dit park als bij Bos N is het van belang om de parken onderdeel te maken van het netwerk van omliggende wijken. Zo kan ook de veiligheidsbeleving in de parken versterkt worden.

LANDBOUWGEBIED

Het landbouwgebied De Kleine Steylen in het noordoosten is ietwat hogergelegen en bevindt zich op een lemige zandbodem. Om deze reden is het voornamelijk geschikt als graslandschap. Tegenwoordig is er vooral kleinschalige landbouw en zijn er enkele paardenstallen te vinden. Het gebied wordt ook gebruikt als camping bij grote evenementen. Belangrijk is dat Boom dit gebied vrijwaart van toekomstige ontwikkelingen en ook bestaande bebouwing probeert af te bouwen middels een afbouwstrategie. Het gaat hierbij om de linten van Bosstraat en de woningen langs de Kerkhofstraat. Ook kan Boom samenwerken met Rumst om het lint langs de Kerremansstraat niet verder te laten groeien en waar mogelijk af te bouwen. Daarnaast kan de kleinschalige landbouw worden gekoppeld aan andere functies, zoals natuur, klimaatadaptatie en recreatie.

2.3.2 OPEN RUIMTE: PRODUCTIEF LANDSCHAP





Het productieve landschap van Boom kent een eeuwenoude ontwikkeling. Vanaf de dertiende eeuw tot aan de economische crisis in de jaren 70 drukt met name de baksteennijverheid haar stempel op het industriële landschap. Het natuurlijke landschap met de strategische ligging aan de Rupel en de Boomse cuesta met klei bood daarvoor de noodzakelijke voorwaarden. **Tegelijkertijd hebben de industriële ontwikkelingen het landschap opnieuw gedefinieerd.** De rug van de cuesta is bijna volledig bebouwd en de relatie tussen de Rupel en de vallei is op veel plekken verzwakt.

De laatste vijftig jaar is het productieve landschap van Boom sterk veranderd en ondergaat Boom een postindustriële transformatie. **Daarin is opnieuw ruimte voor een heroriëntatie ten opzichte van de relatie met het natuurlijke landschap.** Tegelijkertijd legt het natuurlijke landschap opnieuw een ruimteclaim op: leefbaarheid en klimaatadaptatie worden steeds grotere thema's in Boom. Dat betekent dat het thema 'Productief Landschap' wordt beschouwd vanuit enerzijds **de balans met natuur en recreatie** en anderzijds **de balans tussen het kleinstedelijk gebied Boom en de ligging in het stedelijk conglomeraat van Antwerpen en Brussel.**

POSITIE BINNEN EEN RUIMERE CONTEXT

De morfologische en functionele structuur van de gemeente Boom wordt niet alleen op het ei-

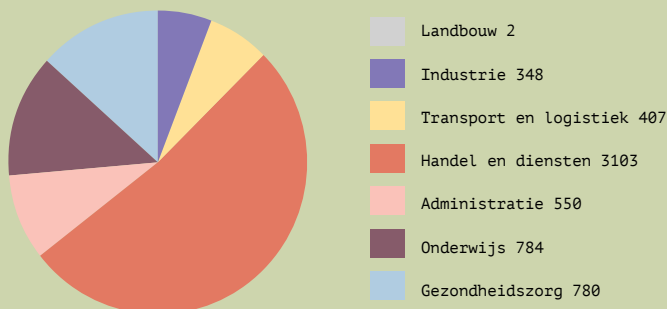
gen grondgebied, maar ook tot ver over de gemeentegrenzen heen gedefinieerd. Dat heeft alles te maken met de ligging van de gemeente: aan de A12-corridor vanuit Antwerpen en ten noorden van het economisch knooppunt 'Brabantse Poort'. Tegelijkertijd vormt Boom zelf met Rumst een kleinstedelijk gebied, ligt Boom ten noorden van het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas en ligt de gemeente ten zuiden van het grootstedelijk gebied Antwerpen.

Wanneer we uitzoomen, blijkt Boom gelegen in het stedelijk conglomeraat van Antwerpen en Brussel. Met de ontwikkeling van kleinhandelsconcentraties langs de A12 zijn de gebieden steeds verder naar elkaar toe gegroeid met als gevolg dat **de kleine stad Boom verstrikt is geraakt in meerdere functionele relaties die het spanningsveld in een ruimere context en ook op lokaal schaalniveau definiëren.** Verstrikt in een netwerk betekent tegelijkertijd een sleutelpositie: Boom is gelegen op de plek waar meerdere structuren elkaar doorkruisen en met elkaar overlappen.

Om dit daadwerkelijk een sleutelpositie te kunnen noemen, dient Boom zelf daadkrachtiger te worden in het definiëren van de eigen structuren én ervoor te zorgen dat lokale structuren niet hoeven te concurreren met bovenlokale structuren. Andere structuren kunnen daarin opgenomen kunnen worden, in plaats van andersom. Oftewel, van achtertuin naar voortuin.

PRODUCTIVITEIT IN CIJFERS

Tewerkstelling per sector



4.648 forenzen komen dagelijks naar Boom voor werk en **5.478** Bomenaren werken in een andere gemeente.

69 arbeidsplaatsen per 100 Bomenaren. In Vlaanderen ligt dit percentage op 75,9% (2016)

20,8% van de jongeren is desalniettemin werkloos (2015), tegenover 16,9% in Vlaanderen.

10,1% is het verschil in werkzaamheidsgraad tussen mannen en vrouwen (20-64 jaar). 75,7% van de mannen werkt en 65,6% van de vrouwen. Het Vlaams verschil is 7,3%.

297 ha (39,6) van het gemeentelijk oppervlakte wordt in beslag genomen door bedrijvigheid. In de provincie Antwerpen is dat 16,3%.

GROOTSTEDELIJK GEBIED ANTWERPEN

Het grootstedelijk gebied Antwerpen (2005) reikt tot aan de noordelijke grens van Boom. In feite is dit gebied gericht op een **'beleid van concentratie en ontwikkeling'** van woningen, bedrijven, stedelijke voorzieningen, etc. om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden. Oftewel, een 'aanbodbeleid'. Daarbinnen zijn **krachtlijnen voor ruimtelijke ontwikkelingen** gedefinieerd, waarvan de volgende van invloed zijn op Boom en omgeving en van belang wanneer Boom haar rol wil herprofiëren binnen deze structuur:

- De **Rupel** wordt gezien als een sterke ecologische drager van Europees niveau. Voor verdere verdichting en groei van het stedelijk gebied is een hogere ecologische kwaliteit en meer ruimte voor het water noodzakelijk.
- Er is behoefte aan **polen als dragers en potenties van gemengde stedelijke functies** op het niveau van een stadsdeel, onder meer op kruispunten van infrastructuur. Ook Boom wordt ingetekend als pool langs een grootstedelijke as (de A12).
- De **zuidoostelijke open ruimte** dient als patchwork van kleinschalige landschappen én als ondersteunende ruimte voor het grootstedelijk gebied. Hierbij wordt verwezen naar **de groene vingers die vanaf de Rupel richting Antwerpen** lopen. De vingers moeten gezien worden als een fijnmazige open ruimtestructuur die verweven is met de stedelijke structuur en dus ook een deel van de stedelijke activiteiten opvangt.
- De **A12 met Boom als grootstadspoort** wordt gezien als een structuurbepalende economische drager. Op lange termijn kan gezocht worden naar een evenwicht tussen bedrijvigheid, wonen, grootstedelijke openbare voorzieningen en recreatie.

Deze krachtlijnen betekenen dat Boom - hoewel de gemeente niet binnen het grootstedelijk gebied ligt - alsnog dit gebied zal dienen en wel in noord-zuidelijke richting, terwijl de gemeente behoefte heeft aan sterkere structuren in oost-westelijke richting. Voor Boom is het van groot belang dat de ruimtelijke visie van Antwerpen niet direct resulteert in meer verkeer op de A12 en een grotere verkeersgenerende functie voor industriezones in Boom. Dat maakt het vestigingsklimaat voor andere sectoren én voor werknemers immers minder aantrekkelijk. Wanneer Boom beschouwd wordt als een aangename achtertuin van grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden, dient leefbaarheid het uitgangspunt bij ontwikkelingen te zijn.

STEDELIJK LANDSCHAP MECHELEN-SINT-NIKLAAS

Het stedelijk landschap Mechelen-Sint-Niklaas ligt ten zuiden van Boom en overlapt deels met de gemeente. In het kaderplan 'kleinstedelijk gebied en ontginningsgebied Boom - Rumst' wordt gesteld dat **Boom en Rumst toewerken naar een herprofilering van hun rol binnen dit stedelijk netwerk.** Momenteel vormen de Rupel en het Zeekanaal Brussel-Schelde een barrière tussen Boom en de overige bedrijventerreinen van de Brabantse Poort, die gelegen zijn rondom Willebroek. Dat betekent dat Boom momenteel voornamelijk een rol speelt vanwege de A12, aangezien deze weg de bedrijventerreinen verbindt met Antwerpen. Boom kan zich inzetten om dit **transport meer over water** te voeren naar de Antwerpse haven. Ten tweede kan Boom zich inzetten om **zwaardere industriële functies uit de gemeente te verplaatsen naar de overzijde van de Rupel** (bijvoorbeeld Transportbeton Boom NV nabij het station). De oever van de Rupel aan de Boomse zijde kan dan worden ingezet voor de beleving van de natuurwaarden van de Rupel.

KLEINSTEDELIJK GEBIED BOOM-RUMST

De gemeente Boom telt anno 2020 ruim 18.000 inwoners en de gemeente Rumst ruim 15.000 inwoners. Wel heeft de gemeente Rumst een veel groter grondgebied dat een groot deel van de gemeentegrenzen van Boom bepaalt. Het kaderplan en de visie voor het kleinstedelijk gebied gaan met name over het te voeren beleid voor het stedelijk gebied en de open ruimte. Het ontginningslandschap heeft immers grote natuurlijke kwaliteiten. **Omdat Boom op eigen grondgebied relatief weinig open ruimte bezit, is een goede samenwerking met Rumst van strategisch belang.** Met name wanneer het aantal inwoners in Boom blijft groeien, neemt het belang van de open ruimte toe. Voor Boom als geheel is dit essentieel, gezien de voorwaarden voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Meer direct hebben met name de agrarische en toeristische sector hier baat bij. **Het streven naar balans tussen landbouw, natuur en recreatie staat hier centraal, waarbij robuuste en goed verbonden gebieden een belangrijk uitgangspunt vormen.** Met een structuur in oost-westelijke richting kan Boom bovendien de doorbroken structuren weer herstellen.

GEMEENTE BOOM: WERKGELEGENHEID

Terug naar de lokale structuur; de gemeente Boom heeft immers ook een eigen ruimtelijk-economische structuur. Deze structuur wordt echter wel sterk beïnvloed door bovenlokale structuren.

Binnen de gemeente zijn er 69 arbeidsplaatsen per 100 inwoners (t.o.v. 55,9 arbeidsplaatsen in kleine steden met centrumfunctie en gemiddeld 75,9 arbeidsplaatsen in het Vlaams Gewest). Met een beroepsbevolking van ruim 8.000 Bomenaren en een vrij instabiel aantal van ongeveer 6.000 arbeidsplaatsen, lijkt er op het eerste gezicht een lichte mismatch te bestaan. **Daar moet echter nog bij worden opgeteld dat Boom een hoge percentage werklozen kent.** In de afgelopen jaren lag de werkloosheidsgraad rond 10%, maar sinds een piek van 11,5% in 2015 daalt het percentage al enkele jaren met nog 8,0% in 2019. Er is echter nog altijd wel een verschil van 10,1% in de werkzaamheidsgraad tussen mannen en vrouwen. Ook de werkloosheidsgraad onder jongeren schommelde de afgelopen jaren: in 2000 was slechts 13,6% van de jongeren werkloos, terwijl dit aantal vier jaar later was toegenomen tot 23,2%. Sinds 2015 ligt de werkloosheidsgraad onder de 20% met 17,6% in 2018. In Boom wonen vergeleken met andere gemeenten ook relatief veel jongeren. Bij andere leeftijdscategorieën lag de werkloosheidsgraad in 2018 flink lager: 7,7% bij inwoners van 25-39 jaar, 5,9% bij inwoners van 40-54 jaar en 13,9% bij inwoners tussen de 55 en 64 jaar. **De werkloosheidsduur wordt wel steeds korter.** In 2019 vond bijna 50% binnen een jaar een baan. Toch is er ook nog een grote groep van 36% die al langer dan twee jaar werkloos is. Tegelijkertijd stijgt de kansarmoede-index al jaren. **Al met al betekent het dat Boom ruim 7.300 werkenden heeft.**

Het is daarmee opvallend dat Boom grote in- en uitgaande pendelstromen kent. **Slechts 23% van de Bomenaren werkt in Boom zelf.** Ruim 4.600 mensen komen dagelijks naar Boom, terwijl bijna 5.500 mensen Boom verlaten om elders te werken. Onder andere tussen Boom en Antwerpen is een grote dagelijkse pendelstroom merkbaar.

Van de Bomenaren werkt slechts 0,6% in de agrarische sector. 18,2% werkt in de secundaire sector, terwijl de gemeente minder banen aanbiedt. Dit leidt tot een uitgaande pendelstroom. Ruim de helft van de werkenden werkt in de tertiaire sector, waar de gemeente een vergelijkbaar aantal banen in aanbiedt. Tot slot werkt 27,8% in de quataire sector. Ook hierin biedt de gemeente een vergelijkbaar aantal banen. De gemiddelde Bomenaar verdient €16.833, wat lager is de gemiddeld in Vlaanderen.

CENTRUM VAN BOOM

Het centrum van Boom heeft een lokale en een regionale functie, qua voorzieningen, diensten en onderwijs. **Haar rol als winkelcentrum voor de regio is echter flink afgenomen en er is veel leegstand.** Het centrum ontwikkelde zich oorspronkelijk langs de Rupel en rondom de Grote Markt. Aan de westkant vormt de

A12 een harde grens en ook barrière tussen het centrum en de stationsomgeving, die idealiter hun knooppuntwaarde en voorzieningenniveau laten overlappen. Aan de zuidkant vormt de Rupel de grens. De relatie tussen het centrum en de Rupel is nog altijd zwak, hoewel hier wel een RUP voor is opgemaakt (2006). Ten noorden en westen van het centrum ligt een reeks van grootschalige diensten, waaronder scholen, een bejaardentehuis en niet-commerciële diensten. Daarlangs vormt een open ruimtegordel de overgang met de Schorre en woongebieden. Met het bebouwen van De Klamp zal deze gordel waarschijnlijk niet meer tot de A12 reiken. **Vanwege de diverse begrenzingen van het centrum is het deelgebied niet vanuit iedere wijk even goed te bereiken.**

Ook bieden centrale plekken in het centrum ruimte voor parkeren, zoals de Grote Markt, de Varkensmarkt en de Kaai. **Daardoor kent het centrum een gebrek aan aantrekkelijk publiek domein voor de lokale en regionale bevolking.** Met een anonieme openbare ruimte, waar het mobiliteitssysteem ook een grote claim oplegt, ligt vandalisme op de loer.

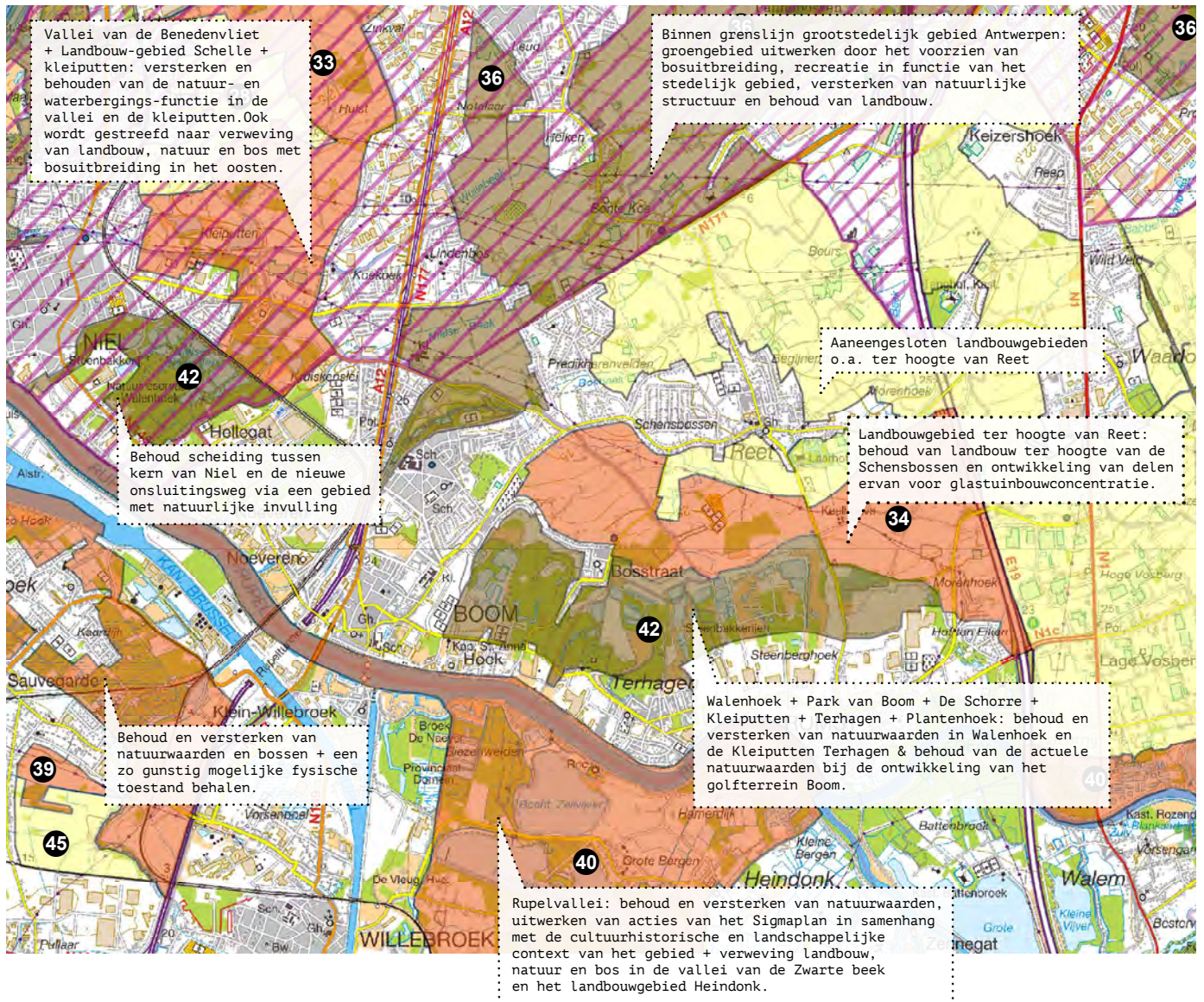
Als centrum voor Boom én voor de regio kan het centrum een belangrijke rol spelen als identiteitsdrager en bezoekersmagneet. Daarvoor is het wel noodzakelijk om het centrum ruimtelijk versterken: een gezonde mix tussen kleinhandel en wonen, een klimaatadaptieve openbare ruimte en publieke domeinen die een netwerk vormen.

OVERIGE WIJKEN VAN BOOM

Het aantal voorzieningen in de overige wijken van Boom is beperkt, waardoor mensen nog meer aangewezen zijn op het centrum en de grootschalige diensten rondom het centrum. Enkele onderwijsinstellingen bevinden zich wel verspreid over de wijken. Net buiten de noordelijke grens van de gemeente bevinden zich wel supermarkten en het ziekenhuis. Verder heeft Colruyt een centrale plek in de gemeente langs de A12.

DE RUPEL

De Rupel was van oudsher een belangrijke draager van de industrie in Boom. Veel van de kleiprodukten werden via de Rupel naar de Schelde richting Antwerpen en het kanaal van Willebroek richting Brussel verspreid. Door zowel verdwijning van deze industrie uit de gemeente en het verplaatsen van de sluis van het kanaal naar Wintam heeft de Rupel niet meer de status die het toentertijd had. Bedrijvigheid is nog steeds veel te vinden in de regio, maar dit is voornamelijk verbonden aan het Zeekanaal Brussel-Schelde en daarmee niet gesitueerd in de gemeente. De nog aanwezige watergebonden



5. Fragment van de 'Overzichtskaart gebieden operationeel uitvoeringsprogramma' voor de Regio Antwerpse Gordel - Klein-Brabant - de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos (2009)

bedrijvigheid in de gemeente zijn de overslag van bouwmaterialen tussen weg en spoorweg, het bedrijf Lauwers in Noeveren en een jachtwerf in Hoek. **De afname van bedrijvigheid aan de Rupel heeft echter ook als gevolg gehad dat de mogelijkheid is ontstaan om de Rupelkade te gebruiken voor recreatie en daarmee de mogelijkheid voor Bomenaren en bezoekers om de Rupel te ervaren.** Daar zijn eerste stappen in gezet: er is een fietspad op de dijk aangelegd en met het RUP Kaai en een sfeerbeeldstudie voor het centrum wordt getracht de relatie met de Rupel verder te versterken.

KMO- EN HANDELSZONES: KREKELENBERG I EN II

Als restant van het industriële verleden hebben zowel Rumst als Boom grote industriezones. In oppervlakte is Krekelenberg I de grootste industriezone van Boom. Dit gebied kenmerkt zich vooral door de grote

hoeveelheid transport-, opslag- en distributiebedrijven die er huisvesten. Vanuit dit gebied worden verschillende Belgische dorpen en steden bevoorrad. aarmee is de zone van nationaal belang. **Tegelijkertijd betekent dit dat er een grote verkeersstroom naar en van de zone op gang komt iedere dag met veel zwaar verkeer, wat erop wijst dat een goede geografische ligging en dus de ontsluiting richting de A12 en de E19 van groot belang is.** De gemeente is al bezig om het verkeer via de noordkant naar de A12 te geleiden via de N171A en de N177. Tegelijkertijd kan daar de druk op het netwerk worden verhoogd met de PRUP Krekelenberg II van 24 ha, wat voorziet in een uitbreiding van de industriezone. **Daarmee komt de industriezone ook op zeer nabije afstand van woningen in Kruiskenslei te liggen en vormt het gebied ook een barrière tussen Kruiskenslei en de Nielse kleiputten aan de westkant.** Ook loopt de Niels-Boomse beek dwars door het gebied. **Het is zeer de vraag of**

"het verknopen van een groene vinger met Rupel via Krekelenberg" (PRUP, p. 26) **recht doet aan de gewenste natuurwaarden op lokaal en bovenlokaal schaalniveau.** De huidige groenbuffers zijn immers al versnipperd. Bovendien wordt er gestreefd naar complementariteit van de activiteiten op Krekelenberg II met de activiteiten bij het researchpark in Niel en Krekelenberg I. Met eventuele verdere groei van het researchpark (BPA Kapittel) en de bouw van Krekelenberg II komt de groene vinger - en daarmee ook een krachtlijn voor het grootstedelijk gebied Antwerpen - nog verder in het geding.

NOEVEREN

Noeveren is een historisch industriegebied dat aangeduid is als beschermd dorpsgezicht en industrieel erfgoed. Het gehucht bestaat uit enkele straten met arbeiderswoningen, afgewisseld met al dan niet actieve fabriekspanden. In dit gebied is de steenbakkersnijverheid nog duidelijk terug te zien in de historische gebouwen en in de omgeving in de vorm van authentieke landschapsrelicten. Het vormt daarmee één van de meest authentieke gebieden in de Rupelstreek.

De steenbakkerijen zijn niet meer in gebruik en vaak overgroeid en vervallen. Steenbakkerijmuseum 't Geleeg heeft een aanzet gedaan om het verhaal van de streek inzichtelijk te maken, maar het verhaal beslaat het gehele gebied, het wordt dan ook aangeduid als erfgoedcluster.

De historische waarde van het gebied verweven met een kleinschalige woonstructuur dient behouden te blijven. Inbreiding of strategisch ingepaste nieuwbouw is mogelijk, aangezien dit kan overlappen met maximale versterking en behoud van het historische waarde. Daarbij dient ook de historisch aanwezige woon-werkrelatie als dusdanig gekoesterd en versterkt te worden.

Verder kan de waarde van het gebied vergroot worden door het versterken van bestaande groen blauwe structuren en deze recreatief te ontsluiten. Fietspaden, voetwegen en andere trage verbindingen dienen versterkt te worden, en zwaar industrieel verkeer geweerd. Hierdoor wordt fragmentatie tegengaan, wordt de leesbaarheid vergroot en wordt de verbinding met omliggende wijken sterker.

LANDBOUW

De enige plek in Boom waar landbouwgrond te vinden is, is het landbouwgebied Kleine Steylen. Dit gebied staat echter meer in dienst van kleinschalige landbouw en recreatie, gezien de aanwezige manege, tijdelijke campings bij evenementen en de kleinschalige percelen. **Dat gebeurt in toenemende mate, wat wijst**

op verstedelijking van de al zeer beperkte hoeveelheid open ruimte in Boom.

Bovendien is Kleine Steylen op het gewestplan aangeduid als reservegebied voor de kleiontginning van Wienerberger. Deze mogelijke bestemmingswijziging samen met een versnipperde eigendomsstructuur staan een lange termijnvisie voor het gebied in de weg.

Gezien de grote druk op de open ruimte in de gemeente is aangewezen om dergelijke plannen zo snel mogelijk in beleid om te zetten. Een gebied met dergelijk karakter als tegenwicht aan deze densiteit zou een grote meerwaarde voor de gemeente betekenen. In de beleidsvorming dient speciale aandacht te worden besteed aan de beoogde kwaliteit van de nabestemming, alsook het behoud van functionaliteit tijdens eventuele ontginning.

DE SCHORRE

De Schorre is een provinciaal recreatiedomein en is tevens een belangrijke inkomstenbron voor de gemeente Boom, aangezien het hier gasat om een toeristische trekpleister. De Schorre is een voormalige kleiput met belangrijke natuurwaarde en tegelijkertijd een gebied voor 'hardere' vormen van recreatie op nabije afstand van het centrum, de Rupel en de kleiputten van Terhagen. Wanneer de verbindingen richting de Rupel en het centrum worden versterkt, kan de recreatieve infrastructuur verbonden worden aan overige infrastructuren, zoals de wandel-winkelstructuur van het centrum. **De Schorre is immers vaak de centrale draaischijf in recreatieve structuur in de Rupelstreek.** Daarbij moeten natuurwaarden wel gerespecteerd worden.

