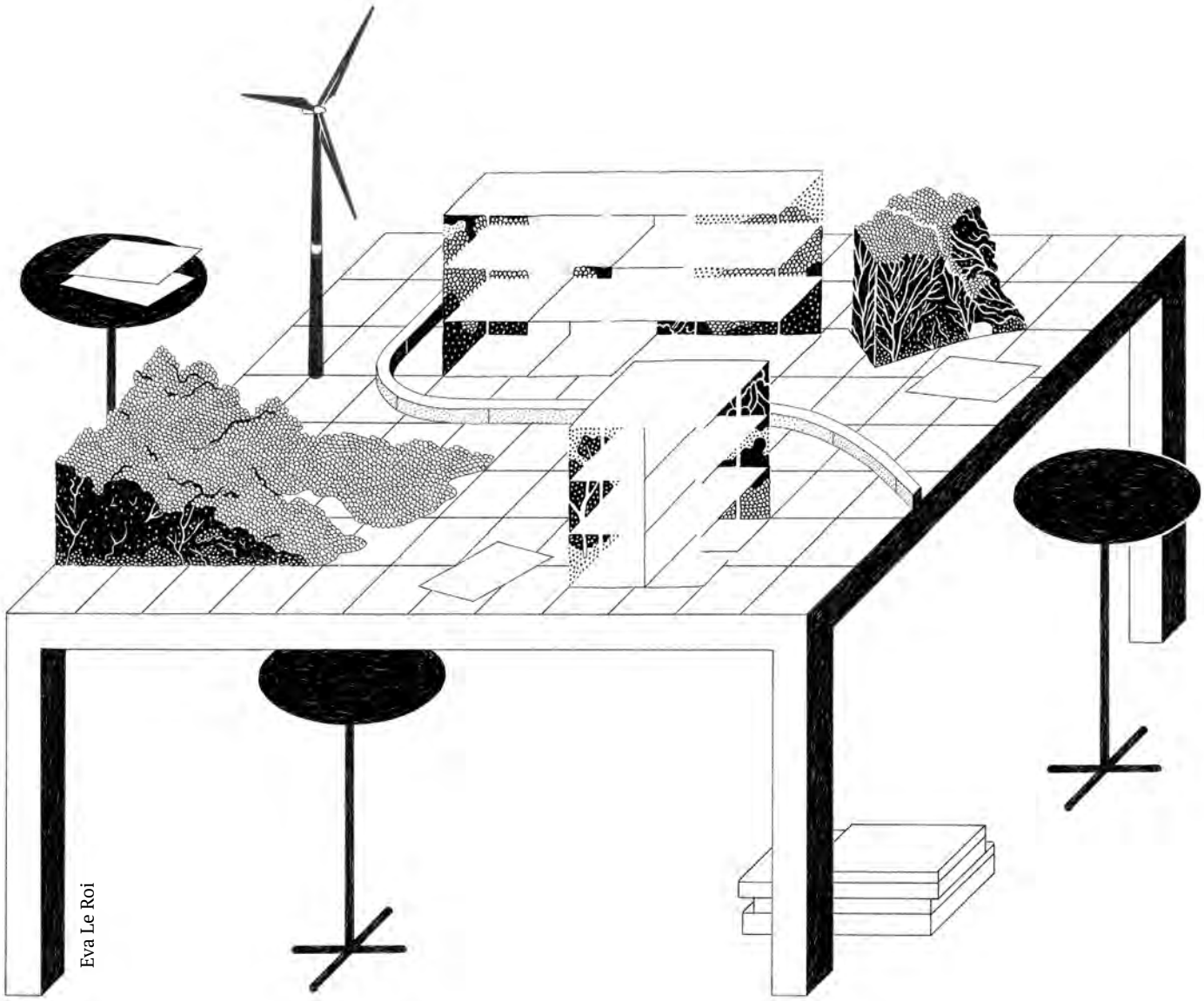
BWMSTR SCAN

WOMMELGEM EINDRAPPORT

MAART 2021



Eva Le Roi

POSAD MAXWAN
strategy x design

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
Erik Wieërs, 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 Ilsbroekx, 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, Cateau Albers, Vincent Babeș,
Tomer Shachaf, Lisa Gerards
www.posadmaxwan.nl
2DVW: Johan de Wachter, Rik de Vooght, Joris van Arkel
www.2dvw.eu