UITDAGING: EEN AANTREKKELIJK VESTIGINGSKLIMAAT

Boom bevat een scala van productieve landenschappen op diverse schaalniveaus. **Daarmee heeft gemeente veel potentie, maar dit heeft zich tot nu toe voornamelijk geuit in een verzwakking van het eigen vestigingsklimaat.** Dat wordt zichtbaar in de samenstelling van de beroepsbevolking, het lage percentage Bomenaren dat ook in de eigen gemeente werkt, de forse verkeersstromen en de verzwakte positie van het centrum. **Voor de gemeente is het van groot belang om te investeren in het vestigingsklimaat, wat neerkomt op een investering in de *quality of life* in Boom.** Belangrijke voorwaarden daarvoor zijn al aanwezig in de gemeente: de (hemelsbrede) nabijheid van centrumsteden, voorzieningen, een recreatieve structuur en gebieden met natuurwaarden. **Nu is het de taak aan de gemeente om deze kansen te verzilveren en van een achtertuin een voortuin te maken.**

DIAGNOSE OPEN RUIMTE

KANSEN - WATER EN NATUUR:

- *Het groenblauwe netwerk biedt veel variatie met onder meer de Schorre, de kleiputten en de Rupel.*
- *De relatie met de Rupel kan nog verder versterkt worden, incl. de natuurwaarden van de Rupel.*
- *Parken kunnen beter geïntegreerd worden in het netwerk van omliggende wijken, waarbij wandvorming voorkomen moet worden.*
- *De koppeling tussen landbouw, natuur en recreatie kan verder versterkt worden in De Steylen, waarbij de openheid behouden moet blijven.*

ZWAKTES - WATER EN NATUUR:

- *De ingesloten groengebieden in het centrumgebied zijn slecht verbonden en staan onder druk door ontwikkeling.*
- *De hoge mate van verharding en bebouwing biedt weinig ruimte voor groenblauwe corridors van de Rupel naar de woongebieden of de groene vingers.*
- *Beken zijn grotendeels ingebuisd.*
- *De relatie met de Rupel is verzwakt en de oevers staan onder druk door nieuwe ontwikkelingen.*

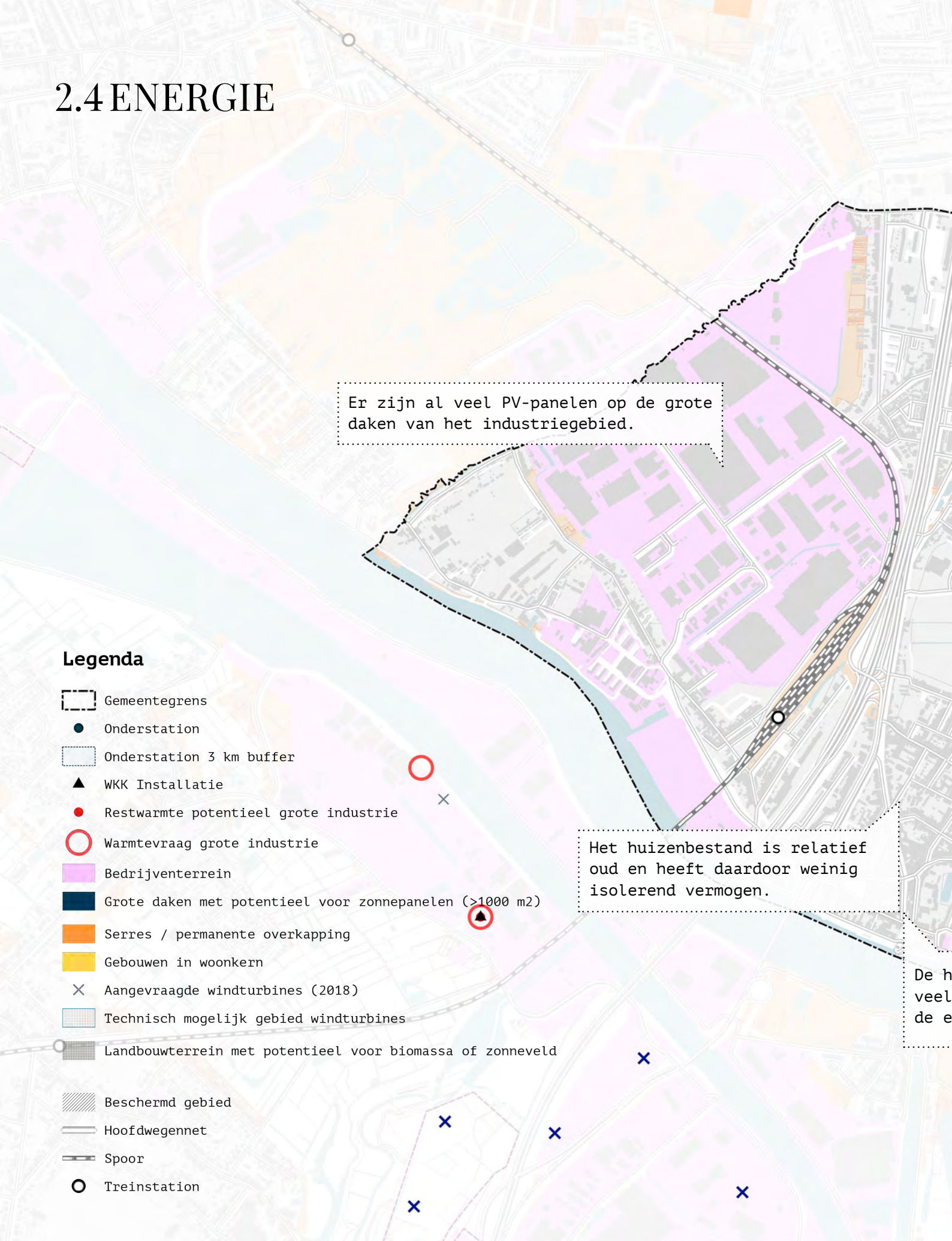
KANSEN - PRODUCTIEF LANDSCHAP:

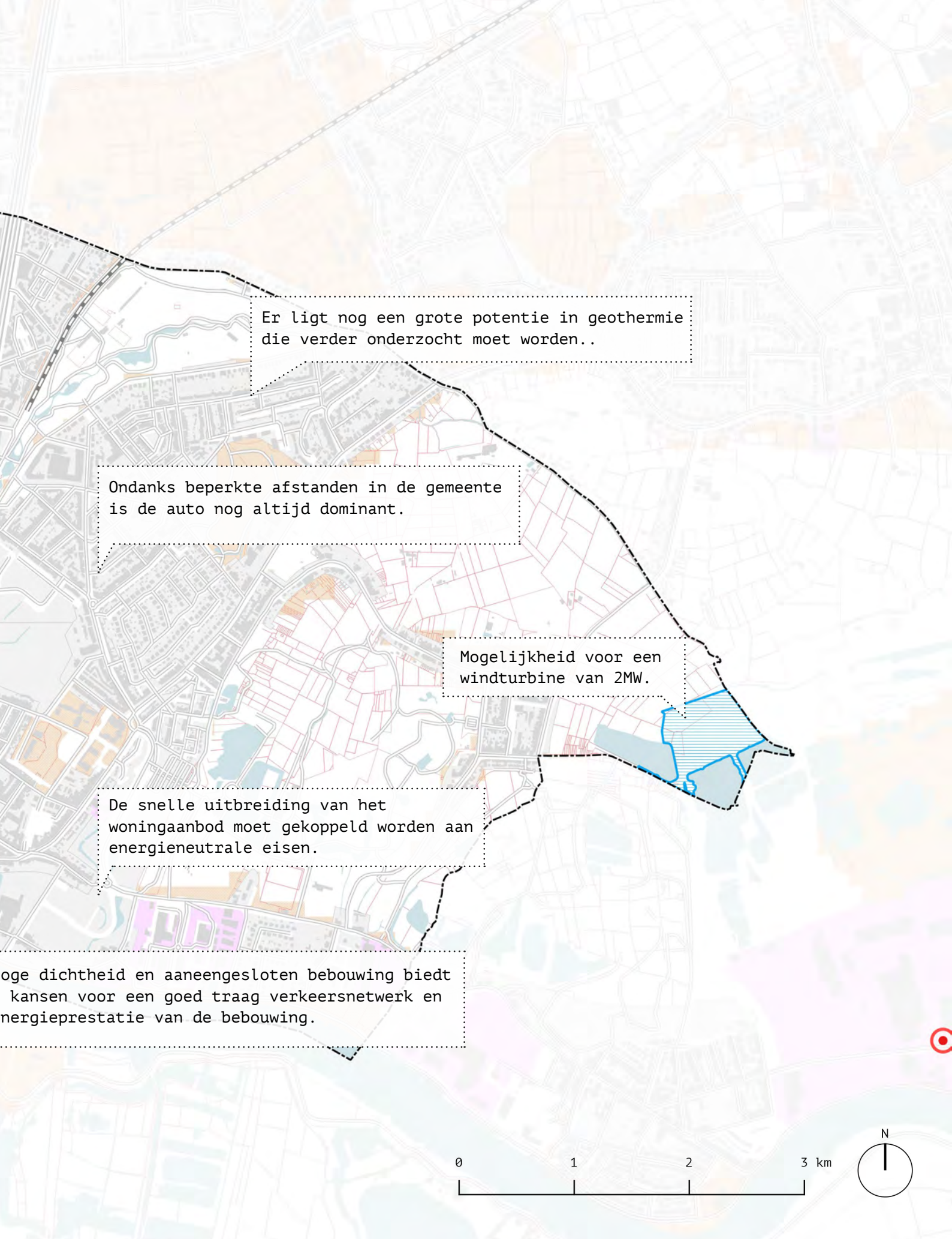
- *De ligging in verschillende structuren kan worden uitgebouwd tot sleutelpositie voor Boom en daarmee versterking van het vestigingsklimaat.*
- *Het centrum van Boom kan verder worden ingezet als identiteitsdrager en bezoekersmagneet, mits de economische positie versterkt wordt.*

ZWAKTES - PRODUCTIEF LANDSCHAP:

- *Boom is momenteel verstrikt in bovenlokale structuren en de eigen structuren zijn niet robuust genoeg om hier antwoord op te geven.*
- *De bedrijvigheid in Boom gaat veelal ten koste van de leefbaarheid.*
- *Verdere uitbreiding van Krekelenberg gaat ten koste van groengebieden.*

2.4 ENERGIE





Er ligt nog een grote potentie in geothermie die verder onderzocht moet worden..

Ondanks beperkte afstanden in de gemeente is de auto nog altijd dominant.

Mogelijkheid voor een windturbine van 2MW.

De snelle uitbreiding van het woningaanbod moet gekoppeld worden aan energieneutrale eisen.

ogee dichtheid en aaneengesloten bebouwing biedt kansen voor een goed traag verkeersnetwerk en energieprestatie van de bebouwing.

HET ENERGIEPROFIEL VAN BOOM

Het energieprofiel van de gemeente Boom wordt grotendeels gekenmerkt door de consumptie en daarmee de CO₂-uitstoot van particulier en commercieel vervoer, huishoudens en de tertiaire sector. Samen vormen deze sectoren 93% van de CO₂-emissies. De CO₂-uitstoot van Boom is tussen 2011 en 2017 slechts met 0,3% gedaald. Grote bijdrage aan de daling is de tertiaire sector, die een daling heeft ondergaan van 17%. Deze sector vormt 15% van de totale CO₂ uitstoot van Boom. Huishoudens hebben ook een daling ingezet sinds 2011 van 5,5%. **Echter is de sector van particulier en commerciële vervoer, die de helft van de CO₂ van Boom beslaat, gestegen met bijna 9%.** Verder is het opvallend dat de huishoudens gemiddeld 2.72 ton CO₂ uitstoten per jaar, wat onder het Vlaams (3,37 ton) en het provinciaal (3,26 ton) gemiddelde ligt. Een belangrijke reden dat dit getal in Boom lager ligt dan in het gewest of de provincie is het hoge gehalte van gesloten bebouwing (80,2% van de eengezinswoningen). Gesloten bebouwing verbruikt immers minder energie dan open bebouwing, ondanks de verouderde staat van het woningbestand.

RUIMTELIJK BELEID

Op verschillende organisatorische niveaus wordt beleid opgesteld om de energietransitie in gang te zetten om zo broeikasgassen zoveel mogelijk te verminderen. Zo stelt Vlaanderen dat het in 2050 85% van de emissies die niet gedekt zijn door de EU wil reduceren ten opzichte van 2005 met daarbij de ambitie om over te gaan op klimaatneutraliteit. **Duidelijk is dat met de huidige trend de klimaatdoelen voor 2050 niet gehaald zullen worden en een versnelling van acties is vereist om doelstellingen te halen.** 2030 wordt gezien als eerstvolgende maatstaf, waarin al 30% van de emissies verlaagd moeten worden. Ook de

Provincie Antwerpen heeft een klimaatplan opgesteld. Dit document is minder recent dan die van het gewest en de doelstellingen lopen tot 2020. De belangrijkste doelstelling die ze voor gemeenten stellen is dat **minstens 20% van de Antwerpse gemeenten klimaat-neutraal zijn tegen 2020.** Ook steunt de provincie het Burgemeestersconvenant waarin de doelstelling voor gemeentes staat om tegen 2020 20% en in 2030 40% van de CO₂ uitstoot te verminderen.

Ook de gemeente Boom heeft in 2015 het Burgemeestersconvenant ondertekend, waarmee de gemeente zich engageert om de CO₂-uitstoot met minstens 20% terug te dringen op eigen grondgebied. Het convenant is echter nooit officieel van start gegaan. Wel heeft de gemeente een klimaatactieplan opgesteld. In dit plan zijn vergelijkbare doelen gesteld als de provincie voor 2020 en 2030. Echter als we de eerdergenoemde percentages erbij nemen is het maar de vraag of de gemeente dit doel gaat behalen. **Om het doel van 2030, 40% CO₂-reductie, te halen zal de gemeente alle zeilen moeten bijzetten.**

EEN RUIMTELIJKE OPGAVE

Om de doelstellingen te behalen dient Boom zich ervan bewust te worden dat de energieopgave in feite een ruimtelijke opgave is. Daarbij gaat het enerzijds om het verkleinen van de energiebehoefte. Dat is sterk aan de bebouwde omgeving gerelateerd, vanwege de hoge uitstoot door huishoudens en mobiliteit. Voor mobiliteit wordt het daarom belangrijk om actief duurzame modaliteiten te stimuleren en in te zetten op openbaar vervoer. Kansen voor traag verkeer zijn er genoeg door de hoge dichtheid en dus beperkte afstanden in Boom. Daarmee pakt Boom de meest vervuilende sector aan. Daarnaast wordt het belangrijk voor Boom om de uitstoot van de huishoudens te verminderen. Omdat Boom al erg dicht bebouwd is, valt daar nog weinig te winnen. Wel verkeert de gebouwde omgeving in een

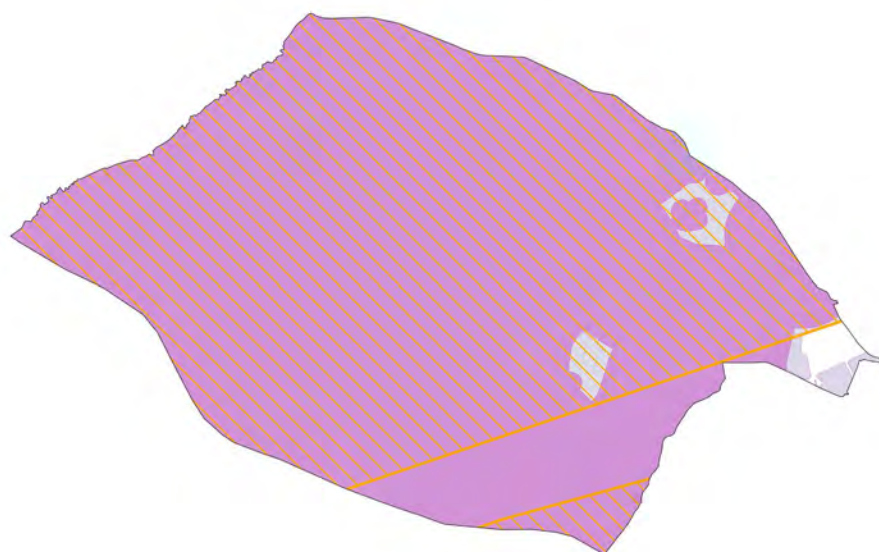
ENERGIE IN CIJFERS

103.980 mWh is de totale energieconsumptie van huishoudens in Boom (2017), waarvan 70% bestaat uit aardgas.

80,2% van eengezinswoningen in Boom zijn naar bouwwijze gesloten bebouwing (Provincie Antwerpen 38,3%).

3,2% van het totale energieverbruik door huishoudens komt uit hernieuwbare warmtebronnen.

527 PV-installaties in Boom (2019). Daarmee wordt 8 MW aan vermogen geproduceerd.



Beperkingen wind:

- harde (technische) beperking
- zachte beperking
- Belgocontrol oranje zone

1. Kaart met harde restricties voor windturbines, volgens de criteria van de Hernieuwbare EnergieAtlas Vlaamse gemeenten 2016. Oranje zones van Belgocontrol en Defensie gelden als zachte restricties.

Gemeente Boom valt binnen de oranje zone van luchthaven Zaventem en die van luchthaven Antwerpen (beide Belgocontrol).

2. Energieopwekking per bron in MWh, Hernieuwbare EnergieAtlas Vlaamse gemeenten 2016.

1.

Boom

	Elektriciteit				Warmte		
	biomassa	water	wind	zon	biomassa	geothermie	zon
Huidige productie	0	0	0	6.201	0	795	68
Technisch potentieel	0	0	36.579	84.503	0	101.504	13.515
REV2030	0	0	0	2.356	0	312	639

2.

zeer slechte staat en dient de gemeente zich in te zetten om woningen, openbare gebouwen en openbare werken verder te verduurzamen. Ook kan er toegewerkt worden naar verdere functiemening, waardoor afstanden tussen voorzieningen en woningen verkleind worden en mensen meer bereid zijn om te voet of per fiets hun dagelijkse boodschappen te doen.

In haar klimaatplan onderstreept de gemeente de nood om op deze thema's in te zetten. Verschillende projecten omtrent het verbeteren van het trage netwerk en de energie-efficiëntie van gebouwen.

Een goede zaak is dat Boom in november 2019 heeft besloten om het integrale openbare verlichtingspark van Boom tegen 2030 om te bouwen naar ultra-zuinige ledverlichting. Dat betekent dat 181 lichttoestellen per jaar moeten worden omgebouwd. Dankzij de snelle ledombouw dalen het energieverbruik en de CO₂-uitstoot 12-15 keer sneller dan via het huidige ombouwprogramma. Alhoewel dit een kleine stap is laat de gemeente wel het goede voorbeeld zien naar haar inwoners.

HUISHOUDENS

Dat Boom een hoge dichtheid heeft en veel aangesloten bebouwing heeft is erg voordelig, het zorgt er namelijk voor dat er minder warmte via de buitenmuren de gebouwen verlaat. Echter valt er nog steeds veel te winnen bij huishoudens. In de gemeente Boom is op dit moment 73,2% van de gebouwen van vóór 1970, dat is in de provincie (55%) fors lager. De slechte isolatie in oudere huizen zorgt ervoor dat er een hoop warmte verloren gaat. Een goed programma voor het renoveren van de oude gebouwen zal een goede manier zijn om nog meer energie te besparen in de gemeente.

Veel gebouwen (ook in de rest van Vlaanderen) worden op dit moment nog voornamelijk verwarmd door fossiele brandstoffen. Daarvan is aardgas de grootste brandstof met ongeveer 70% van het totale energieverbruik van Boom. Om dit te verlagen kan er allereerst ingezet worden op het verbeteren van de energieprestatie van het gebouw en anderszijds het toepassen van hernieuwbare energiebronnen zoals restwarmte, zonneboilers en warmtepompen.

Verder komt een ander aanzienlijk aandeel van het energieverbruik vanuit de elektriciteitsbehoefte. In 2017 bedroeg het elektriciteitsverbruik 24,9% van het totale energieverbruik bij de huishoudens. Het elektriciteitsverbruik in Boom is wel lager dan het Vlaams en Antwerpse gemiddelde. De elektriciteit komt nog steeds grotendeels vanuit fossiele brandstoffen. Groene stroom komt wel steeds meer voor, maar kan ook lokaal nog meer worden toegepast door middel van het opwekken van windenergie en zonne-energie in de gemeente.

Hierbij moet benadrukt worden dat het ook winst voor gezinnen in Boom betekent als zij hun energierekening weten te verlagen. Met stijgende energieprijzen heeft dit nu namelijk een grote impact op het gezinsbudget.

HERNIEUWBARE ENERGIEPRODUCTIE

Naast het verminderen van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot, wordt het ook belangrijk om hernieuwbare energieproductie te stimuleren en te plaatsen binnen de gemeente. Voor Boom geldt dat er relatief weinig gemeentegrond is om windturbines te plaatsen (0,6 km²), maar er zijn wel veel kansen voor bijvoorbeeld zonne-energie.

ZON

De enige vorm van duurzame energie die nu wordt opgewekt in Boom is zonne-energie. Met name op de daken van de distributiecentra van Krekelenberg I zijn veel vierkante meters bedekt met PV-panelen. Alle huidige PV-installaties hebben samen een vermogen van bijna 8MW. Er wordt echter verwacht dat dit nog lang niet alle potentiële energie is die uit zonne-energie kan worden opgewekt in Boom. Volgens het Vlaams Energieagentschap is er nog een potentieel van 103 MW dat kan worden benut in de gemeente. Met name het dakenlandschap van de bebouwde omgeving biedt nog veel ruimte voor opwekking van zonne-energie.

Verder valt het op dat er in totaal meer potentieel wordt benut in vergelijking met het Vlaams gewest en de provincie. Echter lopen de Bomenaren achter met het installeren van kleinere PV-installaties. Daar telt Boom nu 6 installaties per 100 huishoudens, terwijl het aantal in het gewest op 12 ligt. De zonne-energie wordt op dit moment vooral door de grotere installaties op de daken van de grotere distributiecentra opgewekt.

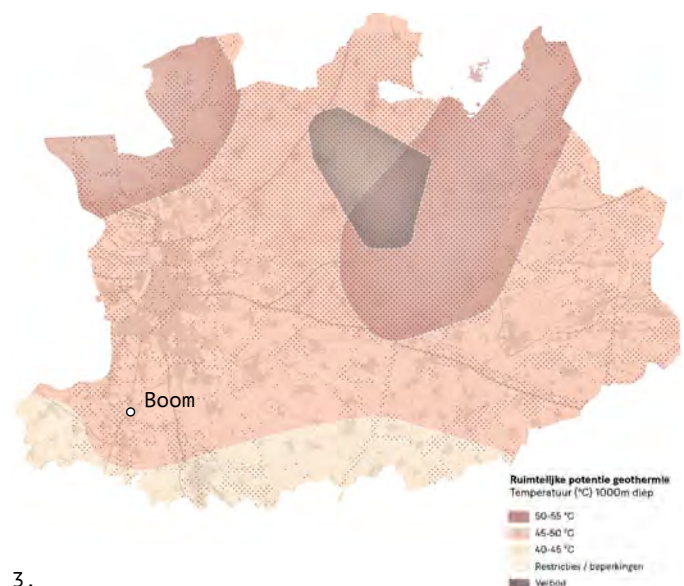
WIND

Windenergie wordt op dit moment nog niet opgewekt in Boom. Er wordt in Vlaanderen veel aandacht besteed aan het goed plaatsen van windturbines, zodat deze geen overlast veroorzaken voor omwonenden.

Daarom worden windturbines zoveel mogelijk geplaatst in de buurt van infrastructuur zoals haven en industriegebieden, autosnelwegen, spoorwegen, dijken of kanalen. Doordat veel van de gemeentegrond van Boom erg dichtbebouwd is zijn er nog weinig plaatsen voor windturbines. Gemeente Boom zit ook binnen de invloedsgebieden van zowel luchthaven Zaventem en Antwerpen. Volgens onze analyse, er is een klein zoekgebied voor windturbines van 6,3 ha in het oosten van de gemeente. Hier zou maximaal een windturbine van 2 MW kunnen geplaatst worden, met gevolgen voor de mogelijkheden in de buurgemeente Rumst. Via een participatietraject kan het draagvlak voor windenergie worden vergroot.

GEOTHERMIE

Een mogelijkheid om de verwarming te verduurzamen zou kunnen met behulp van geothermie. Te verwachten is dat er nog een groot potentieel ligt via geothermie. Bij geothermie wordt er onderscheid gemaakt tussen diepe en ondiepe systemen. Bij ondiepe systemen kan gedacht worden aan warmtepompen. Diepe systemen zijn duurder en kunnen water met grotere temperaturen uit de grond trekken, waardoor verschillende typen industrie er ook gebruik van kunnen maken. De bodem van Boom is geschikt voor ondiepe systemen, zoals te zien is in op onderstaande kaart. Door gebruik te maken van geothermie kan de hoeveelheid gebruikte aardgas voor het verwarmen van huizen drastisch verlaagd worden.



3.

Geothermische potentiekaart provincie Antwerpen. Databron: Bepaling van de thermische geleidbaarheid van geologische formaties en het opstellen van een geschiktheidskaart voor de toepassing van boorgatenergie-onttrekking via sondes, N. Robeyn en H. Hoes, Terra Energy NV, VITO, 2011. Visualisatie: PosadMaxwan.

DIAGNOSE ENERGIE

KANSEN

- *Er ligt een groot potentieel bij geothermie, wat verder onderzocht dient te worden. Daarmee kan de warmtevraag van de gebouwde omgeving verduurzaamd worden.*
- *Er is nog veel onbenut dakoppervlak voor PV-installaties op huizen, waarmee het elektriciteitsgebruik verduurzaamd kan worden.*
- *De hoge dichtheid en beperkte afstanden bieden gunstige condities voor traag verkeer en dus een duurzaam mobiliteitssysteem.*

ZWAKTES

- *De vele oude gebouwen zorgen dat de energieprestatie van de huizen erg laag is. De gemeente dient verder te investeren in een renovatieprogramma voor verouderde gebouwen.*
- *Er is weinig ruimte voor windturbines in de gemeente, waardoor de focus voor hernieuwbare elektriciteit vooral op PV-installaties gericht is.*

2.5 REGELGEVING EN PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

Boom is een gemeente met veel uitdagingen.

Slechts 40% van de inwoners is fier op de gemeente, wat veel lager is dan het Vlaams gemiddelde van 69%. Terwijl 9% van de Vlamingen zegt niet trots te zijn op de gemeente, is dit in Boom maar liefst 29%. De kans is groot dat hier een link ligt met de kansarmoede-index van de gemeente, die met 38,9% ruim drie keer zo hoog is als het Vlaams gemiddelde. Daar komt bij dat de index in tien jaar tijd is toegenomen met 31,3%. **Daarmee gold Boom in de afgelopen jaren als de armste gemeente van Vlaanderen.** Oorzaak van de stijging komt vooral door de instroom van nieuwkomers: mensen die naar Boom verhuizen vanwege de goedkope huisvesting. **Zowel allochtone als autochtone kansarmen trekken naar Boom, terwijl de middenklasse slinkt.**

De sociaaleconomische verschuivingen vormen grote (lange termijn) uitdagingen voor het beleid. Daar komt bij dat 61% tevreden is over dienstverlening van de gemeente. **30% heeft weinig vertrouwen in het stadsbestuur.** Ook vindt ongeveer een derde dat gemeente voldoende inspanningen doet om bewoners bij veranderingen in hun gemeente te betrekken en dat het gemeentebestuur op een goede manier omspringt met de vragen van inwoners.

Tegelijkertijd is de gemeente zich bewust van veel uitdagingen en heeft de gemeente ook de ambitie om voortvarend met toekomstige opgaven aan de slag te gaan. Enerzijds wordt daarbij gelet op het waarborgen van bestaande kwaliteiten en anderzijds wordt er gezocht naar ruimte voor vernieuwing en kwaliteitsverbetering. **Daar komt wel bij dat de gemeente Boom een aanzienlijk hogere financiële schuld per inwoner heeft dan andere sterk verstedelijkte gemeenten met lage inkomens of het Vlaams Gewest.** In de afgelopen jaren is deze schuldenlast wel flink gedaald (van 31 miljoen in 2013 naar 21 miljoen in 2018). **Tegelijkertijd zijn de investeringsuitgaven per inwoner in Boom hoger dan gemiddeld in vergelijkbare gemeenten en het Vlaams Gewest.** Tussen 2014 en 2019 werd er 323 euro per inwoner uitgegeven. Tegelijkertijd ontvangt Boom meer geld per inwoner dan soortgelijke gemeenten (706 euro).

Daarnaast neemt de gemeente deel in veel samenwerkingsverbanden, met name wanneer deze door de eigen gemeente, de Vlaamse overheid of de provinciale overheid geïnitieerd zijn.

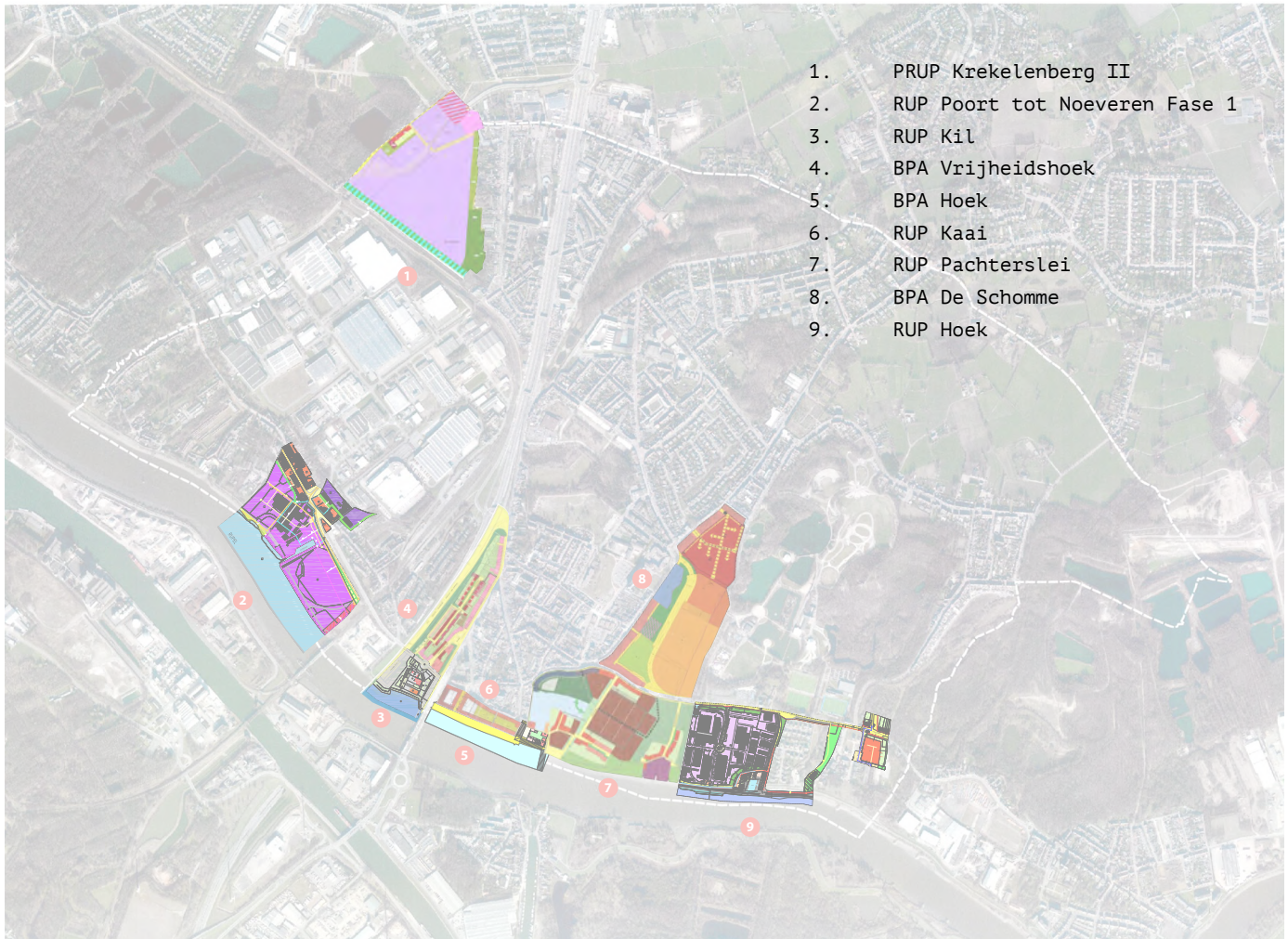
De Vlaams Bouwmeester Scan biedt Boom de kans om de transversale benadering te omarmen en thema's verder verbinden, met name wanneer het gaat om ruimtelijke en sociaaleconomische uitdagingen. **Leefbaarheid geldt daarbij als één van de belangrijkste overkoepelende thema's voor Boom en komt tot stand wanneer geïnvesteerd wordt in ruimtelijke en maatschappelijke kwaliteit.**

Ambities en regelgeving zijn wenselijk en noodzakelijk, maar even zozeer is het van belang om als gemeente voldoende te zijn toegerust om een adequaat en effectief beleid te kunnen ontwikkelen en uitvoeren. Dit vergt dat er bemensing en kennis in de organisatie aanwezig is, om als publieke actor ook te kunnen handelen naar de ambities die het bestuur heeft. Ten tijde van de Bouwmeester Scan is het onderzoeksteam diverse malen met de ambtelijke en politieke organisatie in contact geweest. **Onze indruk is dat de gemeente Boom een voldoende uitgerust ambtelijk apparaat voor beleid rondom ruimtelijke ontwikkeling en aanpalende vraagstukken heeft dat op een effectieve wijze en met gedegen kennis van zaken opereert.** We hebben de indruk dat de koppeling tussen bestuur en ambtelijke ondersteuning op een gedegen en passende wijze wordt ingevuld en dat er een zeer goede onderlinge verstandhouding is.

Een greep uit de documenten die beschikbaar waren:

BELEIDSDOCUMENTEN EN PROJECTEN

- Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)
- Mobiliteitsplan Boom, 2010
- Klimaatactieplan Gemeente Boom
- Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan Boom, 2001
- Kaderplan Kleinstedelijk gebied en ontginningsgebied Boom-Rumst, 2018
- Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS)
- Streekverhaal Rupel
- Visienota over de wijk Noeveren
- Woonomgevingsplan Noeveren
- Erfgoedbeheerplan Noeveren
- Ontwerp landinrichtingsplan - openruimteverbindingen Rupelstreek, VLM 2018



Overzicht van alle Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van gemeente, provincie en gewest.

- Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos - regio Antwerpse Gordel / Klein-Brabant
- Bestuurskrachtmonitor, 2017
- Jouw gemeente in cijfers, 2018

GEWESTELIJKE RUP'S

- Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (deels vernietigd door Raad van State)

OVERIGE (P)RUP'S EN BPA'S

- PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Boom-Rumst te Boom, Niel en Rumst
- PRUP Krekelenberg
- RUP Kaai
- RUP Kil
- RUP Pachterslei
- RUP Poort tot Noeveren - fase 1
- RUP Hoek - Herziening Deelgebieden
- BPA 1001 bis
- BPA De Schomme
- BPA Den Brandt
- BPA Hoek

CONCRETE AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

- Een vermindering van de CO₂-uitstoot van minstens 20% tegen 2020.
- SAVE-charter: een intentieverklaring om aan de verkeersveiligheid te werken. De gemeente is geselecteerd om vanaf 2022 deel te nemen aan een intensief begeleidingstraject van de provincie Antwerpen. De gemeente krijgt een SAVE-label van OVK als ze de concrete acties van de zeven OVK-doelstellingen uitvoert binnen een termijn van 1 tot 2 jaar. Daarnaast kan de gemeente het Label Verkeersveilige Gemeente van de provincie Antwerpen verdienen als ze meetbare verbetering van de verkeersveiligheid aantoont.

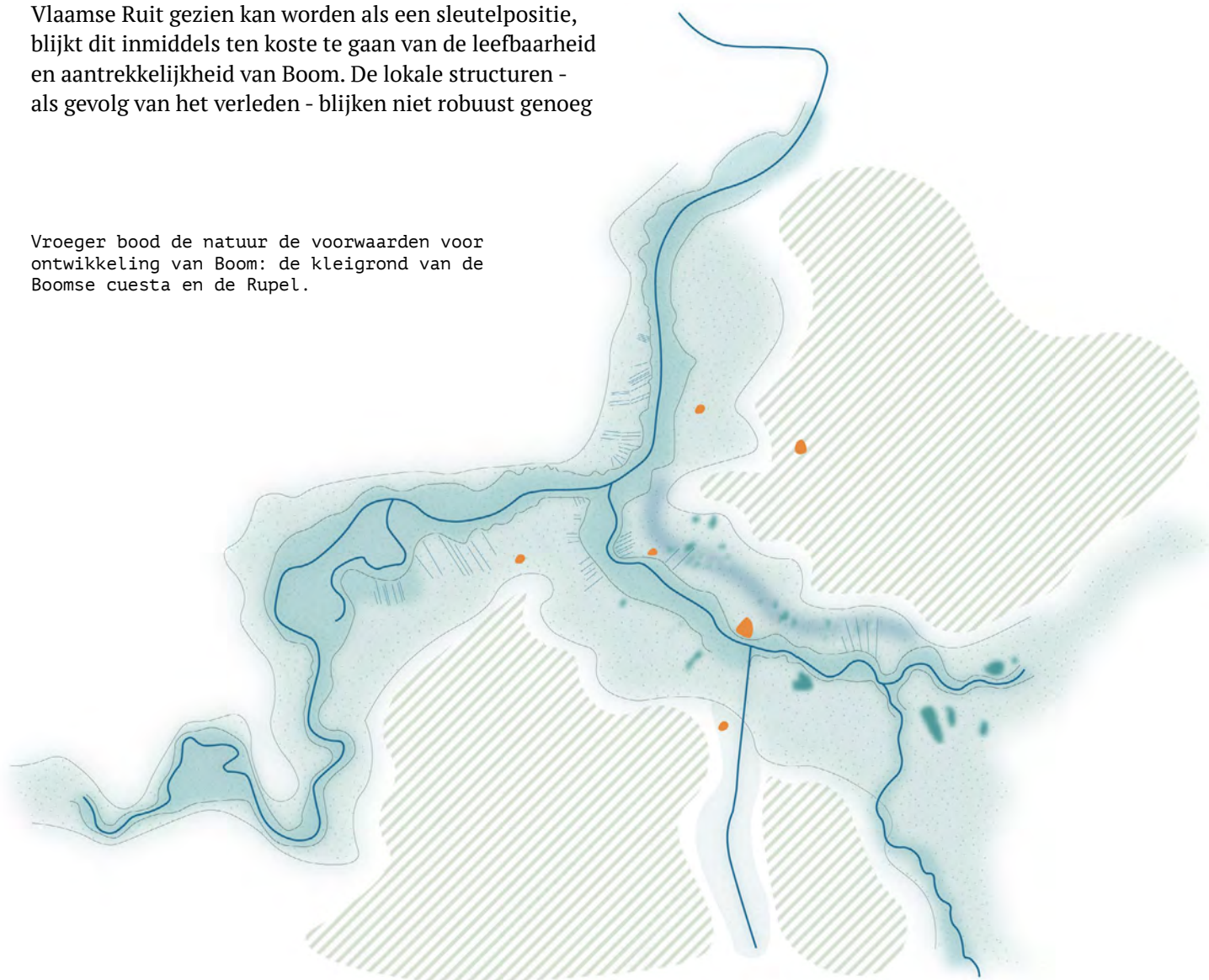
UITKOMST DIAGNOSE

HET VERHAAL VAN BOOM

Waar de natuur vroeger de voorwaarden bood voor economische ontwikkeling met de ligging in de Boomse cuesta en de Rupel, heeft de industriële ontwikkeling sterk bepaald hoe Boom er nu uit ziet: de natuur is versnipperd en het geografisch landschap is veranderd, de industrie kwam gepaard met een grote mobiliteitsvraag en de gebouwde omgeving kenmerkt zich door een zeer hoge dichtheid en achterstallig onderhoud. Daar komt bij dat de gemeente Boom verweekt is geraakt in diverse bovenlokale structuren die steeds meer de boventoon voeren: het grootstedelijk gebied Antwerpen met de A12 als belangrijke corridor, de Rupelstreek en de as Mechelen - Sint-Niklaas met de Brabantse Poort. Hoewel de centrale ligging in de Vlaamse Ruit gezien kan worden als een sleutelpositie, blijkt dit inmiddels ten koste te gaan van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom. De lokale structuren - als gevolg van het verleden - blijken niet robuust genoeg

om een goed antwoord te vormen op de impact van de bovenlokale structuren. Zelfs met de vele projecten in de gemeente is een structurele verbetering nog ver weg. De gemeente wordt immers nog altijd gekenmerkt door een zeer hoog percentage kansarmoede, veel vandalisme, een ongezonde leefomgeving langs de A12, een middenklasse die zich liever elders vestigt en een centrum waar veel centrumfuncties zijn verdwenen. Het belangrijkste van alles is misschien nog wel dat slechts 40% van de Bomenaren trots is op de eigen gemeente, wat veel lager is dan het Vlaams gemiddelde. Daarnaast toont de gemeente een gebrek aan eenheid, gezien de versnipperde structuur en de vele culturen die langs elkaar heen lijken te leven.

Vroeger bood de natuur de voorwaarden voor ontwikkeling van Boom: de kleigrond van de Boomse cuesta en de Rupel.



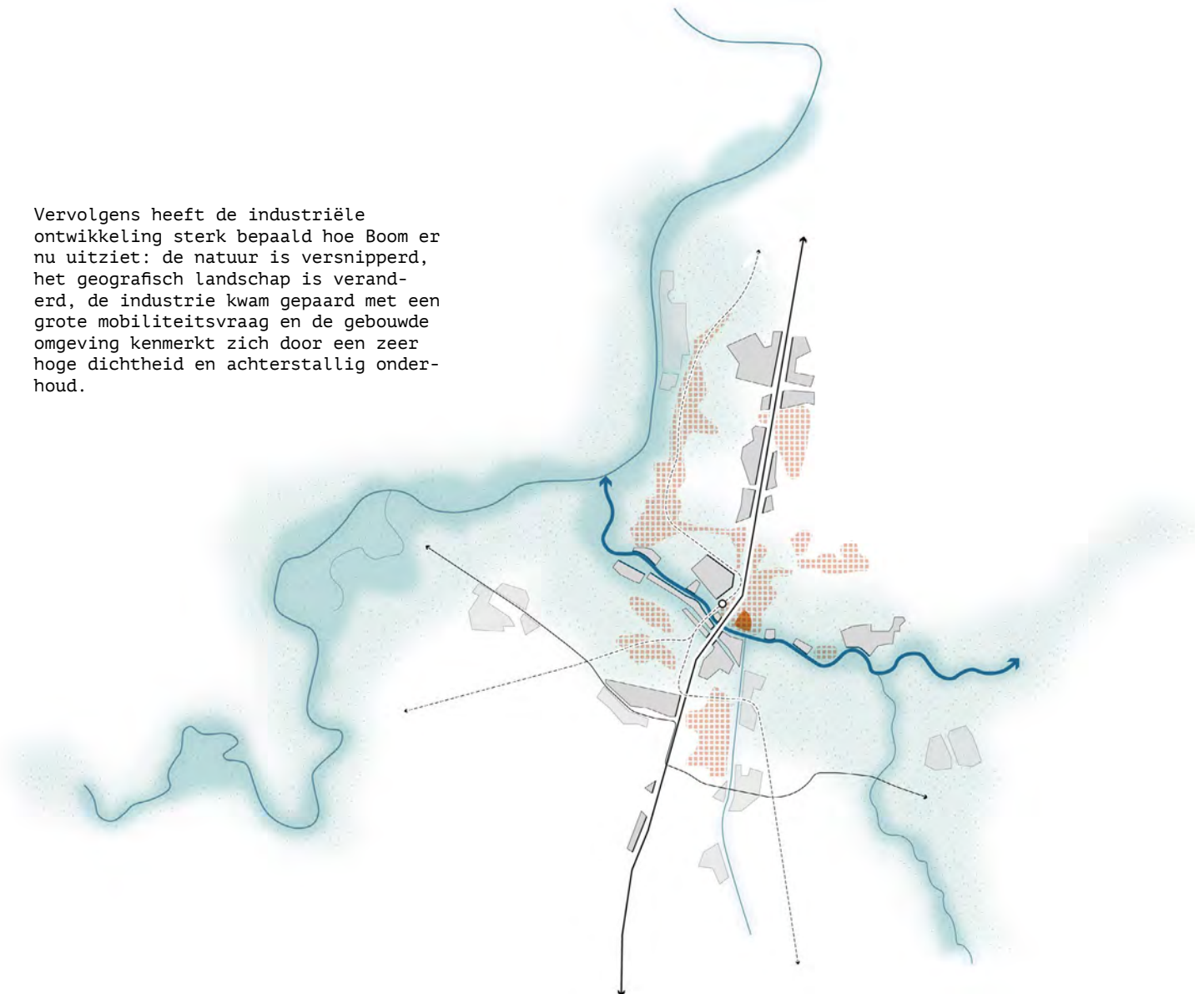
EEN TOEKOMST VOOR BOOM

Wanneer we de ontwikkeling van Boom over meerdere jaren en de vele beleidsdocumenten beschouwen, wordt vaak genoemd dat de postindustriële transformatie ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen met zich meebrengt voor Boom. De gemeente is nog altijd op zoek naar een nieuw verhaal en tot dusver is hier nog geen duidelijke overkoepelende visie uit voortgekomen. Dit is echter wel noodzakelijk voor structurele verbeteringen op korte én lange termijn.

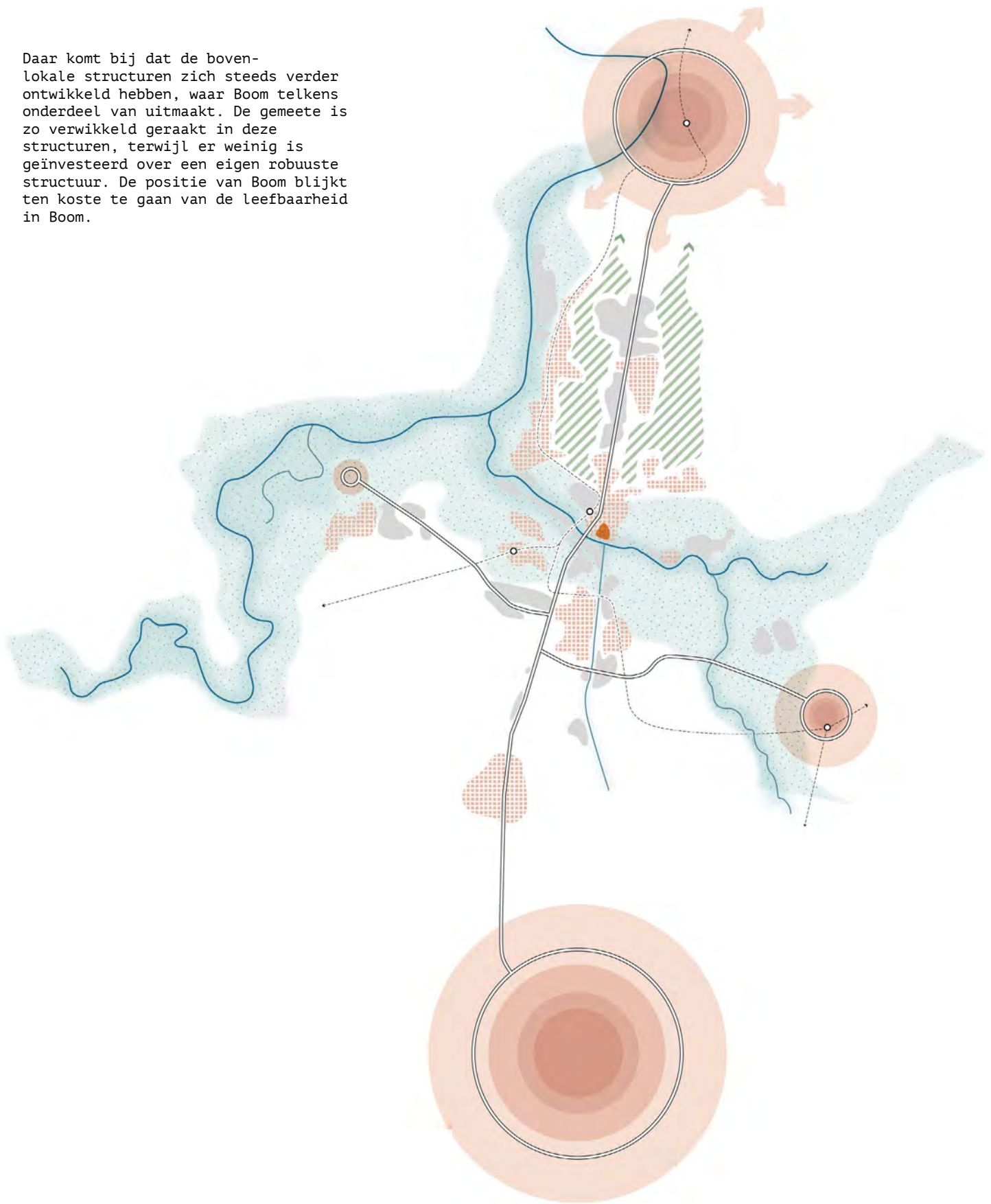
Voor een nieuw verhaal van Boom zijn voldoende ingrediënten aanwezig binnen de gemeentegrenzen. De ligging van de gemeente geeft nu uitdagingen, maar biedt ook kansen. Ook heeft Boom een zeer diverse

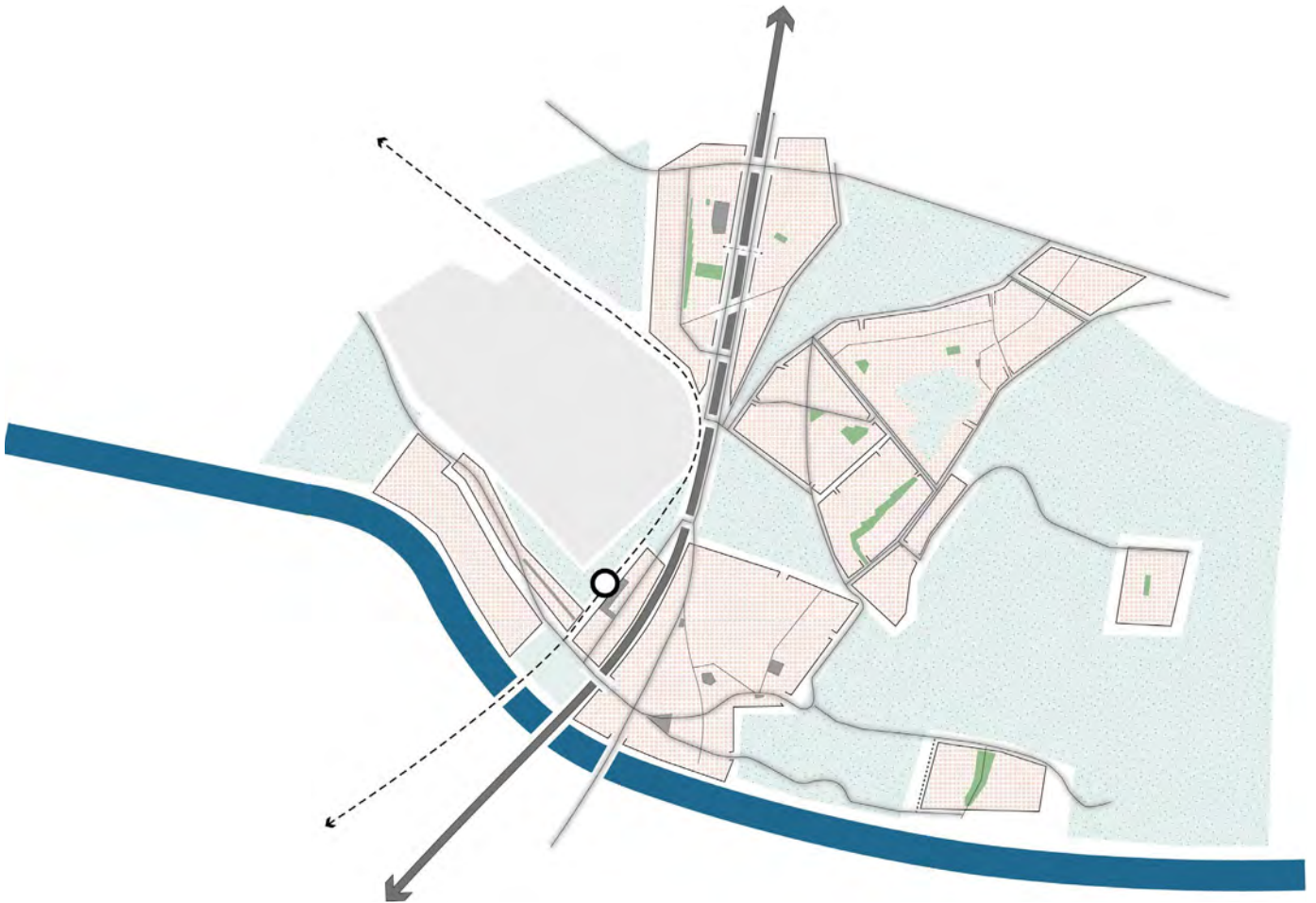
lokaal en bovenlokaal schaalniveau. Daarnaast is de hoge dichtheid in de gemeente een kans die verzilverd moet worden: Boom is dé plek om het trage netwerk prioriteit te geven en zo de leefbaarheid en sociale cohesie in de gemeente te vergroten. Het investeren in leefbaarheid mag niet ten koste gaan van de minder draagkrachtige inwoners. Het verzilveren van kansen vraagt echter wel eerst om een overkoepelend verhaal voor de toekomst van Boom. Dat kan kaders bieden voor programma's en projecten en geeft de gemeente houvast bij het beoordelen van de ruimtelijke draagkracht van de gemeente, oftewel het beoordelen van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom - nu én in de toekomst.

Vervolgens heeft de industriële ontwikkeling sterk bepaald hoe Boom er nu uit ziet: de natuur is versnipperd, het geografisch landschap is veranderd, de industrie kwam gepaard met een grote mobiliteitsvraag en de gebouwde omgeving kenmerkt zich door een zeer hoge dichtheid en achterstallig onderhoud.



Daar komt bij dat de boven-
lokale structuren zich steeds verder
ontwikkeld hebben, waar Boom telkens
onderdeel van uitmaakt. De gemeente is
zo verwikkeld geraakt in deze
structuren, terwijl er weinig is
geïnvesteed over een eigen robuuste
structuur. De positie van Boom blijkt
ten koste te gaan van de leefbaarheid
in Boom.





Inmiddels worden in Boom vele projecten opgestart, maar is een structurele verbetering op ruimtelijk én sociaal-economisch vlak nog ver te zoeken. Wel liggen er grote kansen, mits Boom eerst investeert in een overkoepelend verhaal voor de toekomst van Boom.

03.

AMBITIES





3.1 AMBITIES

De kernkracht van Boom is dat er ontzettend veel plaatsvindt in de gemeente met betrekking op lokaal én op bovenlokaal niveau, terwijl de afstanden beperkt zijn. De gemeente aan de Rupel heeft veel ingrediënten om bewoners aan zich te binden én om bewoners trots te laten zijn op Boom. De gemeente is centraal gelegen in de Vlaamse Ruit en in een regio met een gemeenschappelijk verleden; de Rupel, de kleiputten, het erfgoed en de nabije afstanden herinneren nog altijd aan de klei-industrie. Daarnaast is de open ruimte divers met ruimte voor natuur, recreatie en landbouw, terwijl ook het bebouwd gebied veel te bieden heeft, waaronder een station en een beloopbaar centrum.

Kortom, Boom bevat veel ingrediënten om een aantrekkelijk vestigingsklimaat te bieden voor bewoners, ondernemers en ook flora en fauna. Om daar het maximale potentieel uit te halen, is er wel een belangrijk voorwaarde: leefbaarheid in Boom wordt hét centrale uitgangspunt bij de noodzakelijke versterking van de ruimtelijke en sociaaleconomische structuren. Dat vraagt om een overkoepelende visie voor Boom, waar de ambities gezamenlijk richting aan geven.

Om de kernkracht optimaal in te zetten en een overkoepelende visie voor Boom te ontwikkelen, definiëren we de volgende drie ambities voor Boom:

1. GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS DRAGER VOOR ONTWIKKELING

De primaire ambitie gaat uit van de voorwaardelijke rol voor het groenblauwe netwerk (zie ook 4.0 Fundamentals) en verklaart de groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling. Daarbij wordt de groenblauwe structuur zo breed mogelijk gedefinieerd: van de Rupel en de Steylen tot aan de gemeentelijke parken en binnentuinen. De kwantiteit en kwaliteit van de groenblauwe structuur is immers cruciaal voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom, zowel binnen als buiten het bebouwd gebied. Dat betekent ook dat we met deze ambitie de groenblauwe structuur zo breed mogelijk inzetten via meervoudig en intensief ruimtegebruik. Daarbij staat de balans tussen recreatie (verblijfsgroen), klimaatadaptatie, energieopwekking en ecologische waarden centraal. De groenblauwe structuur mag dan wel voorwaardelijk zijn voor de leefbaarheid van Boom; het is ook de meest kwetsbare structuur.

2. BOOM ALS KNOOPPUNT VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSSYSTEEM

De tweede ambitie stelt het mobiliteitssysteem centraal. Boom is centraal gelegen in de Vlaamse Ruit en heeft toegang tot belangrijke verbindingen, zoals de

A12 en het spoor richting Antwerpen en Puurs. De positie van Boom als een knooppunt in de regio kan verder benut worden, mits er wordt ingezet op een duurzaam mobiliteitssysteem. Dat betekent het verder stimuleren van het openbaar vervoer, deelsystemen, fietsgebruik en voetgangers, terwijl het autogebruik ontmoedigd wordt. Dat betekent verder investeren in het hoogwaardig openbaar vervoer én het trage netwerk, dat met de beperkte afstanden in Boom veel potentie heeft. Zo gaan de auto en het zwaar verkeer plaatsmaken voor een leefbaar en aantrekkelijk Boom.

3. COMPACT ÉN LEEFBAAR BOOM: OP WEG NAAR COHESIE

De derde ambitie gaat specifiek over de gebouwde omgeving met als doel een compact én leefbaar Boom. De balans tussen bebouwd en onbebouwd gebied is essentieel voor een aantrekkelijk en leefbaar Boom. Daarbij komen de verschillende deelgebieden van Boom aan de orde, waarbij wordt ingezet op meer cohesie: ruimtelijk én sociaaleconomisch gezien. De beperkte afstanden in Boom bieden een belangrijke voorwaarde voor het creëren van cohesie. De verschillende culturen in Boom kunnen bij elkaar gebracht worden door ontmoetingsplekken te creëren, sociale controle te stimuleren en ontwikkelplannen voor bebouwing gepaard laten gaan met een verbetering van de openbare ruimte(structuur). Daarbij ligt de focus op het bestaand bebouwd gebied én nieuw te ontwikkelen gebieden.



3.2 TRANSITIEAGENDA

AMBITIE	SCHAAL	REGIONAAL
1. Groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling		
		1. Via regionale samenwerking inzetten op een continue groen- en recreatiestructuur: verbinding groene oevers langs de Rupel met aandacht voor sterkere oost-westrelaties (SP)
		2. Bestaande open ruimte behouden en vrijwaren van toekomstige ontwikkelingen, incl. koppeling natuur en landbouw (PR)
		3. Realiseren van groenverbindingen tussen open ruimtegebieden en de Rupel als ecologische corridor (PR)
2. Boom als knooppunt van een duurzaam mobiliteitssysteem		
		9. Efficiënt en gezond traag netwerk voltooiën naar omliggende dorpen en steden met aandacht voor verkeersveiligheid (SP)
		10. Agenderen van een beter netwerk voor logistiek verkeer: verbinding N171A en N171, verplaatsing oprit van de A12 en KMO-zones bij Terhagen naar Krekelenberg t.b.v. wering zwaar verkeer uit woonwijken en verbetering leefomgevingskwaliteit (PR)
		11. Boom als knooppunt in HOV-netwerk: frequentere treinverbindingen en een lightrail naar Antwerpen en Brussel langs de A12 (PR)
3. Compact én leefbaar Boom: op weg naar cohesie		
		18. Investeer in het imago van Boom als sleutelpositie in de regio: dé plek voor centrumfuncties en hoogwaardig wonen (PR)
		19. Ontwikkel Boom als stad aan de Rupel (SP)

SP Strategisch project
PR Programma

GEMEENTE	SITE(S)
4. Vergroenen van het centrum, incl. het creëren van een zachte, groene as richting de Rupel: pleinen ontharden en binnentuinen toegankelijk maken t.b.v. klimaatadaptatie en leefbaarheid (PR)	7. Geef ruimte aan beken bij ontwikkeling t.b.v. klimaatadaptatie, de waterkwaliteit en natuurinclusiviteit, bijvoorbeeld bij Krekelenberg, langs de Rupel en bij de stationsomgeving (PR)
5. Koesteren, versterken en ontsluiten van bestaand groen in woonkernen als netwerk in en tussen kernen (PR)	8. Toegankelijkheid parken vergroten: Gemeentepark Boom en Bos N onderdeel uit laten maken van de wijkstructuren (SP)
6. Opmaken van een duurzaam beheerplan voor de groenblauwe structuur in en rondom Boom, incl. Krekelenberg I en Krekelenberg II als groen raamwerk met groene stapstenen (PR)	
12. Gezond traag netwerk voor Bomenaren: zachte assen als verbindingen tussen woonwijken en de belangrijkste voorzieningen (SP)	16. Bouw overtollige infrastructuur en verharding af, t.b.v. klimaatadaptatie en het verminderen van barrièrewerking (PR)
13. Getrapte strategie voor het doorbreken van de barrière van de A12: kwaliteit en mogelijkheden voor oversteken vergroten met als einddoel een overkapping van (delen van) de A12 en continuïteit in oost-westelijke richting, inclusief een as langs de Rupel (SP)	17. Maak ruimte voor traag en groen-blauw netwerk langs belangrijke verbindingen: verplaats parkeerplaatsen in omliggende straten en wijken naar De Klamp (SP)
14. Mobiliteitsplan voor het centrum met als ambitie een autoluw centrum t.b.v. aantrekkingskracht en leefbaarheid (SP)	
15. Zet in op het station als mobiliteitshub incl. verbindingen van en naar het station en voorzieningen voor fietsers (PR)	
20. Koppel bouwhoogte en dichtheid bij ontwikkelingen aan ruimte voor een groenblauw netwerk en knooppuntwaarde (PR)	24. Levendigheid in het centrum behouden en versterken door wonen en bedrijvigheid te combineren (PR)
21. Zet in op sociale cohesie door sleutelplekken te creëren en bestaande plekken op te waarderen, incl. het herinrichten van parkeerplaatsen als centrale pleinen (PR)	
22. Koppel renovatiestrategie en onderhoud riolering aan doelstellingen m.b.t. klimaatadaptatie, sociale cohesie en mobiliteit (PR)	
23. Investeer in de plaatswaarde van de stationsomgeving als bronpunt van nieuwe ontwikkeling met verbindingen naar het centrum, de Rupel en Noeveren met als einddoel een volwaardig stadsdeel (SP)	

04.