Fotografie
Onderzoeksteam tenzij anders vermeld

Vlaanderen verbeelding werkt
BWMSTR Team Vlaams Bouwmeester
AGENTSCHAP NATUUR & BOS
DEPARTEMENT OMGEVING
VERENIGING VLAAMSE PROVINCIES
VVSG
VLAAMSE LAND MAATSCHAPPIJ

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 28
2.2.2 Wonen 32
2.3 Open ruimte
2.3.1 Water en natuur 44
2.3.2 Productief landschap 50
2.4 Energie 56
2.5 Regelgeving & publiek ondernemerschap 62
UITKOMST DIAGNOSE 66

03. AMBITIE

3.1 Ambities 70
3.2 Van ambities naar een transitieagenda 72

04. TRANSITIEAGENDA

OVERZICHTSKAART 74
4.0 Fundamentals 76
4.1 Groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling met nadruk op de vallei en het Groene Hart 80
4.2 Van ruimte gedomineerd door gemotoriseerd verkeer naar ruimte voor gezonde en duurzame mobiliteit 92
4.3 Gezond en duurzaam wonen en recreëren in de groene gordel rond Antwerpen 98
4.4 Publieke slagkracht 110
4.5 Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden 116

05. BIJLAGEN

5.1 Methodologische nota | Nightingale rose diagram en gemeentefiche 117
5.2 Methodologische nota | GIS analyse 119
5.3 Bronnen 120
5.4 Kaartenatlas 121

LEESWIJZER

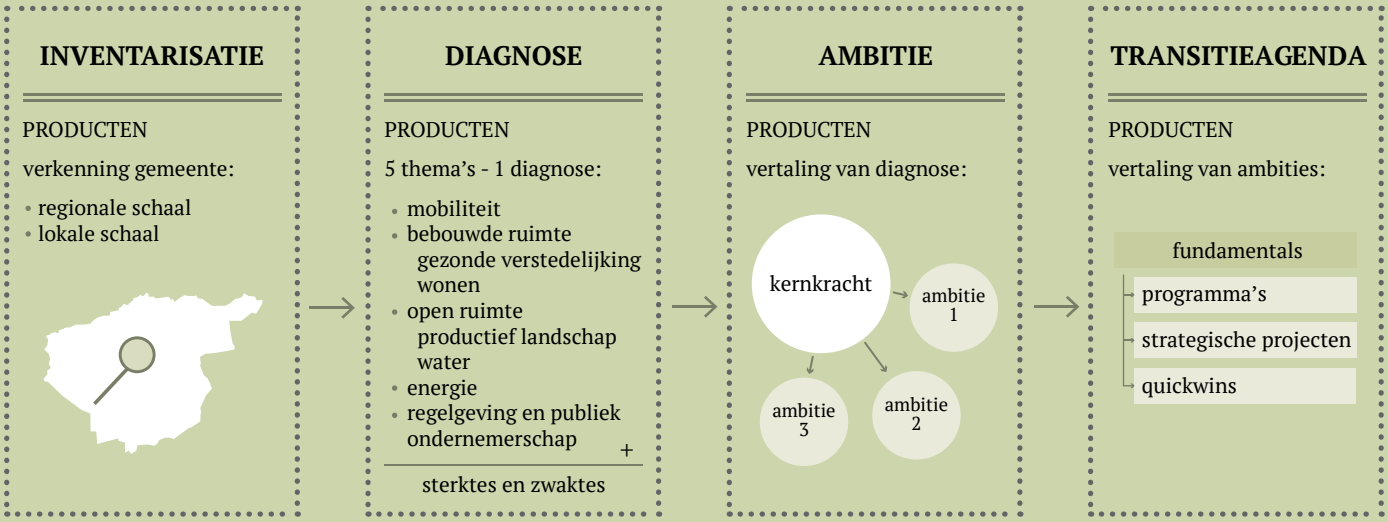
Voor u ligt de eindrapportage van de Bouwmeester Scan voor de gemeente Wommelgem. Deze rapportage is het resultaat van een ruimtelijk onderzoek, waarin zowel naar de bestaande als mogelijke toekomst van de gemeente is gekeken. Dit kenmerkt ook de opbouw van de rapportage. Na deze leeswijzer volgen een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