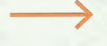
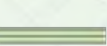
TRANSITIEAGENDA

LEGENDA

AMBITIE 1 GROENBLAUWE STRUCTUUR

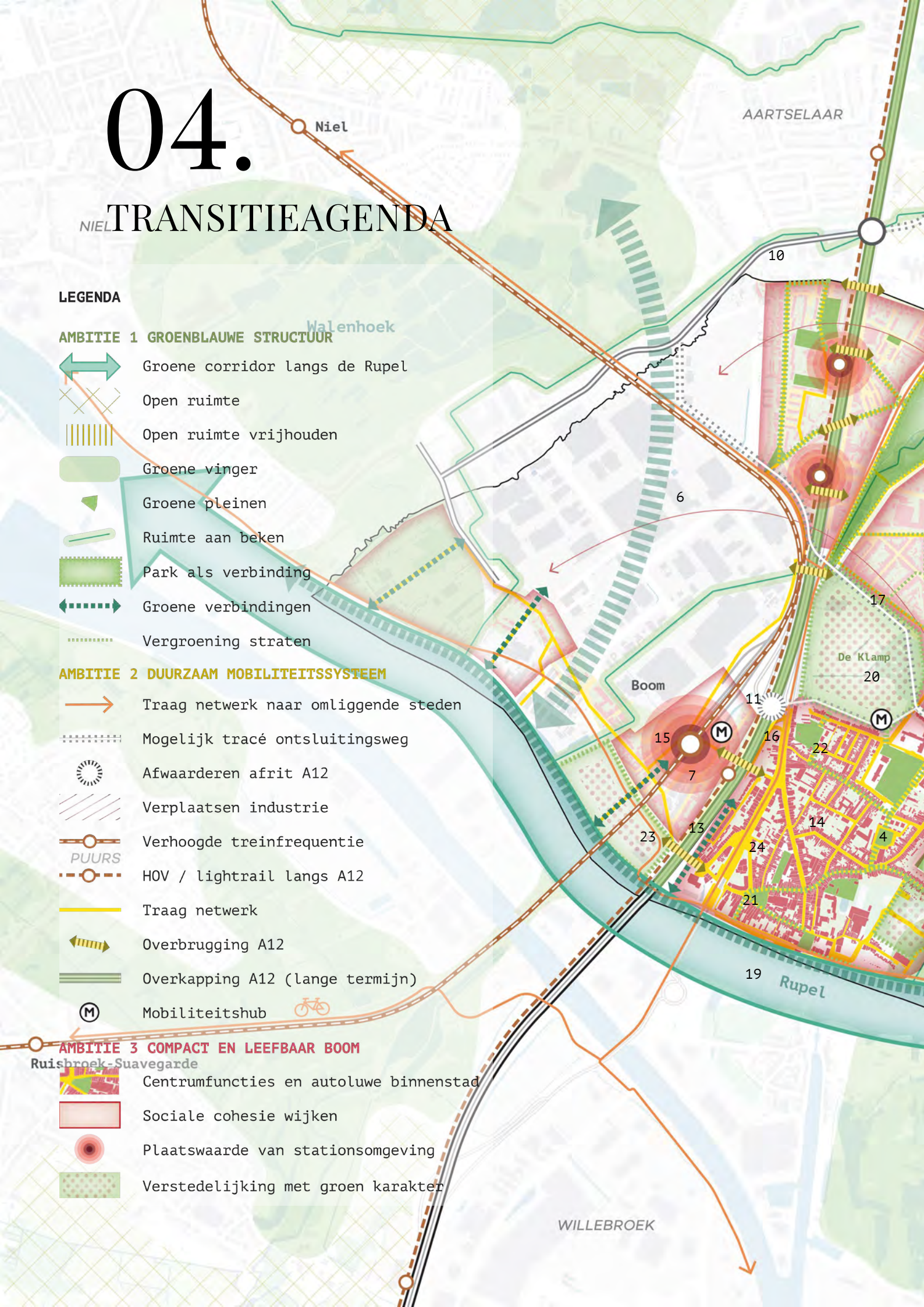
-  Groene corridor langs de Rupel
-  Open ruimte
-  Open ruimte vrijhouden
-  Groene vinger
-  Groene pleinen
-  Ruimte aan beken
-  Park als verbinding
-  Groene verbindingen
-  Vergroening straten

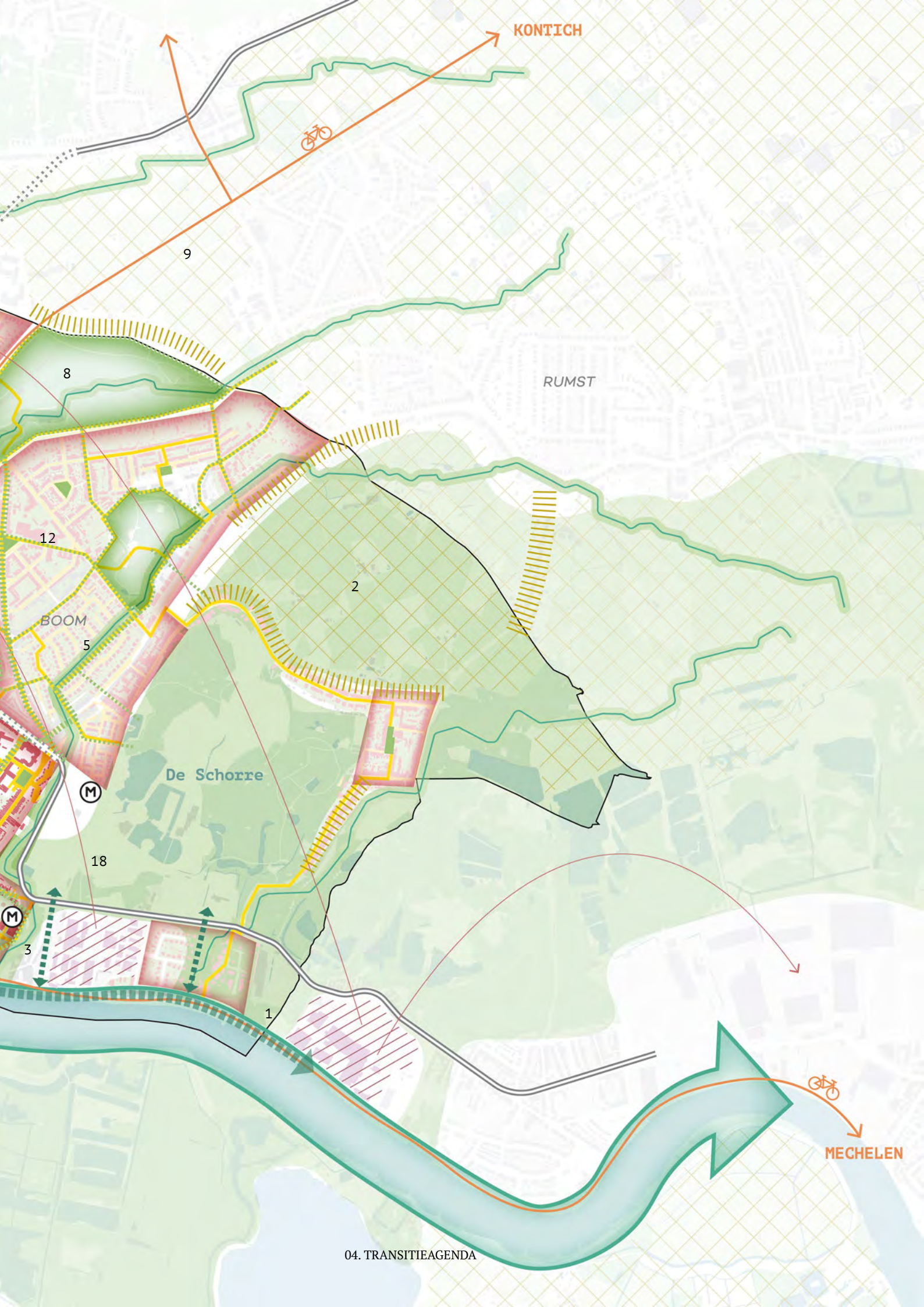
AMBITIE 2 DUURZAAM MOBILITEITSSYSTEEM

-  Traag netwerk naar omliggende steden
-  Mogelijk tracé ontsluitingsweg
-  Afwaarderen afrit A12
-  Verplaatsen industrie
-  Verhoogde treinfrequentie
-  HOV / lightrail langs A12
-  Traag netwerk
-  Overbrugging A12
-  Overkapping A12 (lange termijn)
-  Mobiliteitshub

AMBITIE 3 COMPACT EN LEEFBAAR BOOM

-  Centrumfuncties en autoluwe binnenstad
-  Sociale cohesie wijken
-  Plaatswaarde van stationsomgeving
-  Verstedelijking met groen karakter





4.0 FUNDAMENTALS

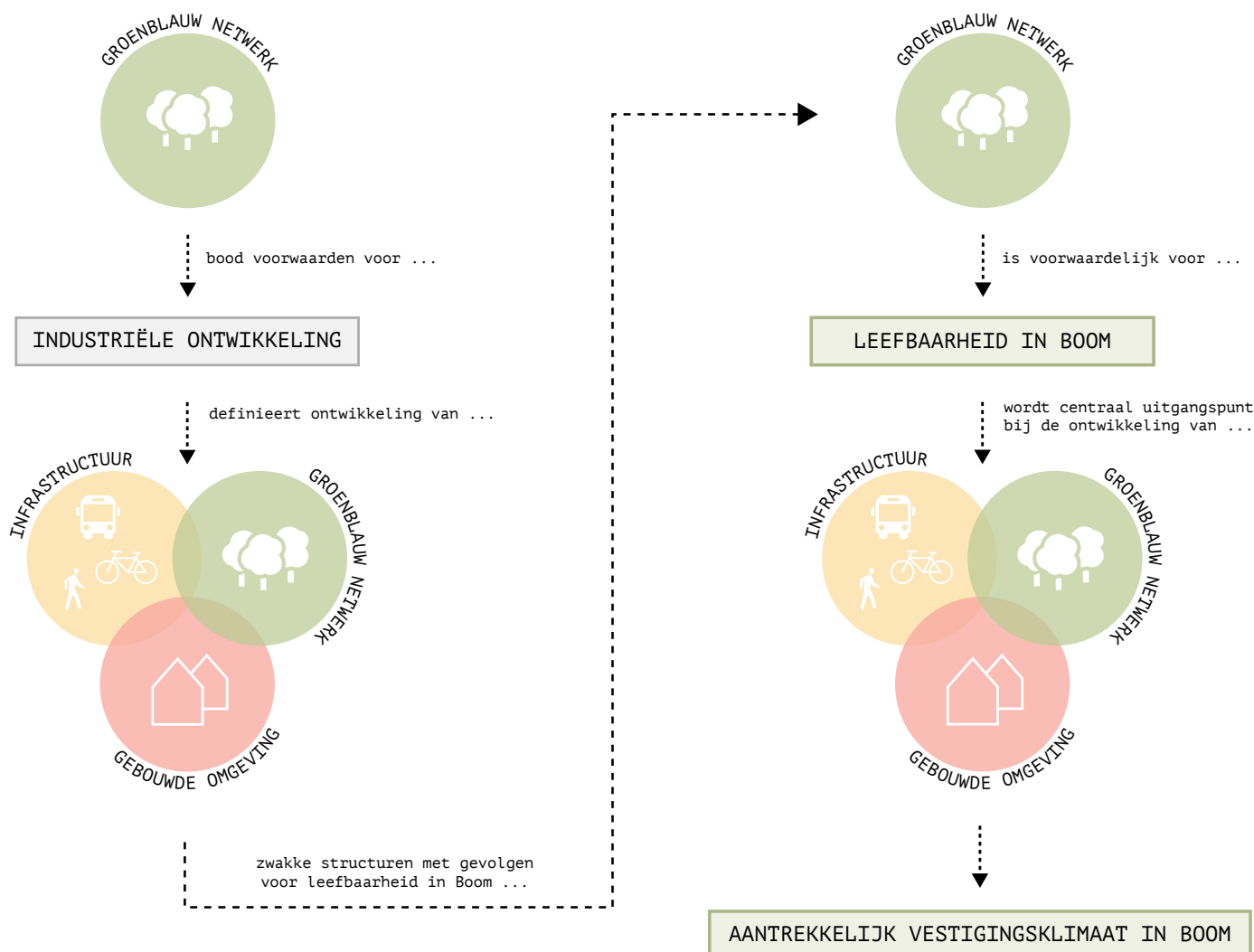
Om de transitieagenda te realiseren en de transitieagenda een eerste aanzet tot een overkoepelende visie voor de gemeente Boom te laten zijn, zijn naast projecten en programma's ook een aantal fundamentele principes nodig. In dit hoofdstuk doen we een voorzet voor een aantal van dergelijke principes die voor het ruimtelijk beleid zouden kunnen gelden. We onderscheiden principes voor de fundering van de visie en vervolgens specifiek voor de bebouwde ruimte, de open ruimte, mobiliteit en voor energie.

OVERKOEPELENDE VISIE

Voor een overkoepelende visie kijken we naar het verleden. Daar zagen we hoe het groenblauwe netwerk - oftewel de ligging aan de Rupel en het ontstaan van de Boomse cuesta met het klei aan de oppervlakte - de voorwaarden bood voor industriële ontwikkeling in

Boom. De klei-industrie kon immers in rap tempo in de regio van de grond komen. Dat veroorzaakte een grotere mobiliteitsvraag en dus de aanleg van de eerste varianten van de A12, de verbindingen parallel aan de Rupel en later ook het spoor. Hoewel het groenblauwe netwerk de voorwaarden bood voor ontwikkeling, herdefinieerde de industrie vervolgens hetzelfde groenblauwe netwerk. De grond werd immers afgegraven met hoogteverschillen als gevolg. Tegelijkertijd moest er zoveel mogelijk grond beschikbaar blijven voor het winnen van klei, wat een unieke morfologie teweeg bracht: de verschillende wijk in Boom met een zeer hoge dichtheid.

Deze ontwikkeling van Boom leidde tot zwakke structuren met gevolgen voor de leefbaarheid. De verschillende wijken groeiden langzaam naar elkaar toe, maar de onderlinge verbindingen en de overgang tussen wijken is nog altijd zwak. Tegelijkertijd worden sommige



wijken van elkaar gescheiden door forse barrières, waardoor het 'eilandjesvorming' versterkt wordt. Voorbeelden zijn de A12 en het spoor. Daarnaast biedt de hoge dichtheid veel voordelen, maar vormt dit ook een risico voor de leefbaarheid in Boom.

Met de drie ambities draaien we dit om: het groenblauwe netwerk wordt opnieuw voorwaardelijk geacht, maar nu voor de leefbaarheid in Boom. De leefbaarheid wordt vervolgens het centrale uitgangspunt bij de ontwikkeling van de ruimtelijke structuren: infrastructuur, het groenblauwe netwerk en de gebouwde omgeving. Vervolgens worden bij het uitwerken van deze structuren ruimtelijke principes meegenomen die koppelkansen vormen met een sterkere sociaaleconomische structuur. In plaats van het vroegere 'denken in projecten' wordt nu uitgegaan van de kernkracht en de drie ambities.

VAN 4 THEMA'S NAAR 3 AMBITIES

Vanuit de diagnose komen vier hoofdthema's naar voren (regelgeving en publiek ondernemerschap daargelaten). De diagnose heeft aangetoond in hoeverre de thema's gelinkt zijn, waarbij het draait om de samenhang tussen structuren. Dat betekent dat de ambitie voor de gebouwde omgeving voorwaarden biedt voor de ambitie met betrekking tot de open ruimte binnen en buiten het bebouwd gebied. Oftewel: programma's en strategische projecten voor de bebouwde omgeving worden uitgevoerd *in het kader van* het behoud en versterking van de open ruimte, wat essentieel is voor de aantrekkelijkheid van Boom en de leefbaarheid in Boom.

Tegelijkertijd geldt dat het mobiliteitssysteem qua ontwikkeling een belangrijke link met hogere schaalniveaus heeft, met name wat betreft de A12, het spoor en mogelijke corridorversterking richting Antwerpen. Om het mobiliteitssysteem structureel te kunnen veranderen, moet dit thema integraal worden opgepakt met de thema's voor de bebouwde omgeving.

Tot slot geldt dat Boom een gemeente van beperkte omvang is met grotendeels bebouwd gebied. Omdat in Boom de energieopgave voornamelijk een ruimtelijke opgave is - de CO₂-uitstoot is immers grotendeels afkomstig van huishoudens en vervoer - is ervoor gekozen om dit thema geen aparte ambitie te geven, maar onderdeel te laten zijn van de overige drie ambities. Doelstellingen op het gebied van energie en klimaatadaptatie zitten in de programma's, strategische projecten en quickwins op verschillende schaalniveaus verwerkt.

Door de samenhang tussen de thema's te erkennen bij het vormen van de ambities, wordt tevens gerefereerd aan de rol van de Bouwmeester: een brug-

genbouwer en bijzondere aandacht voor de transversale benadering van projecten. Het doel - waarmee ook de Vlaams Bouwmeester Scan als tool is opgezet - moet telkens zijn om verschillende belangen met elkaar te verbinden in functie van ruimtelijke en maatschappelijke kwaliteit. Zo geven we vorm aan de transitie naar integrale duurzaamheid.

BEBOUWDE RUIMTE

Voor de bebouwde ruimte geldt een aantal fundamentele principes. Met leefbaarheid en aantrekkelijkheid als centrale uitgangspunten, is het essentieel om de balans te bewaren tussen open ruimte (zowel binnen als buiten bebouwd gebied) en ruimte voor bebouwing. We adviseren diverse leidende principes ten aanzien van verdere ontwikkeling.

Gezonde leefomgeving

Voor een aantrekkelijk en leefbaar Boom is het cruciaal om te streven naar een gezonde leefomgeving. Dat vraagt om zowel een gezonde fysieke omgeving, als een gezonde sociale omgeving. Ruimtelijk gezien gaat het om een omgeving die uitnodigt tot een gezonde leefstijl met voldoende groenvoorzieningen, ontmoetingsplaatsen, ruimte voor actieve modaliteiten en bijvoorbeeld een gezonde luchtkwaliteit. Boom - een gemeente met veel bedrijvigheid en veel zwaar verkeer dwars door de gemeente - dient dit aspect mee te nemen voor zowel nieuwe ontwikkelingen als het versterken van bestaande wijken.

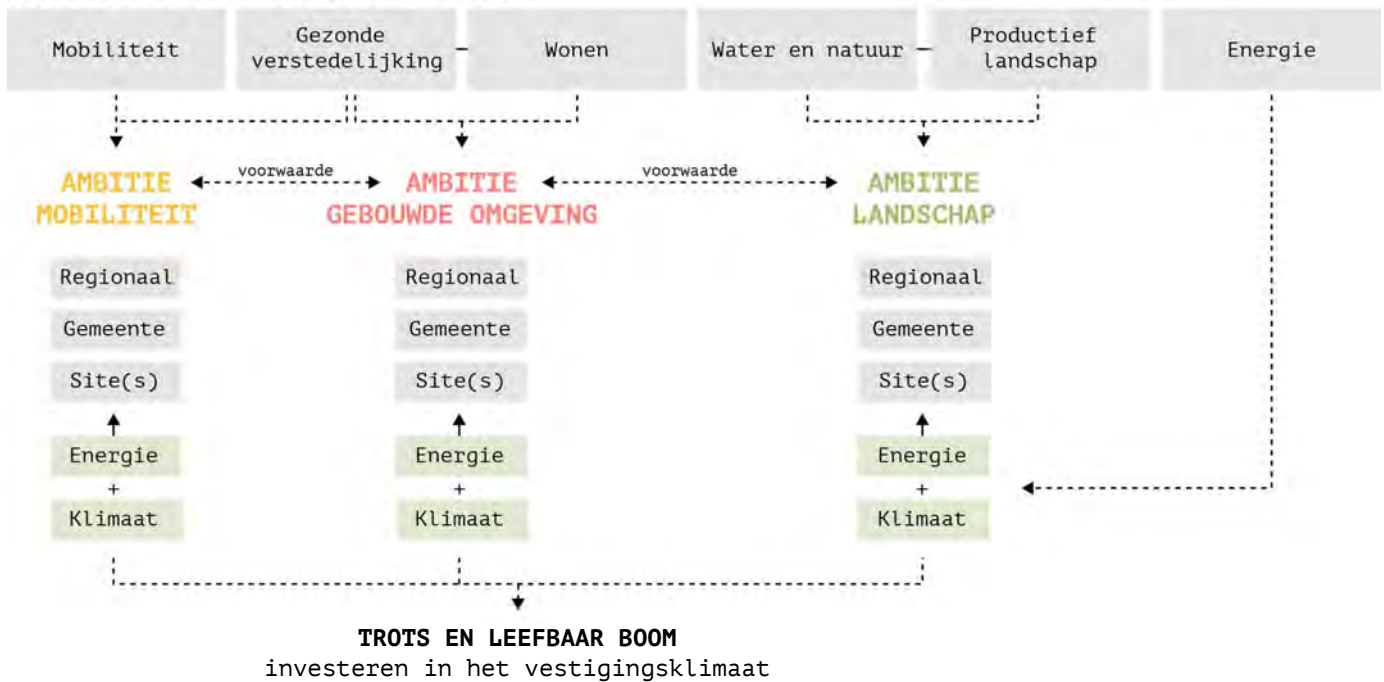
Knooppuntwaarde

In een gemeente met een uitzonderlijk hoge dichtheid en waar veel ruimte wordt ingenomen door bovenlokale netwerken (met name de A12), is het essentieel om in te zetten op een duurzaam mobiliteitssysteem en dus de knooppuntwaarde leidend te laten zijn met het definiëren van ontwikkellocaties en het aantal woningen per ontwikkellocaties. Een hoge dichtheid rondom mobiliteitshubs (het station, bushaltes, etc.) is bovendien noodzakelijk om het openbaar vervoer te laten renderen. Boom heeft als groot voordeel dat de afstanden tussen bestemmingen vaak zeer beperkt zijn, waar nog meer voordeel uit kan worden gehaald als men de knooppuntwaarde als leidend principe beschouwt.

Voorzieningenniveau

Ook dit geldt als leidend principe, met name als de gemeente het bestaansrecht van voorzieningen veilig wil stellen. Dat vraagt onder meer om een mix van woningen en winkels in het centrum, zodat dit gebied te allen tijde levendig is en er sociale controle plaats kan vinden. Dan kan de middenstand heropleven.

KOPPELKANSEN TUSSEN HOOFDTHEMA'S



Meerwaarde voor de publieke ruimte

Voor bestaand en te transformeren of te verdichten gebieden binnen de bebouwde ruimte dient te alle tijde aandacht dient te zijn voor de publieke ruimte. Zo zou er moeten worden gewerkt aan de vergroening van het ganse publieke domein in alle bebouwde gebieden. Straten moeten altijd groen hebben, bijvoorbeeld door elke 4^e parkeerplaats om te bouwen tot een klein groenperk met een boom. Deze vergroening zorgt voor meer kwaliteit, voor minder hittestress en voor het beter vasthouden van water alvorens het riool in te stromen. Ook kan er niet constructief verdicht worden zonder een mobiliteitstransitie. De ruimteclaim door auto's en overig zwaar verkeer moet worden verminderd en verder gebundeld.

Ook de gemeente Boom zelf geeft al aan dat bij private ontwikkelingen meer moet worden ingezet op totaalontwikkeling, in plaats van zich te beperken tot de beoogde (her) te ontwikkelen percelen. Er wordt nu immers te veel gedacht in individuele projecten zonder een (totaal)visie en zonder mogelijke meerwaarde voor de publieke infrastructuur of ander gemeenschappelijk belang voor Boom. Daarnaast verzwaren deze individuele projecten het huidige onduurzame mobiliteitssysteem, zonder dat deze projecten daar nu een oplossing voor zoeken. Over het algemeen kan de gemeente als fundamenteel principe aannemen dat ontwikkelingen altijd een verbeterslag ten opzichte van de huidige leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom moeten betekenen.

Groei accommoderen

Voor de gemeente Boom geldt dat het onduidelijk is in welke mate de gemeente de komende jaren zal blijven groeien. De statistische prognoses komen niet overeen met de ervaring in de praktijk. Hoewel Boom voor de komende jaren voldoende woningen bevat, is er nog wel een slag te maken qua type woningen. Zo is er meer behoefte aan appartementen, terwijl dit aandeel nu nog achterblijft bij de hoeveel (verwachte) 1- en 2-persoonshuishoudens. Daarnaast zijn veel woningen toe aan renovatie. Een leidend principe daarbij kan zijn is dat zowel bij nieuwe ontwikkelingen als bij transformaties gestreefd moet worden naar energieneutraal en circulair bouwen / transformeren / renoveren.

Daarnaast voorziet de gemeente een rol voor zichzelf om de open ruimte te vrijwaren en zo 'extra' groei te accommoderen. Voor de stationsomgeving wordt (nu in de ontwerpfase) gesproken over 217 extra woonentiteiten, die afkomstig zijn van het op te heffen BPA Biezerd West in Niel als verhandelbare eigendomsrechten. De gemeente Boom zou bij deze beslissing de consequenties voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom moeten overwegen, gezien de hoge dichtheid in Boom en de beperkte hoeveelheid ruimte.

OPEN RUIMTE

Het belangrijkste fundamentele principe voor de open ruimte draait om de bescherming van natuurlijke gebieden. Door meer toe te werken naar kleinschaligere landbouw met lokale of regionale afzet, bijvoorbeeld

volgens de principes van gemeenschapslandbouw (ook wel CSA genoemd), en door een deel van de landbouwgronden te bestempelen als natuur, kan het natuurlijk areaal worden uitgebouwd. Dit vergt meer dan een lokale overheid: het vergt onder meer ook gemeenschapszin.

Het tweede principe draait om de spanning tussen toegankelijk groen voor recreatie en ontspanning, en hetzelfde groen, waar daadwerkelijk sprake kan zijn van natuurwaarde. Voor sommige (delen van) ecosystemen kan er wel degelijk sprake zijn van het toelaten van een beheersbare en niet continue bezoekersstroom, andere ecosystemen of delen daarvan zijn veel te kwetsbaar om dubbelgebruik te kunnen toestaan. Voor verdere invulling van recreatiegebieden en het ontwikkelen van ecologische corridors moet grondig onderzoek worden gedaan naar de mogelijke natuurwaarden en de kwetsbaarheid van (beoogde) ecosystemen. Op een dergelijke wijze kan er op een zinvolle manier worden besloten welke open ruimten op welke locaties worden voorzien en hoe deze aan te takken op bestaande of toekomstige recreatieve en ecologische systemen.

Het derde principe is dat van synergetische verbinding tussen opgaven in de open ruimte. Het bovenstaande niet uit het oog verliezend kunnen er nog altijd functionele combinaties worden gemaakt in de open ruimte. Een goed voorbeeld is de ontwikkeling van nieuwe ecologisch waardevolle gebieden in combinatie met waterretentie bijvoorbeeld. Door juist te zoeken hoe er op een natuurlijke wijze water gebufferd kan worden, kunnen zowel interessante ecosystemen worden opgezet alsmede problemen met wateroverlast worden tegengegaan.

MOBILITEIT

Net als bebouwing en open ruimte legt ook mobiliteit zekere ruimteclaims op de schaarse ruimte die we hebben. Het is daarom niet meer dan logisch dat er ook op het gebied van mobiliteit nader bekeken dient te worden wat de impact is op enerzijds het ruimtegebruik en wellicht nog belangrijker, op de kwaliteit van de ruimte.

Het belangrijkste voorbeeld hiervan is de focus op de auto als de primaire vorm van mobiliteit. In de huidige vorm legt de auto echter een onevenredig groot beslag op kostbare ruimte. Niet alleen wordt de ruimte om je van A naar B te verplaatsen vaak nog alleen voor de auto ingericht zonder rekening te houden met het gebruik van die corridors door bijvoorbeeld fietsers en voetgangers. Ook worden er voor veel woningen, kantoren en voorzieningen parkeerplekken voor de auto toegevoegd. Tot slot zien we in het centrum dat de parkeeropties en de toegang voor de auto soms leidend lijken te zijn bij het vormgeven van projecten (zoals de Kaai) en dat publieke ruimte in beslag wordt genomen door auto's.

Allereerst is een fundamenteel principe dat het aandeel van de fietser, voetganger en het openbaar vervoer in de modal split moet toenemen om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van Boom te blijven garanderen. Dat betekent dat dit principe ook voorwaardelijk is voor andere leidende principes, zoals het creëren van een gezonde leefomgeving. Daarnaast moet worden ingezet op het ontmoedigen van autobruik, in elk geval van hoe we het nu kennen. Gelet op de transities die we ten aanzien van automobilité reëel kunnen verwachten, is het aannemelijk dat bijvoorbeeld het aandeel deelauto's het komende decennium fors gaat toenemen. Recente studies tonen al aan dat wanneer je voorziet in deelauto-functionaliteit binnen een plan met meerdere wooneenheden, je effectief ook de vereiste parkeernorm sterk kan reduceren. Dit betekent dat er minder ruimte nodig is voor parkeervoorzieningen. Hoewel er vandaag de dag nog geen eenduidige normeringen zijn, raden we aan om als onderdeel van de transitieopgaven ook een mobiliteitsstudie te laten opmaken waarin het inzetten op een geïntegreerde aanpak met meerdere modaliteiten (incl. deelmobiliteit en mobiliteitshubs).

ENERGIE

Een eerste principe zit hierin besparen op energiegebruik en daarmee de energievraag beperken. Daarmee volgen we de Trias Energetica. De resterende energievraag dient beantwoord te worden met hernieuwbare energie. Daarvoor geldt het zoeken naar synergetische verbindingen als leidend principe. Waar kunnen binnen dezelfde ruimte belangen voor de opwekking van energie samenvallen met andere functionaliteiten? Dan kan onmiddellijk worden gedacht aan (grotere) dakoppervlakten die gunstig liggen ten opzichte van de zon. Hierop kan veelal vrij eenvoudig worden voorzien in zonnecollectoren die energie opwekken. Ook moet er regionaal worden samengewerkt om voldoende hernieuwbare energie op te kunnen wekken.

Een tweede principe gaat uit van het aanleggen van slimme (elektriciteits)netwerken. Door het bundelen van infrastructuur ten aanzien van opwekking en verbruik kan er optimaal worden geprofiteerd van de investeringen in een dergelijk netwerk. Door bijvoorbeeld in te zetten op centrale locaties waar energie wordt opgewekt op gebouwen en die te koppelen aan oplaadpunten voor elektrische fietsen, auto's en dergelijke.

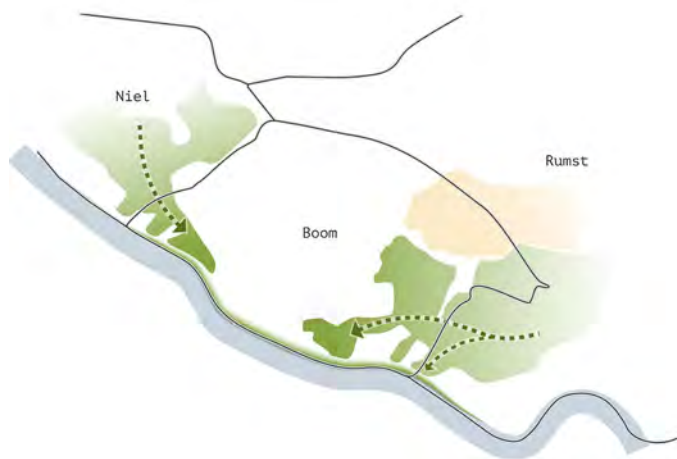
Een ander voorbeeld is om bij nieuwbouwlocaties met een hoge dichtheid van de ontwikkelingen te investeren in kleine warmtenetten. Door te verdichten en in te breiden in bestaand weefsel kan op sommige locaties het effectiever en duurzamer worden om over te gaan op collectieve warmtevoorzieningen dan op individuele voorzieningen.

4.1 GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS DRAGER VOOR ONTWIKKELING

De primaire ambitie gaat uit van de voorwaardelijke rol voor het groenblauwe netwerk (zie ook 4.0 Fundamentals) en verklaart de groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling. Daarbij wordt de groenblauwe structuur zo breed mogelijk gedefinieerd: van de Rupel en de Steylen tot aan de gemeentelijke parken en binnentuinen. De kwantiteit en kwaliteit van de groenblauwe structuur is immers cruciaal voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom, zowel binnen als buiten het bebouwd gebied. Dat betekent ook dat we met deze ambitie de groenblauwe structuur zo breed mogelijk inzetten via meervoudig en intensief ruimtegebruik. Daarbij staat de balans tussen recreatie (verblijfsgroen), klimaatadaptatie, energieopwekking en ecologische waarden centraal. De groenblauwe structuur mag dan wel voorwaardelijk zijn voor de leefbaarheid van Boom; het is ook de meest kwetsbare structuur.

1. VIA REGIONALE SAMENWERKING INZETTEN OP EEN CONTINUE GROEN- EN RECREATIESTRUCTUUR: VERBIND GROENE OEVERS LANGS DE RUPEL MET AANDACHT VOOR STERKERE OOST-WESTRELATIES (SP)

Samenwerking op regionaal schaalniveau is van cruciaal belang voor Boom, omdat een groot deel van de open ruimte overloopt in andere gemeenten, zoals Rumst en Niel. Daarvoor kan gezamenlijk beleid worden opgesteld. Onder dit strategisch project wordt ingezet op een continue groen- en recreatiestructuur langs de Rupel, zodat de groene vingers ook in oost-westelijke richting met elkaar verbonden worden en blijven.



1. Voor behoud van de open ruimte is Boom afhankelijk van buurgemeenten

Een continue groenstructuur houdt in dat er bij voorkeur wordt gestreefd naar groenblauwe corridors die worden aangevuld met groene/blauwe stapstenen (kleine leefgebieden voor flora en fauna met mogelijkheid tot voortplanten). Voor een robuuste structuur is het vastleggen van een minimale breedte van de corridors essentieel (bijvoorbeeld minimaal 10 meter breed en bij voorkeur 30 tot 50 meter breed), de grootte van de stapstenen (bijvoorbeeld 0,2 à 0,4 ha) en de maximale afstand tussen stapstenen (bijvoorbeeld 300 à 400 meter). In open gebied kan een corridor ook als een extensief beheerde houtkant voorkomen. De precieze inrichting en eisen voor een corridor en stapstenen zijn afhankelijk van het type landschap en voorkomende soorten. Dat vergt nader onderzoek.

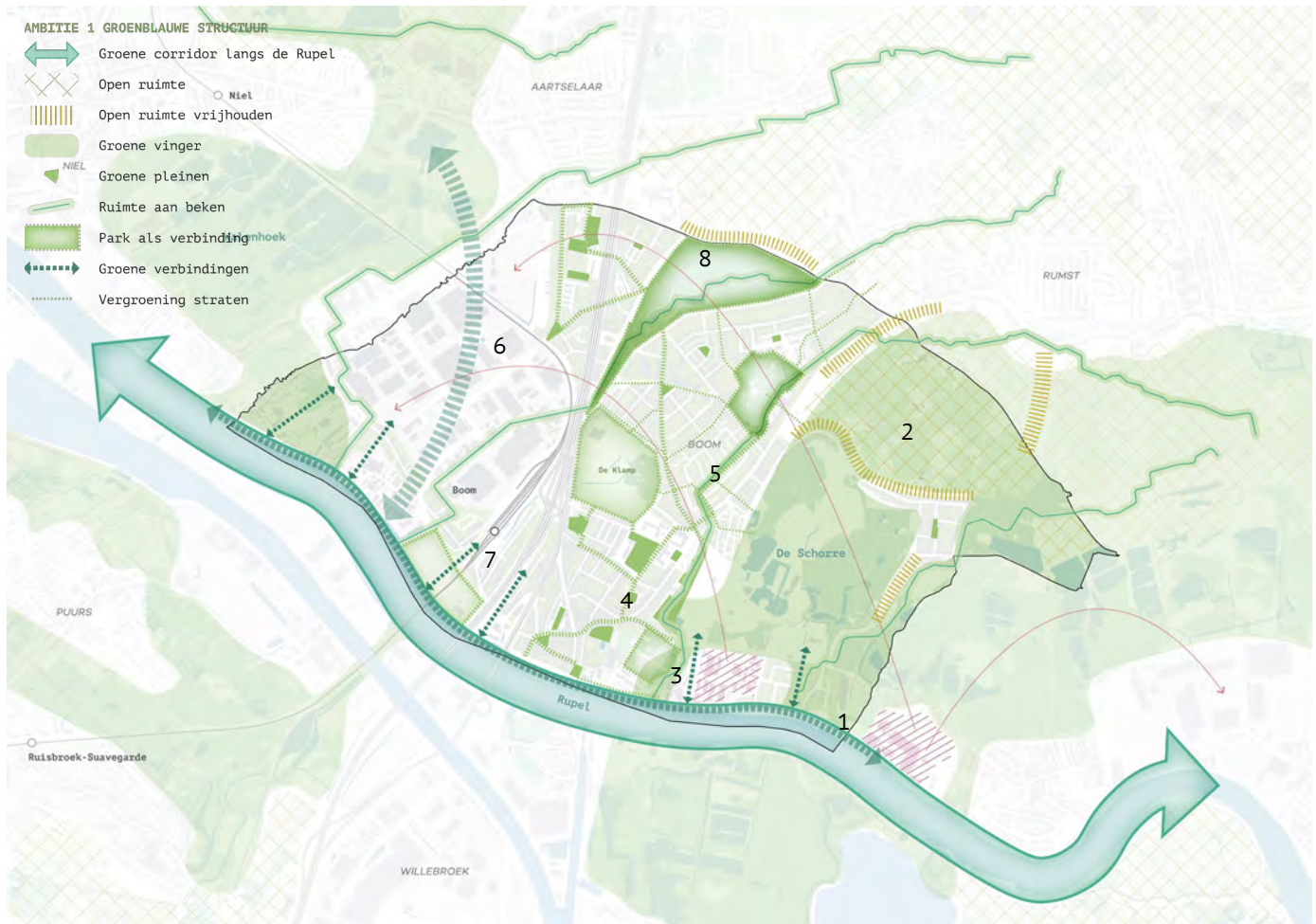
Voor de ontwikkeling van continue structuren is dit project sterk afhankelijk van (toegestane) ontwikkelen op het gebied van infrastructuur en bebouwing. Wegen, lintbebouwing en het volbouwen van de Rupeloever kunnen de continuïteit immers doorbreken. Het aankopen van gronden, in samenwerking met bijvoorbeeld het Agentschap Natuur en Bos en Natuurpunt, kan daar een grote rol in spelen.

Ook voor een continue recreatiestructuur is het belangrijk om groengebieden aan elkaar te verbinden met een balans tussen rust voor de natuur en ruimte voor recreatie.

2. BESTAANDE OPEN RUIMTE BEHOUDEN EN VRIJWAREN VAN TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN, INCL. KOPPELING NATUUR EN LANDBOUW (PR)

De gemeente heeft te maken met veel vraagstukken omtrent het bebouwen van gebieden, dan wel het open houden van gebieden. Dit is een regionale kwestie, omdat Boom afhankelijk is van buurgemeenten voor de openheid van haar open ruimtegebieden.

Als algemeen uitgangspunt wordt binnen dit programma gesteld dat bestaande open ruimte behouden moet blijven en moet worden gevrijwaard van toekomstige ontwikkelingen, omdat juist de open ruimte zo essentieel is voor de leefbaarheid van Boom. Hierbij gaat het om de grotere open ruimte rondom het bebouwd gebied. Een voorbeeld is de Kleine Steylen, waar de open ruimte overloopt in de gemeente Rumst. In het gebied vinden steeds meer activiteiten plaats en zowel vanuit het grondgebied van Rumst als de uitlopers van



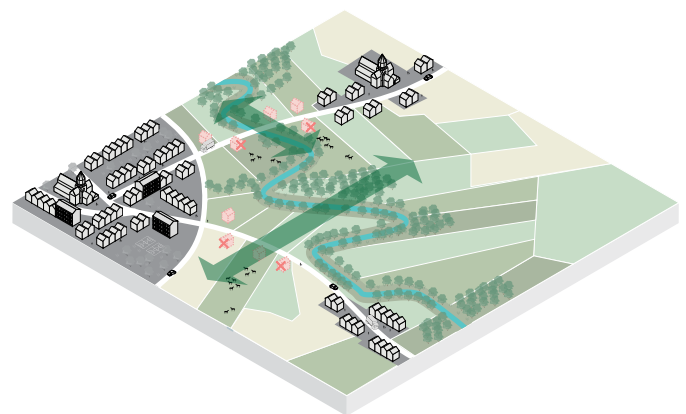
2. De kaart behorende bij de ambitie voor het groenblauwe netwerk (I). De strategische projecten en programma's zijn op de kaart aangegeven met de nummering uit de transitieagenda.

Bosstraat bedreigen de woonlinten de continuïteit en openheid van de open ruimte. Ook aan de oostkant wordt het landschap bedreigd, vanwege de groeiende ruimteclaims voor bedrijvigheid.

In de eerste plaats ligt de focus voornamelijk op het zo compact mogelijk houden van bestaande bebouwde percelen en linten. Renoveren is nog toegestaan, maar de nadruk ligt op het voorkomen van nieuwbouw. Bebouwing op percelen met bouwrechten op zeer ongunstige locaties (bijvoorbeeld overstromingsgevoelige locaties of locaties die potentiële ecologische corridors onderbreken) kunnen via verhandelbare bouwrechten worden 'overgeplaatst' naar het bestaande bebouwde gebied van Boom. Een voorbeeld is te vinden in de gemeente Zemst, waarbij het instrument planologische ruil is ingezet om bouwgronden te ruilen op ongewenste locaties en zo bijvoorbeeld het zicht op de open ruimte te behouden. Zo wil Zemst vermijden dat dorpskernen via lintbebouwing volledig aan elkaar groeien. Landelijk woongebied kon zo bouwvrij agrarisch gebied worden. Een onderhandse overeenkomst over planbaten en planschade is gesloten met de eigenaar. Daarmee wordt een stap gezet richting een duurzame ruimtelijke ordening (zie afbeelding 4). Boom kan daar (in regionaal

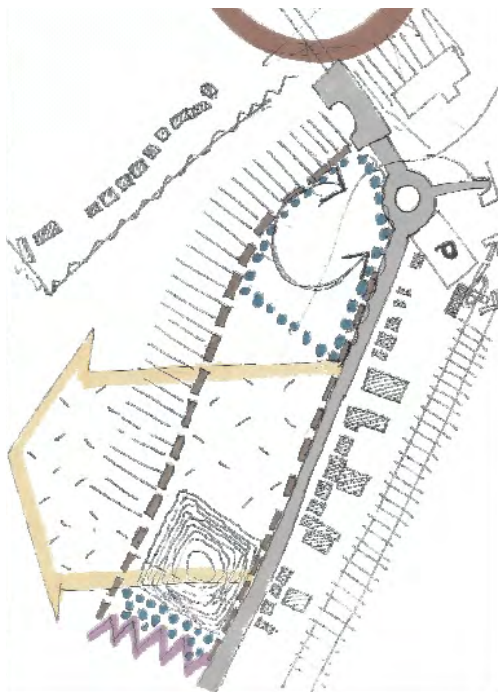
verband) een voorbeeld aan nemen, waarbij het uiteindelijke doel wordt om een gestroomlijnd landschap op bovenlokaal schaalniveau te ontwikkelen.

De koppeling tussen natuur en landbouw kan vervolgens tot stand komen door te kiezen voor andere vormen van landbouw nabij de kernen en te kiezen voor extensievere vormen van landbouw. Community supported agriculture in en rondom kernen kan het



3. Het inzetten op verdichting wordt gedaan in het kader van het behoud van de open ruimte.

maatschappelijk draagvlak voor landbouw te verhogen, kiezen we bijvoorbeeld voor community supported agriculture in en rondom de kernen, bijvoorbeeld in de vorm van een landbouwpark. Dit kan een innovatief park zijn met een brede scala aan functies, inclusief korte ketenverkoop en peri-urbane landbouw. Zo wordt er een actievere relatie opgezet tussen de landbouwer en inwoners van Boom en omgeving. In Oostende is hier een voorbeeld van (zie afbeelding 9).



4. Planologische ruil in Zemst om het zicht op de open ruimte te vrijwaren (Gemeente Zemst).

3. REALISEREN VAN GROENVERBINDINGEN TUSSEN OPEN RUMTEGEBIEDEN EN DE RUPEL ALS ECOLOGISCHE CORRIDOR (PR)

In het Streekverhaal Rupelstreek wordt opgemerkt dat men vanuit het groene landschap vrij plotseling in de drukke zone rondom de A12 terechtkomt, oftewel in Boom. Die stelling kan positief omgedraaid worden, want de kracht van Boom is juist dat men vanuit het stedelijk gebied ook snel in het landschap kan komen! Wel vereist dat goede verbindingen en een zachtere overgang.

Binnen dit programma wordt op regionaal schaalniveau de nadruk gelegd bij de Rupel als ecologische corridor, oftewel als verbindend element tussen open ruimte en natuurgebieden. Hierbij zetten we in op de noordzuid-verbindingen van de Rupel naar de groene vingers. Dat bepaalt op die plekken ook het karakter van de oevers. Nu vormen de landschappen namelijk zelden een aan-

eensluitend geheel. De Rupel kan fungeren als dwars-verbinding voor verplaatsing van lokale flora en fauna. Om de natuurwaarde van de rivier te versterken wordt ingezet op natuurvriendelijke oevers: oevers met een geleidelijke overgang van water naar land, die planten en dieren alle ruimte geven zodat een rijk en gevarieerd leven ontstaat. Dat is goed voor plant en dier: het vormt een broedplaats en jonge dieren komen er tot leven. Andere dieren gebruiken de oever juist om te schuilen op jacht naar een prooi. Tegelijkertijd is het voordelig voor de waterkwaliteit: hoe meer de natuur haar gang kan gaan, hoe hoger de waterkwaliteit en hoe helderder het water. Om natuurvriendelijke oevers te creëren kunnen extra bomen en beplanting worden aangelegd met houtwallen als afscherming. Ook kunnen ruigtes worden opengelaten. De natuurlijke waarde van de oevers kan structureel worden veiliggesteld door een extensief kap- en maaibeleid, het toepassen van gerichte straatverlichting met nachtstand en het inrichten van vispaaiplaatsen aan de waterkant om watergebonden levensvormen te koesteren.

Dit biedt niet enkel voordelen voor de leefbaarheid van flora en fauna, maar ook voor de leefbaarheid én aantrekkelijkheid van Boom: natuurvriendelijke oevers kunnen uitbundige natuur bevatten met een grote soortenrijkdom en helder water. Dat kan leiden tot groter draagvlak voor dit project. Ook kan de gemeente verdere samenwerking opzoeken op regionaal schaalniveau om aansluiting bij bestaande plannen te zoeken. Lokaal kan worden aangesloten bij bestaande plannen, zoals het combineren van geplande onderhoudswerkzaamheden met de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Dat leidt tot sneller resultaat en kostenbesparing.

De volgende stap is het verbinden de diverse natuurvriendelijke oevers langs de Rupel en het verbinden van de natuurvriendelijke oevers met het achterland: de groene vingers. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van ecologische corridors en stapstenen (zie ook SP 1).

Tot slot kan het beheer en ontwikkelen van natuurvriendelijke oevers gekoppeld worden aan de onderzoeken m.b.t. het UNESCO Global Geopark, wat ook een koppeling met klimaatverandering betekent.

4. VERGROENEN VAN HET CENTRUM, INCL. HET CREËREN VAN EEN ZACHTE GROENE AS RICHTING DE RUPEL: PLEINEN ONTHARDEN EN BINNENTUINEN TOEGANKELIJK MAKEN T.B.V. KLIMAATADAPTATIE EN LEEFBAARHEID (PR)

Op gemeentelijk schaalniveau staat de leefbaarheid van Boom wederom centraal, ditmaal in het centrum en de publieke ruimte rondom de functies in en rond het centrum van Boom. De hoge dichtheid van Boom maakt dat afstanden beperkt zijn, maar dat be-



5



6



7



8

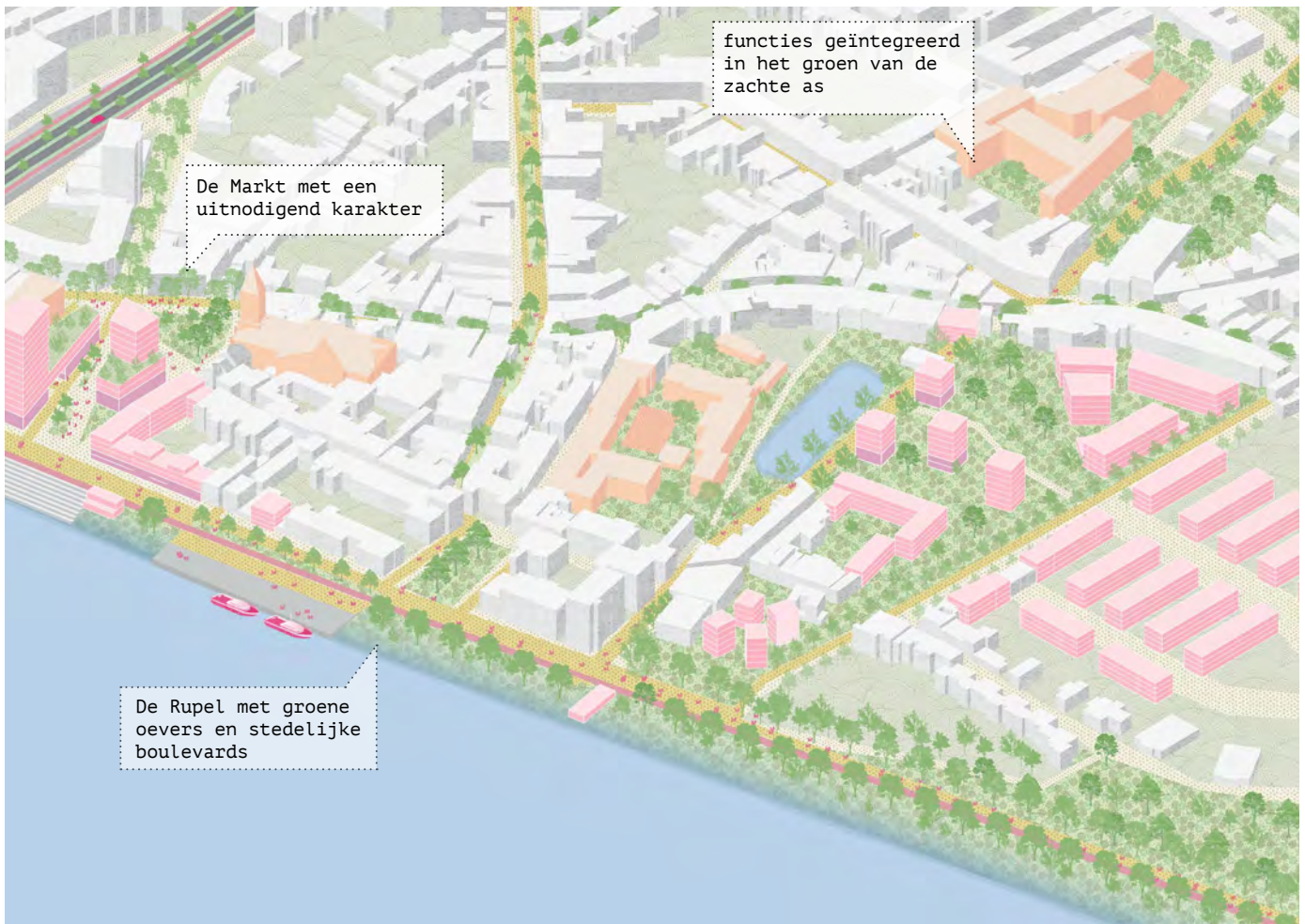
Referentiebeelden

5. Ecologische infrastructuur: Noordwaard, Biesbosch. Foto: Twan Teunissen, Ruimte voor levende rivieren.
6. Recreatieve en gezonde mobiliteit: Canal de Garonne.

7. Wandelroutes door het groen en nieuwe bruggen over de Leie. Norges, Frankrijk, 2013, Agence Territories.
8. Balans tussen recreatie en natuur: installatie in Grebbergen, Rhenen. 2005. Landschapsarchitect: Michael van Gessel. .



9. Impressie van het landschapspark bij Oostende: Tuinen van Stene, 1010 Architecture Urbanism



10. Impressie van de mogelijkheden voor vergroening in de vorm van een zachte groene as. Ook de kades van de Rupel kunnen verder vergroend worden, afgewisseld met meer stedelijke boulevards.

tekent ook dat op een beperkte hoeveelheid grond veel ruimteclaims liggen. Rond een aantal functies rondom het centrum is dat niet het geval: daar is nog relatief veel ruimte beschikbaar zonder duidelijke invulling. We stellen voor om een zachte, groene as te creëren richting de Rupel, vanaf het Gemeentelijk Park naar de Klamp, vervolgens via het groen rondom Vrederecht, de Varkensmarkt en het plein van OLVI, en tot slot richting het terrein van OLV en de Pachtterslei. De functies worden zo verbonden via deze as en kunnen hun functie als ontmoetingsplek ook beter uitdragen. Bovendien krijgt de Rupel als groene drager nu ook een stedelijke tegenhanger en kunnen deze gebieden aan elkaar verbonden worden. Zo ontstaat ook meerwaarde op het gebied van biodiversiteit, recreatie en het trage netwerk.

De gemeente Boom is dé plek om een zachte as te creëren, gezien de beperkte afstanden voor traag verkeer (tevens de stromen die gebruik zullen maken van deze zachte as) en gezien het feit dat Boom de vestigingslocatie is van vele scholen. Zo kunnen ook leerlingen gebruik gaan maken van deze zachte as en biedt de gemeente ze een gezonde, veilige route naar school.

5. KOESTEREN, VERSTERKEN EN ONTSLUITEN VAN BESTAAND GROEN IN WOONKERNEN ALS NETWERK IN EN TUSSEN KERNEN (PR)

Op gemeentelijk schaalniveau is het een uitdaging om de samenhang tussen de woonkernen te versterken, zowel vanuit ruimtelijk als sociaaleconomisch opzicht. Deze uitdaging komt ook bij de andere ambities terug, omdat ook infrastructuur en de gebouwde ruimte hier een aandeel in hebben. Om een netwerk tussen de woonkernen te creëren, is het vanuit deze ambitie essentieel om in te zetten op het koesteren, versterken en ontsluiten van bestaand groen met aandacht voor recreatief groen, natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie.

De gemeente is hier op enkele plekken al mee bezig, maar de volgende stap is het creëren van een continu netwerk. De kaart hierboven toont welke straten belangrijk zijn voor dit netwerk en dit overlapt ruimtelijk gezien met de overige ambities, zodat deze straten ook voor het trage netwerk én voor sociale cohesie een rol gaan spelen. Vanuit een gemeentelijk programma kan op verschillende manieren worden ingezet om straten, parkeerplaatsen en pleinen te vergroenen. Daarbij



11. Het koesteren, versterken en ontsluiten van bestaand groen in het woonkernen als netwerk in en tussen kernen. De kaart toont welke straten hier een onderdeel van kunnen vormen, incl. aanliggende functies.

staat centraal dat het verhard oppervlak geminimaliseerd moet worden, zodat optimaal wordt bijgedragen aan een klimaatadaptieve leefomgeving en een betere luchtkwaliteit. Ook kan via een gemeentelijk programma de rol van private grondbezitters en bewoners worden aangesproken. Zij kunnen worden aangespoord om bij te dragen aan de vergroening van hun straat door voortuinen anders in te richten, tuinen open te stellen, een muurtje te vervangen door een haag en geveltuinen aan te leggen. Dergelijke initiatieven kunnen vanuit een gemeentelijk programma ondersteund worden, bijvoorbeeld door middel van persoonlijke subsidie, subsidie per straat of per project.

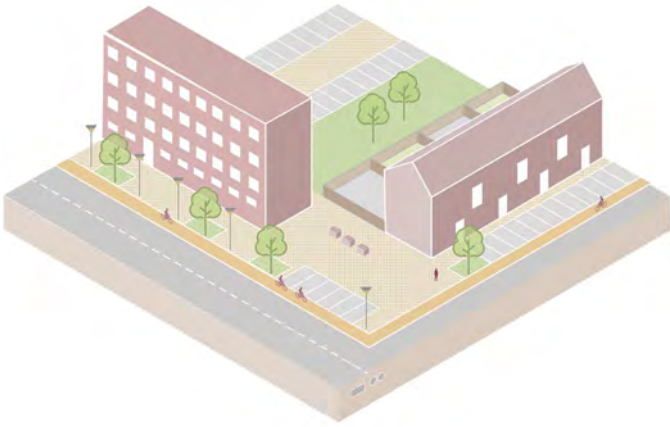
Ondanks de hoge mate aan tuinbezit in de gemeente, is veel private buitenruimte bebouwd of verhard. Om deze ruimte te ontharden en deel uit te laten maken van het groenblauwe netwerk kan gewerkt worden met een potentiekaart, waarin de mogelijkheden van binnengebieden in kaart wordt gebracht. Hierin dient groen niet als restruimte, maar als uitgangspunt van het onderzoek beschouwd te worden. Door een gelijktijdige aanpak van een groter projectgebied ontstaat een kralensnoer aan ecologische stapstenen in binnengebieden. In het Bouwblokkenboek uit 2008 komen

Antwerpse strategieën van aanpak uitgebreid aan de orde.

Aan de hand van verschillende principes en stappen kunnen we zo de leefomgeving een transformatie geven. Van de bestaande situatie met veel ruimte voor verkeer en weinig ruimte die in dienst staat van leefbaarheid, kunnen we een leefbaardere omgeving creëren waar mensen daadwerkelijk met trots wonen.

6. OPMAKEN VAN EEN DUURZAAM BEHEERPLAN VOOR DE GROENBLAUWE STRUCTUUR IN EN RONDOM BOOM, INCL. KREKELENBERG I EN KREKELENBERG II ALS GROEN RAAMWERK MET GROENE STAPSTENEN (PR)

Dit programma houdt in feite een vervolgstap van het ontwerp landinrichtingsplan Openruimteverbindingen Rupelstreek van de VLM in. Volgens dit plan wordt een vijftal open ruimtegebieden en open ruimtecorsidors verbonden, beschermd, ontsloten en gevaloriseerd. In Boom gaat het onder meer om een ecologische verbinding tussen de Schorre en de Rupeldijk met als hoofddoel om natuurwaarden te ver-



12. Impressie van de huidige situatie op veel plekken in Boom. De wijken worden veelal gekenmerkt door veel ruimte voor doorgaand verkeer en veel ruimte voor parkeren. Daar staat tegenover dat er vaak weinig ruimte beschikbaar is voor leefbaarheid, ontmoetingen en het groenblauwe netwerk.



13. Wanneer de ruimtelijke claims van netwerken anders geprioriteerd worden, kan een wijk een heel ander beeld krijgen. Het groenblauwe netwerk kan gecombineerd worden met plekken voor ontmoetingen, wat ook om ontharding van de ondergrond vraagt. Daarnaast kan het trage netwerk kan versterkt worden. Tot slot kan vergroening op en rond gebouwen (ook i.c.m. het opwekken van hernieuwbare energie) gestimuleerd worden.

beteren. Nevenfuncties zijn het verbeteren van de recreatieve structuur en het opwaarderen van de geschiedkundige waarde van het steenbakkerijverleden. Via deze scan willen we de gemeente graag aansporen om het landinrichtingsplan de basis te laten vormen voor een duurzaam beheerplan voor de gehele gemeente, waar onder meer de oevers van de Rupel, het groene raamwerk voor Krekelenberg, de inrichting van Noeveren, de eerder besproken zachte groene as, diverse parken en pleinen in worden meegenomen. Dat draagt niet alleen bij aan biodiversiteit en klimaatadaptatie, maar kan ook een kwaliteitsslag voor de gehele omgeving betekenen.

Onder meer in het PRUP 'Regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II te Boom en Niel' wordt gesproken over een groen raamwerk voor Krekelenberg. Om dit daadwerkelijk van ecologische waarde te laten zijn, is een duurzaam beheerplan essentieel.

7. GEEF RUIMTE AAN BEKEN BIJ ONTWIKKELING T.B.V. KLIMAATADAPTATIE, WATERKWALITEIT EN NATUURINCLUSIVITEIT, BIJVOORBEELD BIJ KREKELENBERG, LANGS DE RUPEL EN BIJ DE STATIONSOMGEVING (PR)

Bij dit programma wordt ingegaan op de huidige waterstructuur van Boom en de mogelijkheden voor verbetering. Dit heeft zowel te maken met ruimte voor de waterstructuur reserveren als maatregelen voor een betere kwaliteit. De nadruk ligt hier op de beken, die nu niet overal voldoende ruimte krijgen. Dat leidt tot risico op wateroverlast. Het herwaarderen en openleggen van beken kan bovendien de verblijfswaarde van een gebied verhogen, mits er voldoende aandacht is voor het

ontwerp van de openbare ruimte. Daarnaast draagt het openleggen van beken bij aan het tegengaan van hittestress. Verschillende sites kunnen in dit programma worden opgenomen.

Naast de beken zijn ook de oevers van de Rupel van belang, die een grote rol spelen bij het herstellen van de waterkwaliteit en de ecologische functies. Dit is eerder toegelicht bij programma 3.

8. TOEGANKELIJKHEID PARKEN VERGROTEN: GEMEENTEPARK BOOM EN BOS N ONDERDEEL UIT LATEN MAKEN VAN DE WIJKSTRUCTUREN (SP)

Tot slot spelen de parken een belangrijke rol in het vergroten van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Boom. De gemeente bezit meerdere grote parken, zoals het Gemeentepark en Bos N. Deze zijn bovendien centraal gelegen ten opzichte van meerdere woonwijken. De parken kunnen een rol gaan spelen als drager van ontwikkelingen, mits ze integraal onderdeel uit gaan maken van de wijkstructuren.

Nu is op meerdere plekken wandvorming aanwezig: het park is vaak niet toegankelijk en/of de randen van het park zijn zeer onaantrekkelijk met veel ruimte voor parkeren. Ook is het vanuit de aspecten van sociale cohesie en veiligheidsbeleving essentieel om de sociale controle te verhogen, parken te laten dienen als ontmoetingsplaatsen. Daarmee gaat tot slot de leefomgevingskwaliteit van veel wijken verder omhoog.

Wel vraagt dit samenwerking met het Agentschap Natuur en Bos en het Agentschap Onroerend Erfgoed om de mogelijkheden en haalbaarheid te onderzoeken en vereist het maatwerk per park en ook per zijde van een park.



14



15



16



17



18



19

Referentiebeelden

14. Wandvorming langs parken in Boom. Sociale controle is beperkt mogelijk en de randen zien er onaantrekkelijk uit door de grote ruimteclaim van parkeren.
15. Impressie van hoe aandacht voor toegankelijkheid kan leiden tot een nieuw beeld. Chapelle St. Luc, Frankrijk (BASE Landscape Architecture, 2006).
16. Impressie van meer ruimte voor de beken in Boom

17. Ruimte voor water in een stedelijke omgeving verhoogt de verblijfskwaliteit, Mechelen (PosadMaxwan).
18. Extensief beheren van de open ruimte, bijvoorbeeld door meer ruimte voor houtkanten te reserveren.
19. Extensief maaibeheer kan ook langs bermen plaatsvinden, wat een straat ook een vriendelijker beeld geeft.

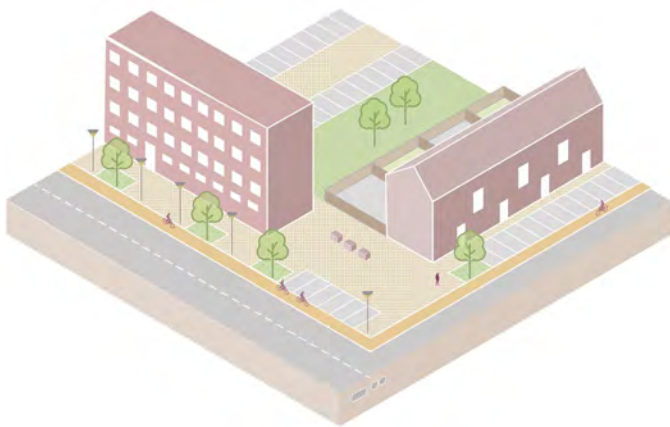
4.2 BOOM ALS KNOOPPUNT VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSSYSTEEM

De tweede ambitie stelt het mobiliteitssysteem centraal. Boom is centraal gelegen in de Vlaamse Ruit en heeft toegang tot belangrijke verbindingen, zoals de A12 en het spoor richting Antwerpen en Puurs. De positie van Boom als een knooppunt in de regio kan verder benut worden, mits er wordt ingezet op een duurzaam mobiliteitssysteem. Dat betekent het verder stimuleren van het openbaar vervoer, deelsystemen, fietsgebruik en voetgangers, terwijl het autogebruik ontmoedigd wordt. Dat betekent verder investeren in het hoogwaardig openbaar vervoer én het trage netwerk, dat met de beperkte afstanden in Boom veel potentie heeft. Zo gaan de auto en het zwaar verkeer plaatsmaken voor een leefbaar en aantrekkelijk Boom.

9. EFFICIËNT EN GEZOND TRAAG NETWERK VOLTOOIEN NAAR OMLIGGENDE DORPEN EN STEDEN MET AANDACHT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (SP)

Op regionaal schaalniveau wordt geadviseerd om een strategisch project op te zetten rondom het

trage netwerk met als doel een efficiënter en gezond traag netwerk en daarmee ook een alternatief voor de auto. De kaart op p. 102 toont de fietssnelwegen en het bovenlokale fietsnetwerk mét de missing links. Ook voor het lokale fietsnetwerk zijn de missing links onderzocht. Het is bekend dat de gemeente al eerder pogingen heeft verricht voor een dekkend fietsnetwerk, met positieve resultaten als gevolg. Tegelijkertijd blijven er nog altijd paden over die niet voldoen aan de minimumeisen qua comfort en veiligheid of deze paden ontbreken als geheel. Opvallend is ook dat in de noordelijk gelegen wijken, waar ook scholen zijn gelegen, fietspaden vaak niet gerealiseerd zijn, ondanks dat deze in het mobiliteitsplan als belangrijke lokale of bovenlokale verbindingen zijn aangemerkt. Daarnaast worden nu nog veel paden parallel aan de grotere infrastructuur gelegd, zoals langs de A12. Het zou verdienen om de paden niet aan infrastructuur, maar aan het groenblauwe netwerk te koppelen en daarmee zowel het functionele als het recreatieve fietsgebruik verder te stimuleren.



1. Impressie van de huidige situatie op veel plekken in Boom. De wijken worden veelal gekenmerkt door veel ruimte voor doorgaand verkeer en veel ruimte voor parkeren. Daar staat tegenover dat er vaak weinig ruimte beschikbaar is voor leefbaarheid, ontmoetingen en het groenblauwe netwerk.
2. Wanneer de ruimtelijke claims van netwerken anders geprioriteerd worden, kan een wijk een heel ander beeld krijgen. Het groenblauwe netwerk kan gecombineerd worden met plekken voor ontmoetingen, wat ook om ontharding van de ondergrond vraagt. Daarnaast kan het trage netwerk kan versterkt worden. Tot slot kan vergroening op en rond gebouwen (ook in combinatie met het opwekken van hernieuwbare energie) gestimuleerd worden.



3. De kaart behorende bij de ambitie voor mobiliteitssysteem (II). De strategische projecten en programma's zijn op de kaart aangegeven met de nummering uit de transitieagenda.

10. AGENDEREN VAN EEN BETER NETWERK VOOR LOGISTIEK VERKEER T.B.V. WERING ZWAAR VERKEER UIT WOONWIJKEN EN VERBETERING LEEFOMGEVINGSKWALITEIT (PR)

Op regionaal niveau, in samenwerking met de provincie, AWW en buurgemeenten, kan het bestaande netwerk voor logistiek verkeer worden geëvalueerd, gezien de huidige zware belasting voor de gemeente Boom. Daarbij is de leefbaarheid in Boom een belangrijk uitgangspunt. Om dit verder te kunnen agenderen zijn enkele stappen vereist (zie kaart op p. 103). Zo is het belangrijk dat KMO-zones verder geclusterd worden, zodat het logistiek verkeer ook efficiënter gebundeld kan worden. Daarmee wordt de oorzaak van het probleem aangepakt, namelijk het feit dat KMO-zones langs de Rupel nu veel zwaar verkeer door Boom genereren. Als dit verplaatst wordt, valt een groot deel van het vrachtverkeer weg. Daarnaast wordt voorgesteld om een vast tracé te gebruiken voor logistiek verkeer, zodat het overige netwerk wordt ontlast. Het basisprincipe daarvoor is om meer hiërarchie in het wegennetwerk aan te brengen. Daarbij is het wel van belang om een kritische

massa voor de verbinding tussen de A12 en de E19 te creëren, net zoals voldoende massa voor een bijbehorend op- en afrittencomplex. Dit complex wordt verder naar het noorden verplaatst bij de N171A en N177, zodat het niet meer midden in het hart van de gemeente ligt. Het bundelen van KMO-zones draagt ook bij aan het creëren van voldoende kritische massa. Tot slot kan de gemeente aansturen op het gebruik van enkele wegen voor doorgaand verkeer die de woonkernen zo min mogelijk kruisen. In de kernen zelf is een aangepaste snelheid vereist om ook het traag verkeer veilig over straat te kunnen laten bewegen. Een smaller profiel en het uitbreiden van het fietsstratennetwerk vormen daar ontwerpprincipes voor.

11. BOOM ALS KNOOPPUNT IN HOV-NETWERK: FREQUENTERE TREINVERBINDINGEN EN EEN LIGHTRAIL NAAR ANTWERPEN EN BRUSSEL LANGS DE A12 (PR)

Wanneer we bij de ambitie spreken over Boom als knooppunt in een duurzaam mobiliteitssysteem, kan het HOV-netwerk niet ontbreken. Hier wordt door ver-



4. Efficiënt traag netwerk naar omliggende dorpen en steden - een impressie van hoe dit op bovenlokaal schaalniveau ontwikkelend kan worden, in samenhang met het netwerk op lokaal niveau.

schillende partijen al over nagedacht, zoals de provincie Antwerpen en de Lijn. Dat is terecht: in het Routeplan 2030 wordt de A12 immers aangemerkt als een structurele file op het hoofdwegennet én wordt gesteld dat verkeersleefbaarheid in Boom onder druk staat. De corridors richting Antwerpen en Brussel zijn echter wel van groot belang. Daarom sluiten we ons bij plannen die inzetten op een HOV-corridor van Antwerpen naar Boom en eventueel tot aan Brussel. Belangrijk is wel om na te denken over een strategische plek voor de halte in Boom, aangezien deze plek naast een knooppuntwaarde ook een verblijfswaarde kan verkrijgen.

12. GEZOND TRAAG NETWERK VOOR BOMENAREN: ZACHTE ASSEN ALS VERBINDINGEN TUSSEN WOONWIJKEN EN DE BELANGRIJKSTE VOORZIENINGEN (SP)

Op gemeentelijk schaalniveau verdient het trage netwerk prioriteit, met name in en rondom woonwijken. Er kan een onderscheid gemaakt worden in het trage netwerk naar de woonwijken, alsmede het trage netwerk in de woonwijken zelf. Dit netwerk is ingetekend op de kaarten op pagina 101 en 104 en overlapt met het zachte netwerk uit ambitie 1. Naar de woonwijken is het van belang om voorkeursstracés voor doorgaand verkeer te bepalen. Andere wegen kunnen dan meer worden ingericht voor traag verkeer. Voor het centrum geldt specifiek dat dit gebied verder ontlast kan worden met randparkings. Gezien de zeer beperkte afstanden, kunnen bezoekers ook aan de rand parkeren en het laatste deel te voet afleggen. Met name wanneer het aankomt op belangrijke pleinen, zoals de Grote Markt, is het van

belang dat deze plek niet gedomineerd wordt door auto's maar juist als verblijfplaats dient.

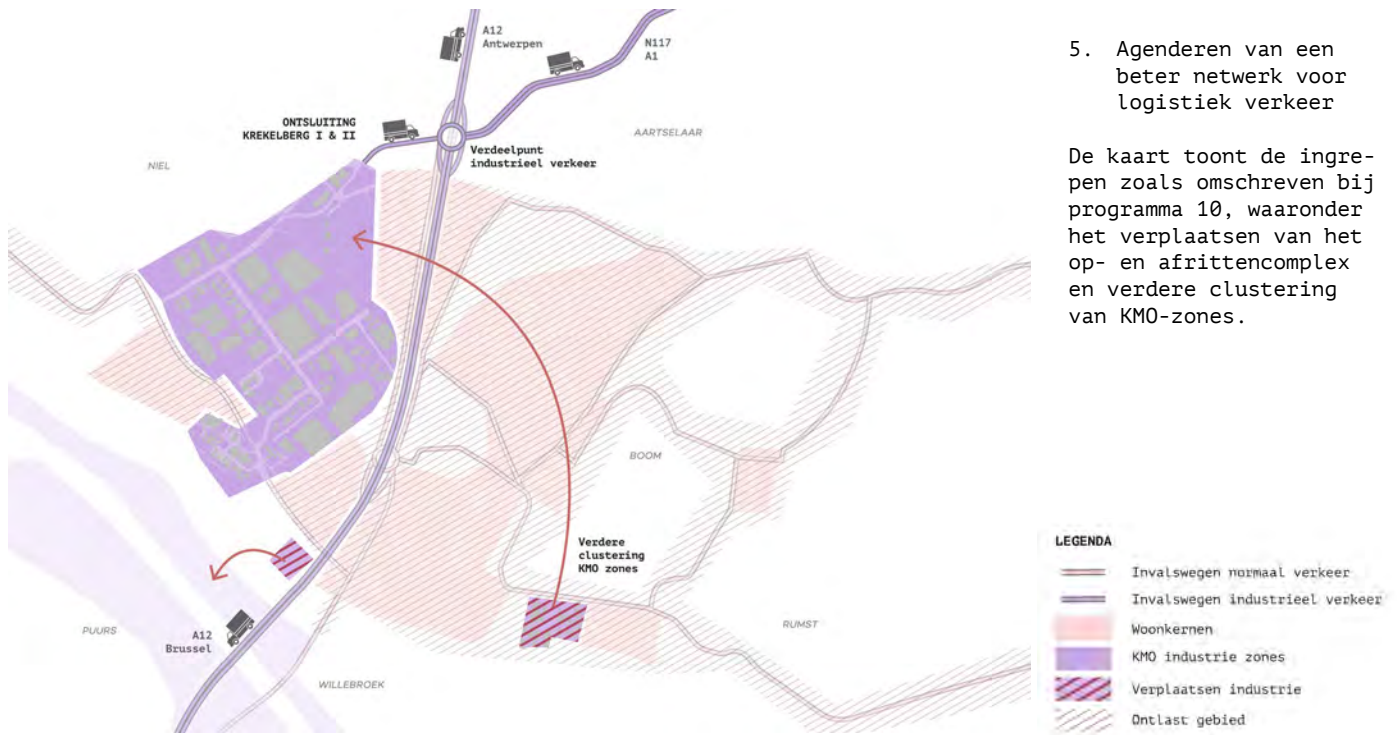
Binnen de woonwijken laten we het STOP-principe gelden en worden straten zodanig ingericht dat het trage netwerk voorrang geniet.

13. GETRAPTE STRATEGIE VOOR HET DOORBREKEN VAN DE BARRIÈRE VAN DE A12: KWALITEIT EN MOGELIJKHEDEN VOOR OVERSTEKEN VERGROTEN MET ALS EINDDOEL EEN OVERKAPPING VAN (DELEN VAN) DE A12 EN CONTINUÏTEIT IN OOST-WESTELIJKE RICHTING, INCL. AS LANGS DE RUPEL (SP)

De A12 overkappen is in het verleden al vaker ter sprake gekomen. Ook het onderzoeksteam meent dat dit essentieel is om de leefbaarheid in Boom structureel te verbeteren. Tegelijkertijd zien we ook dat dit in het verleden nog niet is gelukt en daarom bieden we een getrapte strategie aan om de barrière verder te doorbreken en de leefbaarheid stapsgewijs te vergroten, met als doel om een haalbare strategie aan te bieden (zie p. 105). De eerste stap houdt in dat de bestaande oversteekplekken onder de loop worden genomen en verbeterd worden voor met name traag verkeer. De tweede stap houdt het creëren van extra oversteekplekken in en een aanpak van de ventwegen. Dat betekent al een forse vermindering van de barrièrewerking. De derde stap houdt in dat delen van de A12 overkapt worden op die plekken waar de behoefte aan leefbaarheid het grootst is. De vierde stap houdt een volledige overkapping van de A12 in als meest structurele verbetering van een gezond en leefbaar Boom.

5. Agenderen van een beter netwerk voor logistiek verkeer

De kaart toont de ingrepen zoals omschreven bij programma 10, waaronder het verplaatsen van het op- en afrittencomplex en verdere clustering van KMO-zones.



14. MOBILITEITSPLAN VOOR HET CENTRUM - AMBITIE: AUTOLUW CENTRUM T.B.V. AANTREKKINGSKRACHT EN LEEFBAARHEID (SP)

Voor het centrum zijn in verschillende plannen aanwezig, afkomstig uit diverse beleidsdocumenten. Ook werden er recent al stappen gezet, zoals het om-draaien van rijrichtingen bij de Grote Markt. Het resultaat is dat men nu recht op de Markt afrijdt, daar ook nog mag parkeren, terwijl dit een belangrijke ontmoetingsplek in de gemeente kan zijn. Tegelijkertijd is het centrum slechts 800 bij 500 meter. Daarom vraagt het onderzoeksteam zich sterk af of het noodzakelijk is dat veel straten in dienst staan van autobereikbaarheid en parkeren. Het advies luidt om een mobiliteitsplan te maken met mobipunten aan de rand van het centrum met parkeerplaatsen, waarvandaan men te voet of op de fiets het centrum verder kan verkennen.

15. ZET IN OP HET STATION ALS MOBILITEITSHUB INCL. VERBINDINGEN VAN EN NAAR HET STATION EN VOORZIENINGEN VOOR FIETSERS (PR)

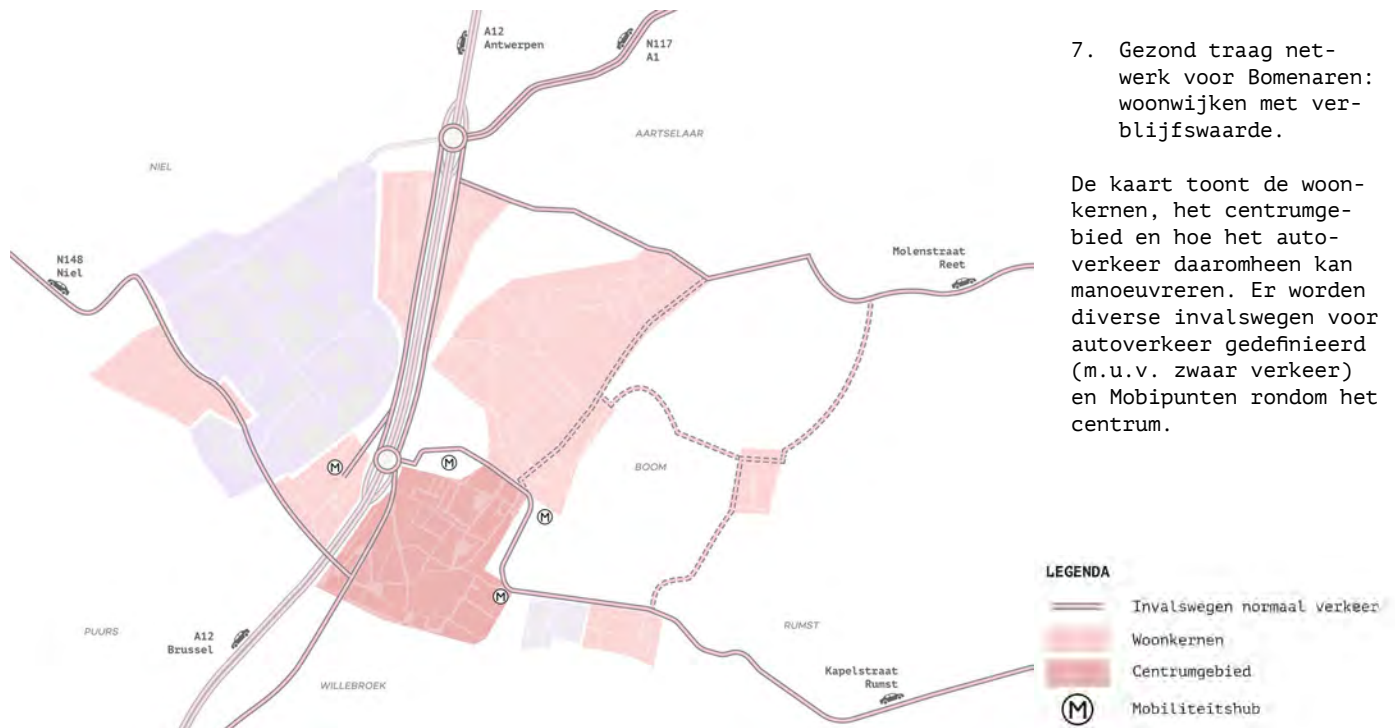
Voor de stationsomgeving geldt een potentieel hoge knoopwaarde, wat een hefboom voor ontwikkeling kan betekenen. Deze knoopwaarde komt onder meer tot stand door de nabijheid van belangrijke fietsroutes, wat aanleiding geeft om de positie van het station binnen het principe van ketenmobiliteit te versterken. Daarnaast heeft het station een centrale ligging ten opzichte van het centrum, de Rupel, de Klamp,

Krekelenberg en Noeveren. Wel is het essentieel om dan de barrièrewerking rondom de stationsomgeving drastisch te verminderen voor met name traag verkeer, waarbij sociale controle langs de routes een belangrijk thema is. Betere verbindingen richting de stationsomgeving en de aanwezigheid van het station als hefboom voor ontwikkeling kunnen gezamenlijk leiden tot meer dynamiek in het gebied.

Het station in Boom is nu onderbenut en de gemeente realiseert zich dat al met het uitzetten van de open oproep. Vanuit de ambitie om Boom het knooppunt van een duurzaam mobiliteitssysteem te laten zijn, past het om verder in te zetten op de knoopwaarde van het station. Daarom wordt voorgesteld om het stati-



6. Visualisatie van een mobiliteitshub, zoals het station zou kunnen functioneren binnen het principe van ketenmobiliteit (PosadMaxwan, Arcadis, Deloitte, 2018).



on verder uit te bouwen als mobiliteitshub met goede verbindingen van en naar het station voor verschillende modaliteiten en voldoende voorzieningen voor fietsers.

16. BOUW OVERTOLLIGE INFRASTRUCTUUR EN VERHARDING AF, T.B.V. KLIMAAT-ADAPTATIE EN HET VERMINDEREN VAN BARRIÈREWERKING (PR)

Boom is zeer verhard en als de gemeente serieus werk wilt maken van de leefbaarheid in Boom, is het noodzakelijk om de hoeveelheid verharding af te bouwen. Daarom is het belangrijk om overtollige infrastructuur en verharding af te bouwen. Dit speelt op meerdere plekken in de gemeente, maar het principe wordt uitgelegd aan de hand van de Antwerpsestraat. Samen met de A12 vormt deze straat namelijk een kloof van tien rijbanen breed dwars door de gemeente. Op pagina 104 wordt de bestaande situatie en het gewenste eindresultaat getoond.

De eerste stap is om te streven naar doorlopen- de fietsinfrastructuur en de ventwegen dus te beperken tot één rijstrook. Daarnaast kan het straatprofiel verder vergroend worden. De volgende stap is om dit te combineren met een overkapping van de A12 en het verbinden en uitbreiden van de parken. Vervolgens krijgen woonkernen autoluwe straten en wordt onderzocht waar het mogelijk is om eenrichtingsverkeer toe te passen. Zo zien we hoe het reduceren van de ventweg tot een eenbaansweg al de kans geeft de leefbaarheid te vergroten zonder ingrijpende aanpassingen. Het op te heffen rijvak wordt een parkeerstrook. De parkeerstrook wordt op zijn beurt een groenstrook. Het fietspad kan vervol-

gens behouden blijven. Ook nabijgelegen sites, zoals van de Heilige Hartkerk of schoolomgevingen kunnen bij het park betrokken worden.

Naast dit voorbeeld zijn ook op andere plekken in de gemeente loze ruimtes te vinden met verharding, soms zonder enige functie. De gemeente kan hier een overkoepelend programma voor opstellen.

17. MAAK RUIMTE VOOR TRAG EN GROENBLAUW NETWERK LANGS BELANGRIJKE VERBINDINGEN: VERPLAATS PARKEER-PLAATSEN IN OMLIGGENDE STRATEN EN WIJKEN NAAR DE KLAMP (SP)

Tot slot wordt binnen deze ambitie geadviseerd om kritisch te kijken naar waar nu nog ruimte wordt gedomineerd door de auto, terwijl dit ook plekken zijn waar veel behoefte is aan ruimte voor traag verkeer en een groenblauw netwerk. Op die plekken is het noodzakelijk om te kijken of een sterkere hiërarchie mogelijk is en om parkeerplaatsen deels te verplaatsen (zoals bij straten rondom de Klamp) of terug te brengen. Een belangrijke voorwaarde is wel dat er voldoende alternatieven voor bewoners en bezoekers aanwezig zijn. Dit wordt verder uitgelegd in het hoofdstuk 'Fundamentals'. De ontwikkeling in de Klamp en ook bij andere gebieden kan worden ingezet als uitwijkmogelijkheid voor mensen in woonwijken, waar de parkeernorm wordt teruggebracht. Wel moet eerst kritisch worden gekeken naar deze parkeernorm en de verwachtingen omtrent mobiliteit, die ook gestuurd kunnen worden. Zo kan het autogebruik ook afnemen door andere modaliteiten te stimuleren en deelmobiliteit aan te moedigen.

GETRAPTE STRATEGIE VOOR HET DOORBREKEN VAN DE A12-BARRIÈRE (SP 13)



STAP 1: het vervolledigen van het trage netwerk over de A12 als verbinding tussen woonwijken. Momenteel is de inrichting niet veilig voor traag verkeer.



STAP 2: het verbeteren van het fijnmazige trage netwerk en het vergroenen van het profiel van de ventwegen. Het vergroenen bevordert de leefbare en gezonde leefomgeving en het contact tussen bewoners.



STAP 3: het toevoegen van verblijfsplaatsen in de vorm van een overkapping. De verblijfplaatsen dienen als primair doel om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid te vergroten op die plekken waar daaraan de grootste behoefte is.



STAP 4: het overkappen van de overige delen van de A12 tussen woonwijken. Dit betekent een structurele verbetering van het leefklimaat en de luchtkwaliteit van Boom.

GETRAPTE STRATEGIE VOOR HET AFBOUWEN VAN OVERTOLLIGE VERHARDING (PR 16)



BESTAANDE SITUATIE: een barrière van tien rijbanen breed met weinig ruimte voor leefbaarheid.



GEWENSTE SITUATIE: een verbetering van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid met meer ruimte voor groen en traag verkeer.

4.3 COMPACT ÉN LEEFBAAR BOOM: OP WEG NAAR COHESIE

De derde ambitie gaat specifiek over de gebouwde omgeving met als doel een compact én leefbaar Boom. De balans tussen bebouwd en onbebouwd gebied is essentieel voor een aantrekkelijk en leefbaar Boom. Daarbij komen de verschillende deelgebieden van Boom aan de orde, waarbij wordt ingezet op meer cohesie: ruimtelijk én sociaaleconomisch gezien. De beperkte afstanden in Boom bieden een belangrijke voorwaarde voor het creëren van cohesie. De verschillende culturen in Boom kunnen bij elkaar gebracht worden door ontmoetingsplekken te creëren, sociale controle te stimuleren en ontwikkelplannen voor bebouwing gepaard laten gaan met een verbetering van de openbare ruimte (structuur). Daarbij ligt de focus op het bestaand bebouwd gebied én nieuw te ontwikkelen gebieden.

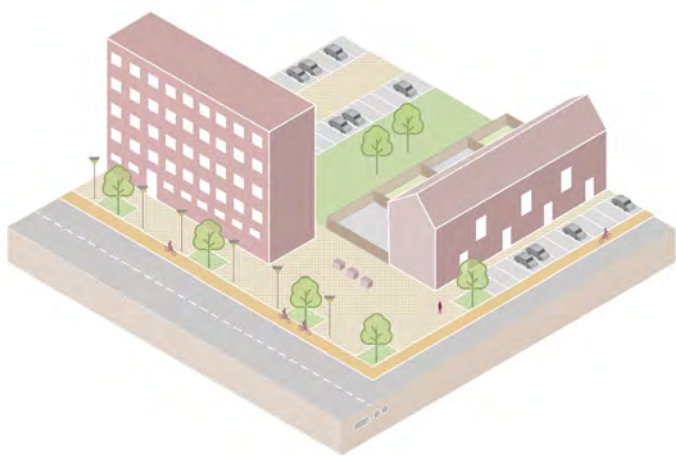
18. INVESTEER IN HET IMAGO VAN BOOM ALS SLEUTELPOSITIE IN DE REGIO: DÉ PLEK VOOR CENTRUMFUNCTIES EN HOOGWAARDIG WONEN (PR)

Op regionaal schaalniveau kan Boom investeren in het imago van Boom als de sleutelpositie in de regio met een aantrekkelijk vestigingsklimaat, zowel voor ondernemers als bewoners. Boom kan wederom bekend komen te staan als dé plek voor centrumfuncties

in de Rupelstreek (inclusief cultuur) en dé plek waar je hoogwaardig kunt wonen, aan bijvoorbeeld de Rupel. Belangrijk is wel dat de identiteitsdragers van Boom dit ook uitstralen, zoals de Grote Markt of de Kaai. Dat vraagt om investeringen in de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van Boom. De Rupel dient een plek voor iedere Bomenaar te worden, wat betekent dat inclusiviteit een belangrijk uitgangspunt voor ieder ontwerp moet zijn.

Ook dient de gemeente hier bewuste keuzes in te maken, bijvoorbeeld wanneer er wordt gekozen om ruim tweehonderd woonentiteiten vanuit een BPA in Niel over te nemen. Daarmee zal Boom haar groeispurt ten opzichte van buurgemeenten kunnen vergroten. Wel vraagt dat ook om investeringen op andere gebieden, zoals voorzieningen en mobiliteit. Daarnaast kan Boom de groei vanuit de eigen gemeente ook inzetten om het imago te versterken door de gerelateerde ontwikkelingen een meerwaarde voor de publieke ruimte te laten betekenen.

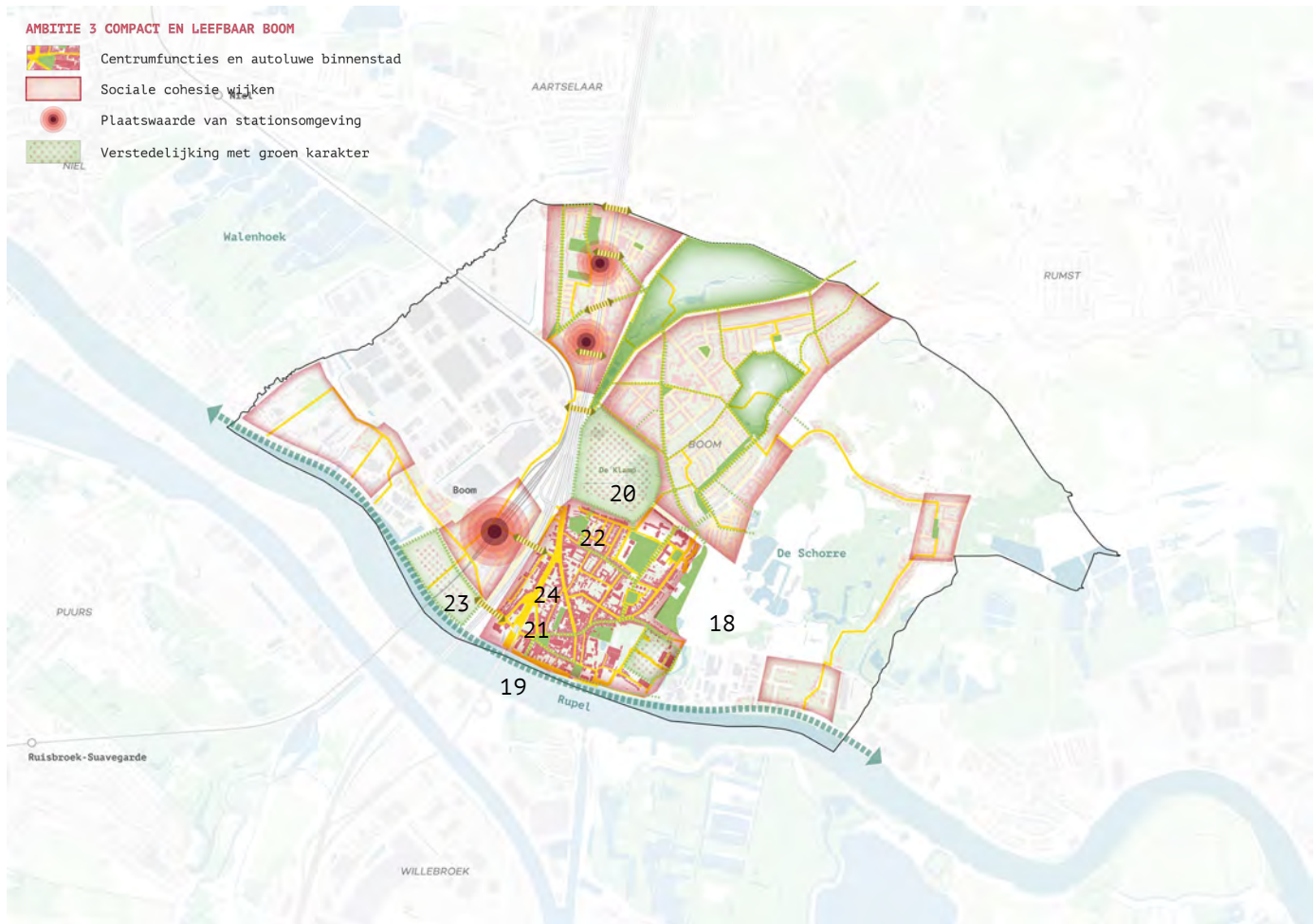
De gemeente staat hierbij niet alleen. Ook vele andere partijen, zoals ontwikkelaars en winkeliers, profiteren van een goed imago voor Boom. De gemeente kan wel initiatief nemen en de samenwerking opzetten. Dit vraagt ook om extra onderzoek omtrent de motivaties voor mensen om (niet) naar Boom te verhuizen of Boom (niet) te bezoeken.



1. Impressie van de huidige situatie op veel plekken in Boom. De wijken worden veelal gekenmerkt door veel ruimte voor doorgaand verkeer en een weinig uitnodigende, verharde publieke ruimte.



2. Verdichting in Boom kan een kwaliteitsslag voor de publieke ruimte inhouden, als er afspraken worden gemaakt. Met name een verlaagde parkeernorm levert veel ruimte op een voor een groenblauw netwerk en ontmoetingsplekken. Dat draagt bij aan een leefbaar en aantrekkelijk Boom.



3. De kaart behorende bij de ambitie voor de gebouwde omgeving (III). De strategische projecten en programma's zijn op de kaart aangegeven met de nummering uit de transitieagenda.

19. ONTWIKKEL BOOM ALS STAD AAN DE RUPEL (SP)

Een terugkerend thema in Boomse beleidsdocumenten is het opnieuw uitvinden van een relatie met de Rupel. De rivier speelt namelijk een belangrijke rol in het uitdragen van de Boomse kwaliteiten en biedt een gevoel van openheid, juist in een gemeente met een uitzonderlijk hoge dichtheid. De rivier kan in de eerste plaats drager zijn van ecologische verbindingen en in de tweede plaats ruimte bieden aan meer stedelijke oevers. Dan kan gedacht worden aan een boulevard ter hoogte van het centrum. Het is belangrijk om juist hier leefbaarheid en aantrekkelijkheid centraal te stellen en de keuze voor een scenario niet af te laten hangen van het netwerk voor autoverkeer.

Ook ter hoogte van het station kan de relatie met de Rupel versterkt worden. Zowel de sites van de Zinkfabriek en van Transportbeton Boom NV, als een plaatselijke overkapping van de A12 kunnen hiervoor ingezet worden.

20. KOPPEL BOUWHOOGTE EN DICHTHEID BIJ ONTWIKKELINGEN AAN RUIMTE VOOR EEN GROENBLAUW NETWERK EN KNOOPPUNTWAAARDE (PR)

De VITO kaart zegt voor Boom niet zoveel, omdat vrijwel de gehele gemeente één kleur heeft en daardoor lijkt het alsof men overal in de gemeente strategisch kan wonen. Tegelijkertijd worstelt de gemeente met aanvragen van ontwikkelaars. Om Boom leefbaar en aantrekkelijk te houden én tegelijkertijd de compactheid van Boom vast te houden, is het essentieel om na te denken over bouwhoogte en dichtheden bij ontwikkelingen, alsmede de locaties voor deze ontwikkelingen (zie ook 'Fundamentals'). Als basisprincipe voor strategische ontwikkellocaties vanuit deze ambitie wordt meegegeven om de bouwhoogte en dichtheid van ontwikkelingen te koppelen aan ruimte voor een groenblauw netwerk en de knooppuntwaarde. Liever op de ene plek hoger bouwen, als dat op een andere plek meer ruimte voor een groenblauw netwerk oplevert. De tegels op de pagina hiernaast laten ook zien dat verdichting alsnog een kwaliteitsslag voor de publieke ruimte kan betekenen, mits het realiseren van deze meerwaarde is vastgelegd



Noeveren biedt ruimte
voor ontwikkeling en
verbinding

De stationswijk
dynamisch stadsd

De eerste fase van de
overkapping A12: het
verbinden van de oevers
tot een langgerekt park

Boom als stad aan het water:
wonen, recreatie en groen
binnen handbereik



De Klamp als groen
reservegebied en kansen
voor bundeling parkeren

als nieuw
eel

Zachte as verbindt sport,
scholen en diensten via het
trage netwerk met de Rupel



4. Uitsnede uit de ambitiekaart met het centrum van Boom. De kaart toont de ruimte voor traag verkeer, pleinen als groene ontmoetingsplaatsen en verbindingen naar omliggende gebieden.

bij een project. De knooppuntwaarde is belangrijk om mee te nemen, omdat dat een belangrijke voorwaarde kan zijn voor een autoluwe wijk. Dan moeten er immers wel andere alternatieven worden geboden. Een goed voorbeeld hiervoor is te vinden in Turnhout: Niefhout is een nieuwe woonwijk van een 300-tal woningen nabij het station van Turnhout. Al in de vergunningsfase van het project werd hier een contractuele mogelijkheid opgenomen om de parkeernorm te verlagen, mits er faciliteiten voor deelmobiliteit zouden worden gecreëerd. De ontwikkelaar heeft hier uiteindelijk voor gekozen, wat geresulteerd heeft in een autoluwe wijk met veel buitenruimte voor ontmoeten en verblijven. De verlaagde parkeernorm en de nabijheid van station prikkelen mensen om te kiezen voor openbaar vervoer.

Wanneer wordt gekeken naar bouwhoogte en dichtheden, is het belangrijk om goed rekening te houden met de context (hoogte en dichtheid van omliggende gebouwen, architectonische kenmerken, etc.). Ook maakt het op straatniveau veel uit of er gesloten of open

plinten zijn en hoe de overgang tussen gebouw en straat is georganiseerd.

21. ZET IN OP SOCIALE COHESIE DOOR SLEUTELPLEKKEN TE CREËREN, INCL. HET HERINRICHTEN VAN PARKEERPLAATSEN ALS CENTRALE PLEINEN (PR)

Op bestaande open plekken in de gebouwde omgeving kan sterker ingezet worden op sociale cohesie, door deze plekken in te richten als verblijfs- en ontmoetingsruimten. Een klimaatadaptieve inrichting is daarbij ook van groot belang. Deze plekken kunnen gaan dienen als sleutelplekken in de gemeente en verdienen het om opgewaarderd te worden. Voorbeelden zijn bekende plekken zoals de Grote Markt, de Rupelkaai, de stationsomgeving en de Klamp. Daarnaast spelen de parken in de noordelijke wijken een belangrijke rol en bevatten deze wijken meerdere kleine buurtpleinen, die opgewaarderd kunnen worden. Sociale cohesie is een



5



6



7



8

5. Huidige situatie op de Grote Markt in Boom: de ruimte wordt in beslag genomen door parkeren. Tegelijkertijd is de Grote Markt ook een belangrijke identiteitsdrager voor Boom én een belangrijke ontmoetingsplek.
6. Referentie voor hoe de Grote Markt ook kan functioneren als kerkplein: Grotekerkplein Rotterdam - met ruimte voor groen, ontmoeten én evenementen.

7. Illustratie bij het inzetten op sociale cohesie door sleutelplekken te creëren en bestaande plekken op te waarderen, zowel in het centrum als overige woonwijken.
8. Voorbeeld voor herinrichting van de Kaai.

belangrijk thema in Boom, gezien de aanwezigheid van veel culturen en de barrières tussen woonwijken. Het is belangrijk dat mensen zich Bomenaar voelen en dat dit gevoel niet enkel ter hoogte van het centrum gecreëerd wordt.

22. KOPPEL RENOVATIESTRATEGIE EN ONDERHOUD RIOLERING AAN DOELSTELLINGEN M.B.T. KLIMAATADAPTATIE, SOCIALE COHESIE EN MOBILITEIT (PR)

De gemeente Boom staat voor een grootschalige onderhoudsoperatie van de riolering, wat betekent dat veel straten open moeten worden gelegd. Dat biedt kansen om deze kosten van beheer tegelijkertijd te benutten voor het realiseren van andere transitieopgaven. Hetzelfde geldt voor het woningbestand, dat toe is aan een renovatiebeurt. Belangrijk is dat de gemeente doelstellingen formuleert op het gebied van onder meer energie, klimaatadaptatie, sociale cohesie en zich realiseert dat veel transitieopgaven niet binnen één transitie vallen, maar juist overlappen met meerdere transities. Wanneer de straat wordt opengelegd kunnen andere netten of leidingen ook vervangen worden, warmtenetten worden aangelegd en ook het straatprofiel kan worden aangepast. Belangrijk is om de bovengrondse en ondergrondse eisen op elkaar af te stemmen.

23. INVESTEER IN DE PLAATSWAARDE VAN DE STATIONSOMGEVING ALS BRONPUNT VAN NIEUWE ONTWIKKELING MET VERBINDINGEN NAAR HET CENTRUM, DE RUPEL EN NOEVEREN MET ALS EINDDOEL EEN VOLWAARDIG STADSDEEL (SP)

Voor de stationsomgeving zijn in het verleden al diverse pogingen gedaan om het gebied te ontwikkelen. Een gecoördineerde en globale aanpak is daarbij niet



9. Het realiseren van transitieopgaven kan samen gaan met werkzaamheden voor beheer.

van de grond gekomen, wat heeft geleid tot meerdere losse projecten. Dat heeft de site verder gefragmenteerd. Inmiddels is er een nieuw proces opgetuigd, waarin participatie en communicatie centraal staan. De gemeente toont hoge ambities voor de stationsomgeving.

Belangrijk is om te investeren in de stationsomgeving als het aankomt op de plaatswaarde van het gebied. Nu maakt de stationsomgeving geen deel uit van het centrum, vanwege de zwakke verbindingen en de barrières. Het station kan echter een bronpunt worden van nieuwe ontwikkelingen. Verbindingen naar Noeveren en Niel zijn te realiseren, net zoals naar de Rupel. De Rupel kan vervolgens dienen om de verschillende stadsdelen aan de oevers te verbinden met elkaar. Een doorlopende boulevard die zich uitstrekt van het centrum naar de stationsbuurt zou een belangrijke stap zijn richting een verbonden stad.

24. LEVENDIGHEID IN HET CENTRUM BEHOUDEN EN VERSTERKEN DOOR WONEN EN BEDRIJFVIGHEID TE COMBINEREN (PR)

Het centrum van Boom is met het verlies van centrumfuncties en door een hoog percentage leegstand een deel van de levendigheid verloren. Juist daarom is het van belang om in te zetten op een mix van functies in het centrum met hoofdzakelijk wonen en bedrijvigheid. Investeren in de uitstraling van het centrum kan daarbij helpen. Een levendig stadscentrum is in feite een combinatie van hoogwaardige publieke ruimte, levendige plinten met winkels en bedrijvigheid en inwoners die ervoor zorgen dat het gebied ook buiten sluitingstijden van winkels alsnog levendig is.

Een interessant voorbeeld is de wijk Q4 in de binnenstad van Venlo (NL). Deze wijk wordt momenteel herontwikkeld met als uitgangspunten onder meer het verbeteren van de openbare ruimte, de herontwikkeling van diverse bouwblokken en het bedrijfsmatig inzetten op kleinschalige initiatieven en bedrijven. Daarnaast was het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid een belangrijk thema. In het straatbeeld is geen ruimte voor parkeren op straat, maar er zijn wel ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. Daar is een levendige wijk voor in de plaats gekomen, waarbij wonen, werken en vrije tijd samengaan.



10



11



12



13



14

10. Q4 Venlo, NL Architecten.
Herontwikkeling tot een levendige wijk in de binnenstad.
11. Niefhout, Turnhout: woonwijk nabij het station met een autoluwe openbare ruimte.
12. School, Odder, Denemark, 2018, CEBRA/MBYland. Voorbeeld van voorzieningen omringd door een kwaliteitsvolle groene ruimte.
13. Pancras Plaza, Kings Cross, Londen, VK, Townshend Landscape Architects, 2016. De functie van een groenblauw netwerk als ontmoetingsplek bij dichtbebouwde gebieden.
14. Pilot van de provincie Antwerpen om straten in te zetten als klimaatadaptieve maatregelen.

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

Om de projecten in de transitieagenda succesvol door te voeren is een instrumentarium voor regelgeving en handhaving noodzakelijk. Hieronder worden 14 instrumenten beschreven waar de gemeente gebruik van kan maken.

1. PERIFERE WOONGEBIEDEN WAARVAN DE VERDERE INVULLING NIET WENSELIJK IS OMZETTEN NAAR OPEN RUIMTEBESTEMMING.

Zones die als woongebied ingekleurd zijn maar waar verdere verdichting (van bv. lintbebouwing of perifere kernen) of ontwikkeling niet wenselijk is, kunnen door het opmaken van een RUP omgezet worden naar een open ruimtebestemming. Aangezien dit een bestemmingswijziging betreft, is hier volgens VCRO planschade van toepassing.

Hier dient onderzocht te worden op welke manier verdere ontwikkeling van de zones voor landelijk wonen vermeden kan worden.

2. GROENE RUIMTE VERSTERKEN DOOR OMZETTEN VAN NIET-WENSELIJKE RECREATIEGEBIEDEN NAAR NATUURGEBIED.

Zones die in het gewestplan als recreatiegebied zijn opgenomen maar waar deze bestemming geen wenselijke invulling is, kunnen door het opmaken van een RUP omgezet worden in natuurgebied. Aangezien dit een bestemmingswijziging betreft is hier volgens VCRO planschade van toepassing.

3. GROENE RUIMTE VERSTERKEN DOOR OMZETTEN VAN AGRARISCH GEBIED NAAR NATUURGEBIED.

Zones die in het gewestplan als agrarisch gebied zijn opgenomen maar die van strategisch belang zijn voor de realisatie van een continu natuurgebied of ecosysteem, kunnen door het opmaken van een RUP omgezet worden in natuurgebied. Aangezien dit een bestemmingswijziging betreft is hier volgens VCRO planschade van toepassing. Hiervoor kunnen landbouwgronden, die in het bezit van de gemeente of OCMW zijn, ingezet worden. Door een grondruil te organiseren kunnen strategische landbouwgronden in bezit van de gemeente komen en als natuur ingericht worden.

4. STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN EN VOORWAARDEN VERBINDEN AAN EEN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING TEN BEHOEVE VAN DE REALISATIE VAN DE AMBITIES.

Volgens VCRO, Artikel 4.2.20 kan de gemeente stedenbouwkundige lasten verbinden aan een stedenbouwkundige vergunning. Hierbij kunnen financiële lasten of lasten in natura (wegen, groene ruimten, laadpalen enz.) worden opgelegd. Daarnaast kunnen via voorwaarden bij de vergunning ook aspecten geregeld worden.

Dit is een belangrijk instrument voor de gemeente om in een project zelf bijvoorbeeld de aanleg van voldoende groene ruimte of de realisatie van voorzieningen te verankeren, of om de middelen verkregen uit de financiële lasten elders in te zetten om gewenste groene ruimtes te verwerven of in te richten.

5. OPEN RUIMTE CREËREN DOOR OPMAAK GEMEENTELIJK STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING.

Het opnemen van een doordachte groennorm, open-ruimtenorm en/of verhardingsnorm in een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, is een belangrijk instrument voor de gemeente om kwalitatieve groene ruimte te creëren in relatie tot de nieuwe ontwikkelingen in de stad.

Daarnaast dient ook onderzocht te worden of er een stedelijke ontwikkelingskost opgelegd kan worden die afgedragen wordt per m² of gerealiseerde woon-eenheid aan een gemeentelijk fonds. Dit fonds staat in voor een actief open ruimte beleid in het buitengebied. Hieruit kunnen gronden of panden worden aangekocht op plekken waar (verdere) ontwikkeling niet wenselijk is.

6. STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING MET BETREKKING TOT PARKEERNORM MOET AANGEPAST WORDEN.

De huidige parkeernormen leggen een aantal parkeerplaatsen per (type van) woongelegenheden vast. Deze normen werken ontharding tegen en stimuleren juist het autobezit en -gebruik. Een nieuwe parkeerverordening moet inzetten op gebruik van alternatieve vervoersvormen (deelauto's, deelfietsen (al dan niet elektrisch), elektrische fiets, etc.) als eerste alternatief na openbaar vervoer. Daarnaast dient onderzocht te worden of de parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen (deels) vervangen kan worden door een mobiliteitsbudget. Dit budget wordt afgedragen per gerealiseerde wooneenheid aan een gemeentelijk fonds dat instaat voor de ontwikkeling en exploitatie van de mobiliteits-hubs.

7. STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING OPMAKEN MET BETREKKING TOT DE ENERGIE.

De huidige en toekomstige EPB-regelgeving zorgt ervoor dat nieuwe projecten steeds beter presteren op energiegebied (BEN in 2021). Voor bestaande gebouwen ligt dit moeilijker. Via de verordening en een subsidieregeling dient vastgelegd te worden op welke manier ook de bestaande woningvoorraad op termijn energieneutraal gemaakt kan worden.

8. HANDHAVINGSBELEID

Een slagkrachtige handhaving is belangrijk voor een goed en effectief ruimtelijk ordeningsbeleid. De opmaak van een 'Beleidsplan Handhaving Ruimtelijke Ordening' is hiervoor een krachtige tool. Hiermee kan de gemeente haar nieuwe taken inzake handhaving opnemen zoals de Vlaamse overheid die aan de gemeenten heeft toegewezen.

9. SAMENWERKING

Om grensoverschrijdende ambities mogelijk te maken moeten samenwerkingsverbanden opgezet worden met de buurgemeenten en met hogere overheden zoals provincie, AWV en Vlaams Gewest. Om de mobiliteitstransitie vorm te geven moet er worden samengewerkt met verschillende aanbieders (De Lijn, NMBS, via de vervoerregio's). Boom kan het initiatief nemen in verschillende gemeentegrensoverschrijdende projecten. De provincie kan dan een meer faciliterende en ondersteunende rol aannemen.

10. PROGRAMMA VERDICHTINGS-STRATEGIE IN DE STADSKERN

De focus van vernieuwing en verdichting zal liggen op de binnenstad de komende jaren. Hiervoor is maatwerk nodig. Naast verdichting van het woningbouwprogramma zijn ook thema's als verweving van programma, inpassing van voorzieningen en reservering van ruimte voor collectiviteit en groen hierbij van belang. De gemeente heeft hier niet alle bezit om voorbeeldprojecten te starten. De stationsomgeving kan een belangrijke proeftuin vormen voor andere deelgebieden in de gemeente voor inspiratie en innovatie. Het initiatief in de Blauwstraat, waar winkels vernieuwd worden en opnieuw kwalitatieve woningen boven de winkels gerealiseerd worden, kan geïntensiveerd en uitgebreid worden, zodat de impact op het centrumgebied versterkt wordt.

11. HANDBOEK OPENBARE RUIMTE BINNENSTAD EN STADSENTREES

De vergroening en ontharding van het centrum en omliggende wijken moet gekaderd zijn in een visie op het geheel. Hiervoor wordt in deze scan een aantal pilots beschreven. De visie op het geheel wordt geborgd in het handboek. Daarin wordt de 'Visie' beschreven die ten grondslag ligt aan alle voorgestelde maatregelen. De richtlijnen en de Hoofdstructuur van het openbaar domein worden vastgelegd. Deze richtlijnen beschrijven per zone, lijn of plek de inrichtings- en beheerprincipes. Ook worden de verschillen tussen delen van de stad geïdentificeerd en toegelicht. Ten slotte worden de inrichtingselementen (bestratingsmaterialen en straatmeubilair, maar ook groen en verlichting) beschreven.

12. MASTERPLAN CENTRUMGEBIED VOOR LANGZAAM VERKEER EN BEREIKBAARHEID

De transformatie van het centrum is een essentieel onderdeel van het toekomstig ruimtelijk beleid van de gemeente. De opmaak van het masterplan moet de functionaliteit op de lange termijn borgen. De studie van (de verdichtingsmogelijkheden van) de kavels gelegen in deze zone is hierbij essentieel. De beeldkwaliteit en de monumentale waarde vormen een integraal onderdeel van deze studie. Het plan legt enerzijds de ambitie en kaders vast voor het centrum zelf en is anderzijds het toetsingskader voor toekomstige initiatieven die eraan grenzen. De link tussen het centrum en de Rupel wordt hierin verankerd. Een mobiliteitsstudie moet opgesteld worden op basis van de ambities vastgelegd in het masterplan, en stelt een nieuw circulatieplan en de positie van de verschillende mobiliteitshubs voor.

13. PLANOLOGISCHE RUIL (IN ONDERZOEK)

In de instrumentenkoffer van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting is een nieuw instrument - "herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil" - opgenomen. Met dat instrument worden tegelijkertijd met de omwisseling van gebiedsbestemmingen, de eigenaars en gebruikers geruild, om zo tot een optimaler grondgebruik te komen. De inzet van dat instrument wordt geïntegreerd in de procedure voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en vereist een afweging ten opzichte van andere instrumenten, waaronder de bestaande sectorinstrumenten (planbaten/planschade).

Aangezien de toepassing van het instrument ook belangrijke financiële consequenties heeft voor grondei-

genaars, moet een financieel plan worden gemaakt in elke inrichtingsnota.

Aan de hand van pilootcases leren we samen met de VLM hoe we dat instrument kunnen inzetten en ontwikkelen we daarvoor het afwegingskader. De cases richten zich niet enkel op het openruimtegebied (VLM), maar ook op de herontwikkeling en activering van bedrijventerreinen (Agentschap Ondernemen) en de ruil van bebouwbare en niet-bebouwbaar bestemmingen (Ruimte Vlaanderen - vanaf 1 april 2017: Departement Omgeving).

Dit initiatief wordt getrokken door de Vlaamse Landmaatschappij en Ruimte Vlaanderen (vanaf 1 april 2017: Departement Omgeving).

14. VERHANDELBARE ONTWIKKELINGSRECHTEN (IN ONDERZOEK)

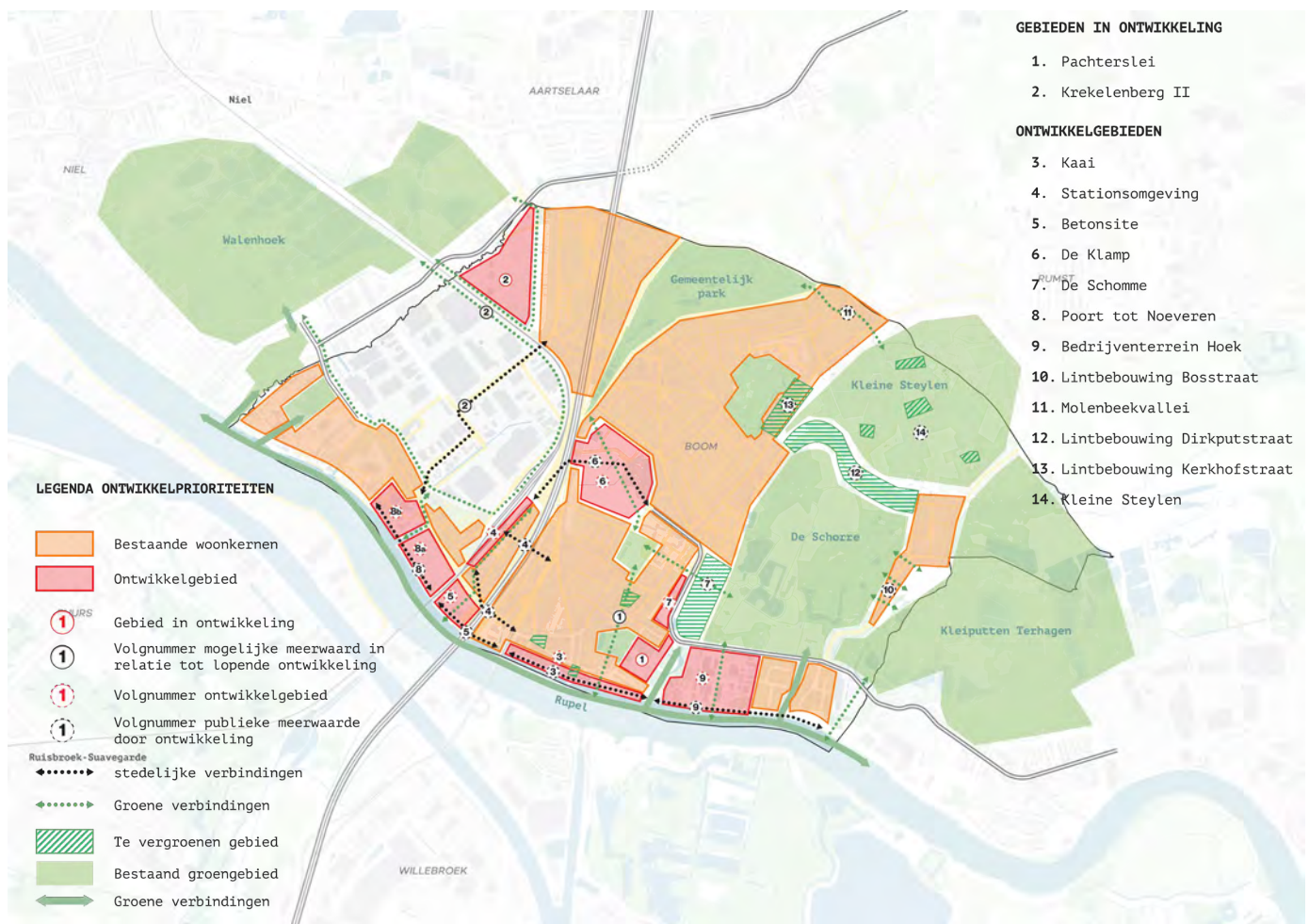
Momenteel loopt een onderzoek naar de uitwerking van een nieuw instrument, “verhandelbare ontwikkelingsrechten” (VOR). Het idee komt overgewaaid uit de Verenigde Staten, waar een dergelijk instrument al ruime toepassingen kent. Het wordt er vooral gebruikt om in bepaalde gebieden ontwikkelingen te beperken

door de ontwikkelingsmogelijkheden te verplaatsen naar gebieden waar ontwikkeling gewenst is. Uiteraard kan dat instrument niet zomaar overgenomen worden; de ruimtelijke ordening is in Vlaanderen immers geheel anders gestructureerd dan in de VS.

Zowel in de beleidsnota 2014-2019 van de minister van Omgeving als in het regeerakkoord 2014-2019 wordt dit onderzoek vermeld. Het doel van het onderzoek is na te gaan of een systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten toepasbaar is in Vlaanderen en hoe dat dan concreet kan worden vormgegeven.

Dit initiatief wordt getrokken door Ruimte Vlaanderen (vanaf 1 april 2017: Departement Omgeving) en de Vlaamse Landmaatschappij.

ONTWIKKELPRIORITEITEN



1. Overzicht van de te ontwikkelen gebieden in de gemeente, inclusief de ontwikkelprioriteiten

ONTWIKKELPRIORITEITEN

Bovenstaande afbeelding geeft een overzicht van te ontwikkelen gebieden in de gemeente. Enkele zijn reeds in ontwikkeling; voor allemaal is reeds een RUP of BPA opgesteld waarin aanpassingen beschreven worden op het bestemmingsplan, gefundeerd door onderzoek.

Gezien de veelvoud aan projecten en programma's die wordt geadviseerd in deze Bouwmeester Scan, is het van belang dat de ontwikkelzones herbekeken worden. Van groot belang hierbij is de relatie tussen de verschillende gebieden en de relatie tot de mogelijke nieuwe projecten en programma's uit deze Scan. Ook wordt er een voorzet gedaan over de volgorde van ontwikkeling. Deze volgorde is niet absoluut, maar dient ter indicatie van de focus van de transitieagenda.

Gezien de omvang van de transitieagenda en de beperkte middelen van de gemeente en andere bevoegde overheden, wordt er gekeken hoe de ontwikkeling

van een gebieden een bijdrage zou kunnen leveren aan gemeentelijke doelstellingen. Advies is om iedere ontwikkeling te verbinden aan een voorafbepaalde maatschappelijke meerwaarde. Deze meerwaardes zullen ten goede komen om doelstellingen op het gebied van publieke ruimte, mobiliteit en natuur te bekostigen: doelstellingen die logischerwijs als voorwaarde moeten dienen voor ontwikkeling.

Om de kwaliteit en leefbaarheid van de gemeente op de lange termijn veilig te stellen is het noodzakelijk dat verdere verdichting en toename van het aantal inwoners gelijkstaat aan een minstens evenredige toename in ruimtelijke kwaliteit.

Voor ieder van deze doelstellingen en ontwikkelingen zullen gedane studies en toekomstige studies leidend zijn. Deze studies zullen uit moeten diepen wat de typologische en stedenbouwkundige randvoorwaarden moeten zijn. Aan de hand hiervan zullen, indien noodzakelijk blijkt, aanpassingen aan de geldende RUP's gedaan moeten worden. Hierdoor zal het mogelijk

worden ambities te maken en ontwikkeling te sturen. Indien de meerwaarde binnen de zone van een RUP gerealiseerd moet worden (bijvoorbeeld compacter en dus hoger bouwen) kan dat via een aanpassing aan het RUP. Zo niet, dan kan gekeken worden naar de mogelijkheden van stedenbouwkundige lasten bij het toepassen van extra bouwlagen of hogere dichtheden. Het Departement Omgeving heeft hier ook een studie naar gedaan. De aanpak en voorbeelden worden daarin toegelicht.

IN ONTWIKKELING

Pachterslei

Ontwikkeling: Pachterslei is een plangebied reeds in ontwikkeling dat werd ingedeeld door het RUP Pachterslei. Naast nieuwe grondgebonden woningen en appartementen is er ook ruimte om commerciële functies toe te voegen aan het centrumgebied van Boom. Bijkomende opportuniteit is het verbeteren van de verbinding tussen de Kapelstraat met de Rupelkaai, en de instandhouding van de groene as tussen de Rupel en de Schorre.

Publieke meerwaarde: Het ingesloten groengebied aangrenzend aan het OLV dient versterkt te worden als publieke groene verbinding. De toekomstige bebouwing dient zich te schikken naar de functionaliteit van deze as zoals vermeld in programma 4 (zie transitieagenda). Het groengebied is een essentiële eerste schakel in een as die groengebieden en scholen met elkaar zal verbinden en een grote meerwaarde zal hebben voor trage mobiliteit. Deze as zal doorgetrokken moeten worden naar de Rupeloever in het zuiden, en via de Varkensmarkt richting het Jozef van Cleemputplein.

Krekelenberg II

Ontwikkeling: Krekelenberg II is een PRUP voor de ontwikkeling van een uitbreiding van de huidige industriezone Krekelenberg I. De site is omzoomd met een groenbuffer en er is op een aantal plaatsen ruimte gelaten voor het infiltreren van water.

Publieke meerwaarde: Idealiter zouden de inrichtingsvoorwaarden van Krekelenberg II doorgetrokken worden naar Krekelenberg I. De groenbuffer zou het gebied compleet kunnen omzomen en verbinden aan natuurgebied Walenhoek. Naast groenbuffers zou er ingezet moeten worden op waterretentie en vergroening van individuele bedrijventerreinen. De herinrichting kan aangehaald worden om een trage verbinding tussen de Noeverselaan en de Rupelweg te voorzien.

ONTWIKKELGEBIEDEN

1. Kaai

Ontwikkeling: De Rupelkaai, die het centrum van Boom met de Rupel verbindt, is van essentieel belang om de leefbaarheid van het centrumgebied te vergroten en de relatie met het water in ere te herstellen. Het plangebied wordt ingedeeld door RUP Kaai en BPA Hoek. Een heraanleg van de kaaiboulevard is in het plan opgenomen, evenals woningbouwontwikkeling en voorzieningen. Belangrijk is het vergroten van de doorlaatbaarheid van de bouwblokken richting de Rupel.

Publieke meerwaarde: De heraanleg van de Rupelkaai dient te gebeuren in lijn met project 19. Het betreft de aanzet van een dwarsverbinding doorheen de gemeente. Deze dwarsverbinding dient als Natura2000-gebied als ecologische corridor, maar voornamelijk als boulevard voor traag verkeer.

Van belang is om bij ontwikkeling van de Kaai, de heraanleg van de Grote Markt en de Heldenplaats op te nemen. Deze dienen een essentiële rol als bronpunten van de nieuwe omgeving.

2. Stationsomgeving Boom

Ontwikkeling: De heraanleg van de stationsomgeving is ten tijde van spreken onderdeel van een open oproep van de Vlaamse Bouwmeester. Het dient kwaliteit terug te brengen naar de achtergestelde omgeving. Het opnieuw openleggen van de Molenbeek, het vernieuwen van de publieke ruimte en een verlichtingslag zijn enkele opportuniteiten van deze plannen.

Publieke meerwaarde: Om de vernieuwde stationsomgeving tot zijn recht te laten komen dient de verbinding met het centrum versterkt te worden. Met name voor trage weggebruikers dient een fijnmazig veilig netwerk op poten gezet te worden. Dit zou kunnen door het voorzien van voetgangersbruggen, maar een gedeeltelijke overkapping van de A12 zou een ideale oplossing zijn.

3. Betonsite

Ontwikkeling: De huidige betoncentrale aan de Rupel is een essentiële schakel om het station en centrumgebied nader met elkaar te verbinden. Gezien de beperkte ontwikkelruimte in de stationsomgeving is deze site een welkome uitbereiding. Met woningen, voorzieningen en publieke ruimte kan dit gebied het station tot een waardig geheel maken verbonden met de Rupelboulevard.

Publieke meerwaarde: De planlasten van dit gebied zijn bestemd om de Rupelboulevard verder door te trekken en de verbinding over de A12 verder te versterken, indien mogelijk door gedeeltelijke overkapping. De Molenbeek die momenteel ingebuisd is zou via deze site met de Rupel verboden kunnen worden en een waardevolle ecologische verbinding kunnen vormen.

4. De Klamp

Ontwikkeling: In een uitgebreid onderzoek, genaamd 'Ontwikkelingsvisie De Klamp Boom' door BUUR, is De Klamp onderzocht als ontwikkellocatie. Hierbij werden vele kansen geschetst voor de locatie. Zo zou er een nieuwe ontsluiting over de site kunnen lopen om het centrumgebied van autoverkeer te ontlasten. De plek kan ontwikkeld worden om meer diverse woontypologieën en centrumfuncties te voorzien. Het kan publiek groen en een stapsteen in een groen lint vormen.

Publieke meerwaarde: Het realiseren van site De Klamp dient verbonden te zijn aan het realiseren van de binnenring en bijbehorende toegang tot de A12. Verder dient de site zo direct mogelijk met de stationsomgeving verbonden te zijn voor traag verkeer, idealiter door een verdere uitbreiding van de overkapping of overbrugging van de A12 voor traag verkeer. Als grote open ruimte dient het plangebied bij te dragen aan publiek stadsgroen en onderdeel te vormen van de groene as doorheen de gemeente. Hiervoor dient onderzocht te worden hoe de groene verbindingen met het Jozef van Cleemputplein en het Gemeentelijk park versterkt kunnen worden.

5. De Schomme

Ontwikkeling: Dit plangebied is onderdeel van BPA De Schomme. Hier wordt ruimte voorzien voor sportvoorzieningen, een groot parkeerterrein voor De Schorre, assistentiewoningen en de heraanleg van de Schommelei. Als met ontwikkeling van de Klamp de nadruk meer komt te liggen op de Schommelei als aanrijroute naar het centrum, is dit gebied echter niet representatief. Een aanpassing van het BPA zou de mogelijkheid kunnen bieden om de bestaande bouwblokken aan de Kerkhofstraat af te bouwen en van een representatieve voorgevel te voorzien. Het complex assistentiewoningen dat aan renovatie toe is, kan vervangen worden door een efficiënter complex met hogere dichtheid.

Publieke meerwaarde: Tegenover deze ontwikkelingen moet vergroening staan van de voorgevel van het recreatiedomein. De sport- en parkeerterreinen

sluiten slecht aan op het groene karakter van het recreatiedomein en op het centrumgebied. Verder dient een kwalitatieve doorsteek voorzien te worden vanaf De Schorre richting het Jozef van Cleemputplein, ter vervollediging van het groen traag netwerk.

6. Poort tot Noeveren (industriesite Zinkfabriek)

Ontwikkeling: In het huidige RUP Poort tot Noeveren fase 1 wordt een zone aangeduid voor kleinschalige (watergebonden) bedrijvigheid. Zone 6b is hiervan reeds ingevuld met loodsen waarin kleine bedrijven gehuisvest zijn. Gezien de gefragmenteerde aard van de woongebieden van Noeveren ter hoogte van dit RUP, zou aangewezen zijn deze beter op de overige structuur aan te sluiten. Een woon-werkomgeving waarin kleinschalige (watergebonden) bedrijvigheid wordt gecombineerd met wonen lijkt aangewezen en sluit aan bij het historisch gemengde karakter van Noeveren.

Publieke meerwaarde: Zone 6a wordt getekend door historische bodemverontreiniging, afkomstig van de voormalige zinkfabriek. In eerste instantie zullen de baten uit ontwikkeling van dit gebied integraal deel uit moeten maken van de bodemsanering, bijvoorbeeld door middel van een brownfield covenant. Om het gebied beter aan te sluiten bij de rest van de stad dient de Rupel Boulevard met zijn trage verbindingen ook hier doorgetrokken te worden.

7. Bedrijventerrein Hoek

Ontwikkeling: Bedrijventerrein Hoek is onderdeel van RUP Hoek en ingekleurd als zone voor kleinschalige bedrijvigheid. De ligging is echter niet ideaal. De zone genereert veel verkeer langs het centrumgebied en de nieuwe ontwikkelingen aan de Pachtterslei zijn gescheiden van de buurt aan de Kleistraat. Het front ontbreekt aan samenhang en continuïteit. Door de bedrijven deels te herlokaliseren naar Krekelenberg en deels te combineren met woonfuncties ontstaat een gebied dat aansluit op het weefsel langs de Rupel, en worden blinde vlekken vermeden.

Publieke meerwaarde: Zone 6a wordt getekend door historische bodemverontreiniging, afkomstig van de voormalige zinkfabriek. In eerste instantie zullen de baten uit ontwikkeling van dit gebied gaan naar de aansluiting op de Rupelboulevard en het versterken van groene verbindingen.

DOELSTELLINGEN OPEN RUIMTEVERBINDINGEN

8. Ontlinting Bosstraat

Publieke meerwaarde: Om recreatiegebied

De Schorre optimaal te verbinden met toekomstig park Kleiputten Terhagen dient de Bosstraat ontlint te worden. Door woningen op tactische plekken op te kopen en af te breken ontstaan kleine 'woonblokken' in het groen en worden de twee gebieden aan elkaar verbonden.

9. Vrijwaren Molenbeekvallei

Publieke meerwaarde: Door strategisch een

aantal woningen en tuinen op te kopen kan ruimte gecreëerd worden voor de Molenbeekvallei tussen het Gemeentelijk Park en de Kleine Steylen. Hierdoor ontstaat een ecologische meerwaarde, alsmede een kwalitatieve trage verbinding.

10. Ontlinting Dirkputstraat

Publieke meerwaarde: De Dirkputstraat is een

van de weinige ware linten in de gemeente. Door hier

een uitdoofbeleid te hanteren, bijbouwen een halt toe te roepen en strategisch woningen op te kopen en af te breken kan deze straat ontlint worden. Uiteindelijk zal dit de Kleine Steylen aan doen sluiten op De Schorre en een groot open ruimtegebied kunnen bieden aan de bewoners van de gemeente.

11. Ontlinting Kerkhofstraat

Publieke meerwaarde: Door een dergelijk

beleid toe te passen in dit deel van de Kerkhofstraat kan bebouwing afgebouwd worden. Grote commerciële functies kunnen geherlokaliseerd worden in andere projecten. Hierdoor ontstaat een visuele verbinding tussen de begraafplaats en Bos N.

11. Afbouw zonevreemde bebouwing de Kleine Steylen

Publieke meerwaarde: De zonevreemde bebou-

wing in de Kleine Steylen kan worden afgebouwd om het gave karakter van het landschap te versterken. Zo ontstaat ruimte voor kwalitatieve wandelpaden, kleine landschapselementen en extensief beheerd grasland.



2. Woonentiteiten in Boom - achterkant naar de open ruimte toe (december 2019)

4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

1. HET INSTRUMENTENDECREET MOET ZO SNEL MOGELIJK AFGEROND WORDEN

Het instrumentendecreet moet in de nodige tools voorzien voor overheden en andere actoren die op het terrein van ruimtelijke ontwikkelingen bezig zijn, om te komen tot realisatie van hun ruimtelijke projecten. Boom wil een innovatief ruimtelijk beleid voeren dat in lijn ligt met de visie van de hogere overheid, maar mist de tools om dat tot uitvoering te brengen. Hierbij moet echter opgemerkt worden dat de planschade bij het omzetten naar een open ruimte bestemming door middel van een RUP voor de gemeenten al snel onbetaalbaar wordt, omdat de vergoeding berekend wordt op basis van de venale waarde van de gronden. Een betere en meer realistische berekening van de planschade zou bijvoorbeeld gebaseerd kunnen worden op de geactualiseerde verwervingswaarde.

2. DUIDELIJKHEID OVER DE BETONSTOP

De onduidelijkheid met betrekking tot de betonstop en de invoering ervan leidt tot speculatie. Boom wil snel overgaan tot de implementatie van haar visie op een innovatief en duurzaam ruimtelijk beleid.

3. SAMENWERKINGSVERBAND OPZETTEN RONDOM DE TRANSFORMATIE VAN DE A12

De A12 ter hoogte van Boom heeft een regionale functie. AWV is hier in principe aan zet. Anderzijds is deze infrastructuur ook een belangrijke drager voor de knooppuntwaarde van Boom. De ontwikkelingsmogelijkheden aan beide zijden van de A12 en transformatie van de A12 zal in samenwerking met Boom en het Agentschap Wegen & Verkeer (AWV) bekeken moeten worden. Hierin zou de provincie Antwerpen haar rol als facilitator kunnen vervullen.

4. SAMENWERKINGSVERBAND OPZETTEN RONDOM DE ORGANISATIE VAN LOGISTIEK VERKEER

De aanwezigheid van Krekelenberg (inclusief de uitbreiding naar Krekelenberg II) heeft een regionale functie. Het zware verkeer rijdt nu dwars door Boom heen en is deels uit buurgemeenten afkomstig. Ook is het op- en afrittencomplex naar de A12 zeer ongunstig gelegen, als men het zware verkeer niet door Boom wil laten rijden. Dat vergt een reorganisatie van het logistieke (zware) verkeer, inclusief een verplaatsing van het op- en afrittencomplex. Dit zal in samenwerking met

buurgemeenten, het Agentschap Wegen & Verkeer en de gemeente Boom bekeken moeten worden. Hierin zou de provincie Antwerpen haar rol als facilitator kunnen vervullen.

5. SAMENWERKINGSVERBAND OPZETTEN RONDOM DE INPASSING VAN OPENBAAR VERVOER IN DE STAD

Om de leefbaarheid in Boom te vergroten, is het ten eerste aan te raden om meer in te zetten op openbaar vervoer. De verduurzaming van het mobiliteitssysteem kan vorm krijgen, wanneer wordt ingezet op een grotere functie voor het station en voor een breder aanbod langs de A12-corridor, in de vorm van snelbussen of sneltrams.

In de conceptnota van het Beleidsplan Ruimte Antwerpen wordt een 'downgrading' van het treinstation genoemd, aangezien het station van Boom nu eerder een lokaal dan regionaal aanbod kent. Wel blijft het station van Boom een regionale treinhalt. Dit onderschrijven we, aangezien het station een belangrijke strategische locatie is die investeringen vereist in functie van een mobiliteitsknooppunt.

Ook hierin zou de provincie de samenwerking tussen de verschillende partijen (de Lijn, NMBS, AWV en Boom) kunnen faciliteren en de visie op Boom en haar rol als knooppunt kunnen verduidelijken.

6. SAMENWERKINGSVERBAND VERSTERKEN RONDOM DE ECOLOGISCHE CORRIDORS VANAF DE RUPEL(OEVERS) RICHTING DE GROENE VINGERS

De groene vingers richting Antwerpen zijn van strategisch belang voor de stad. Lokaal zijn de gemeenten in de Rupelstreek echter meer gebaat bij sterke oost-west georiënteerde corridors. Dat betekent dat de provincie de samenwerking binnen de provincie (gemeente Antwerpen, gemeenten langs/in de groene vingers en gemeenten in de Rupelstreek) zou kunnen faciliteren om de ecologische waarde van de groene vingers te behouden.

05.

BIJLAGEN

5.1 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente

De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)

Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen:

aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)

Bron: Statbel, kadaster

De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)

Bron: gemeentemonitor 2012, AIV

Bodemaafdekking of bodemaafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemaafdekking of bodemaafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)

Bron: Statbel

Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800 m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)

Bron: biologische waarderingskaart 2018

Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)
Bron: Statbel, kadaster
Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO₂-emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)
Bron: provincie in cijfers

CO₂-emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)
Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016

Bron: provincie in cijfers

Disclaimer axonometrische afbeeldingen: De axonometrische verbeeldingen in deze scan zijn bedoeld om de ambities uit de transitieagenda te verduidelijken. Het betreft veelal een globale indruk van de beoogde ruimtelijke structuren. De afgebeelde volumes zijn indicatief, en geen concrete gefundeerde projecten. Gezien de illustratieve aard van deze beelden kan er dan ook geen bindende waarde aan ontleend worden.

5.2 METHODOLOGISCHE NOTA | GIS ANALYSES

1. BODEMGEBRUIK PIECHART (1.1)

Data gebaseerd op openbare informatie van Geopunt Catalogus. Gebruikte lagen per categorie bodem:

- Beschermde natuur: Bos reservaten, Vlaamse natuurreservaten, Erkende natuurreservaten, beschermd cultuurhistorische landschappen, Hstoische permanente grasland, Beschermd habitat.
- Landbouw: Landbouwgrond percelen 2017;
- Bebouwd in woonkern: Bebouwing, selectie binnen woongebieden uit de Gewestplan;
- Bebouwd in bedrijvengebied: Bebouwing, selectie binnen laag Bedrijventerreinen;
- Bebouwd overig: bebouwing buiten de bovenstaande selecties;
- Water: Watergang;
- Wegbaan: Wegbaan;
- Spoor: Spoorbaan;
- Erf in bebouwd gebied: oppervlakte binnen woongebied die buiten alle bovenstaande categorieën valt. Deze aanname wordt empirisch getest in elke gemeente voor nauwkeurigheid.

2. MOBILITEIT BUFFERS (2.1)

2.1 Reikwijdte met de auto binnen 45 minuten, in normaal verkeer en in de spits (donderdag 17 uur). Gemeten met ArcGIS Network Analyst tool.

2.2 Reikwijdte met de fiets en elektrische fiets binnen 45 minuten. Gemeten met QGIS OSM Tools. Gemiddeld snelheid fiets 15 km/h. Gemiddeld snelheid e-fiets 25 km/h (snelheids categorie elektrische fietsen die op fietspad mogen rijden).

2.3 OV reistijden vanuit Boom in minuten. Databron: NMBS en Google.

2.4 OV buffers:

- treinstation loop- en fiets buffer: 1,5 km;
- treinstation fiets- en last mile OV buffer: 3 km;
- bushalte buffer: 250 m.

3. DAILY URBAN SYSTEM (2.1)

Data gebaseerd op Sociaal-demografische gegevens van Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Vlaams Gewest.

Data gebruikt voor kaart:

- Instrument: Personenmodel;
- Tourfrequentiemodel hoofdtours: werk;
- Tijdstipkeuzemodel: 8 uur ochtendspits;
- Bestemmings- en vervoerwijzekeuzemodel: autobestuurder.

Deze dataselectie is representatief voor het grootste deel van de personenstromen (75 tot 90% afhankelijk van de gemeente) naar en vanuit de gemeente. Een uitgebreide analyse is ook gestudeerd, echter neemt veel tijd in beslag en verandert het resultaat niet op een belangrijke manier.

4. WERKPLAATSEN PIECHART (2.3.1)

Data gebaseerd op de Sociaal-demografische gegevens van Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Vlaams Gewest.

Brondata gebruikt per categorie:

- Landbouw: tewerkstelling landbouw;
- Industrie: tewerkstelling industrie;
- Transport en logistiek: tewerkstelling transport en logistiek;
- Handel en diensten: tewerkstelling groot-handel, kleinhandel dagelijkse aankopen, kleinhandel wekelijkse aankopen, kleinhandel lange termijn, handel overig, hotel, restaurant, nutsvoorzieningen, financiële instellingen en verzekeringen, kunst, amusement en recreatie, andere diensten;
- Administratie: tewerkstelling administratie;
- Onderwijs: tewerkstelling onderwijs;
- Zorg: tewerkstelling ziekenhuis, gezondheidszorg.

5.3 BRONNEN

5. OVERSTROMINGSRISICO DIAGRAM (2.3.2)

Data gebaseerd op de Geopunt Catalogus lagen:

- recente overstroming;
- overstromingsgevoelig gebied 2017 (Watertoets).

6. POTENTIEEL VOOR DUURZAME ENERGIEOPWEK (2.4)

Data gebaseerd op de Hernieuwbare EnergieAtlas Vlaamse gemeenten, 2016, VITO.

6.1 Ruimtelijke randvoorwaarden windenergie - negatieve aanknopingspunten:

- Gebouwen, buffer 50m;
- Residentiële percelen, buffer 300m;
- Hoogspanningsleidingen, buffer 150m;
- Pijpleidingen, buffer 150m;
- Seveso installaties, buffer 200m;
- Rode zones Belgocontrol (DVOR, radar zones, CTR);
- Spoor- en waterwegen, primaire en hoofdwegen, buffer 50m;
- Windmolens gebouwd, buffer 500m.

6.2 Potentieel zonne-energie op grote daken:

- daken met oppervlakte groter dan 1000 m².

6.3 Berekening van de potentiële energievraag dekking door windenergie:

- 3.305 MWh/jaar per gemiddeld Vlaams huishoudens (in 2017, VREG);
- 6,5 turbine of 26.000 MWh/jaar per km² (Hernieuwbare EnergieAtlas Vlaamse gemeenten).

1. BELEIDSDOCUMENTEN

- Beleidsplan Ruimte Vlaanderen;
- Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Boom;
- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) addendum 2010;
- Ruimtelijk Structuurplan Boom;
- Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS);
- PRUP, RUP en overige plannen.

2. STUDIES

- Designing the Future;
- De Lage Landen 2020-2100. Een toekomstverkenning;
- Pilootprojecten 'Terug in Omloop';
- MIRA Climate Report 2015;
- Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, VITO.
- Rapport Serre als energiebron, Kenniscentrum Thomas More (2019)
- Eindrapport: EFRO-project duurzame glastuinbouw-cluster
- Instrumenten voor behoud landbouwgebouwen en landbouwgronden, 2016;

3. GIS DATA

- Catalogus Geopunt Vlaanderen;
- Webservices Geopunt Vlaanderen;
- Applicaties Geopunt Vlaanderen.

4. OVERIGE PUBLICATIES

- Lokale en nationale kranten;
- Jouw gemeente in cijfers - Boom, editie 2018, Statistiek Vlaanderen;
- Sociaal-demografische gegevens van Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Vlaams Gewest.