In het eerste deel worden de karakteristieken van Wommelgem 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: 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 Wommelgem; een rode draad die de ambities voor de toekomst verbindt met de kansen die vanuit de diagnose worden gesignaleerd. 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 teneinde 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 Wommelgem 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 kostenefficiëntie 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 Wommelgem behoort tot de derde groep geselecteerde gemeenten in Vlaanderen voor het nieuw te ontwikkelen instrument 'Bouwmeester Scan'. Wommelgem behoort daarmee tot de voorlopers 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 zijn er informerende bijeenkomsten geweest met het Afdelingshoofd Grondgebied, diverse schepenen en de GECORO om de scan als tool toe te lichten. De gemeente heeft hiervoor ook informatie aangeleverd over de thema's.

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 eerste workshop in het bijzijn van de burgemeester, schepenen verantwoordelijk voor de thema's 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 Wommelgem. 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. Hiervan is een conceptrapport gedeeld met de gemeente, zodat de gemeente de gelegenheid kreeg om opmerkingen aan te leveren.

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 water en natuur 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 CO_2-voetafdruk, het behouden van biologisch waardevolle ruimte en daarmee het behouden en uitbouwen van biodoversiteit. 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.

N.B. het onderzoeksteam kon vanwege COVID-19 maatregelen niet naar de gemeente afreizen voor een locatiebezoek. Aan de gemeente is gevraagd om ons te wijzen op misvattingen, indien Google Maps en het bestaande kaartmateriaal niet up to date waren.

01.
VERKENNING

Orthofotomozaïek anno 2017, © Raadpleegdienst Informatie Vlaanderen

GEMEENTE WOMMELGEM

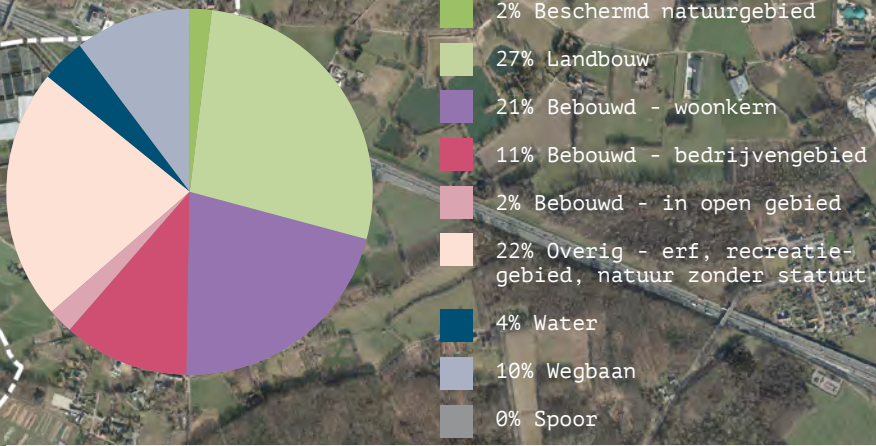
SITUERING
Wommelgem ligt in de provincie Antwerpen

OPPERVLAKTE
Wommelgem heeft een totale oppervlakte van 13,01 km².

INWONERS
Wommelgem wordt thuis genoemd door 12.873 inwoners.(2019)

TEWERKSTELLING
In Wommelgem zijn er 8.348 werknemers.(2015)

BODEMGEBRUIK

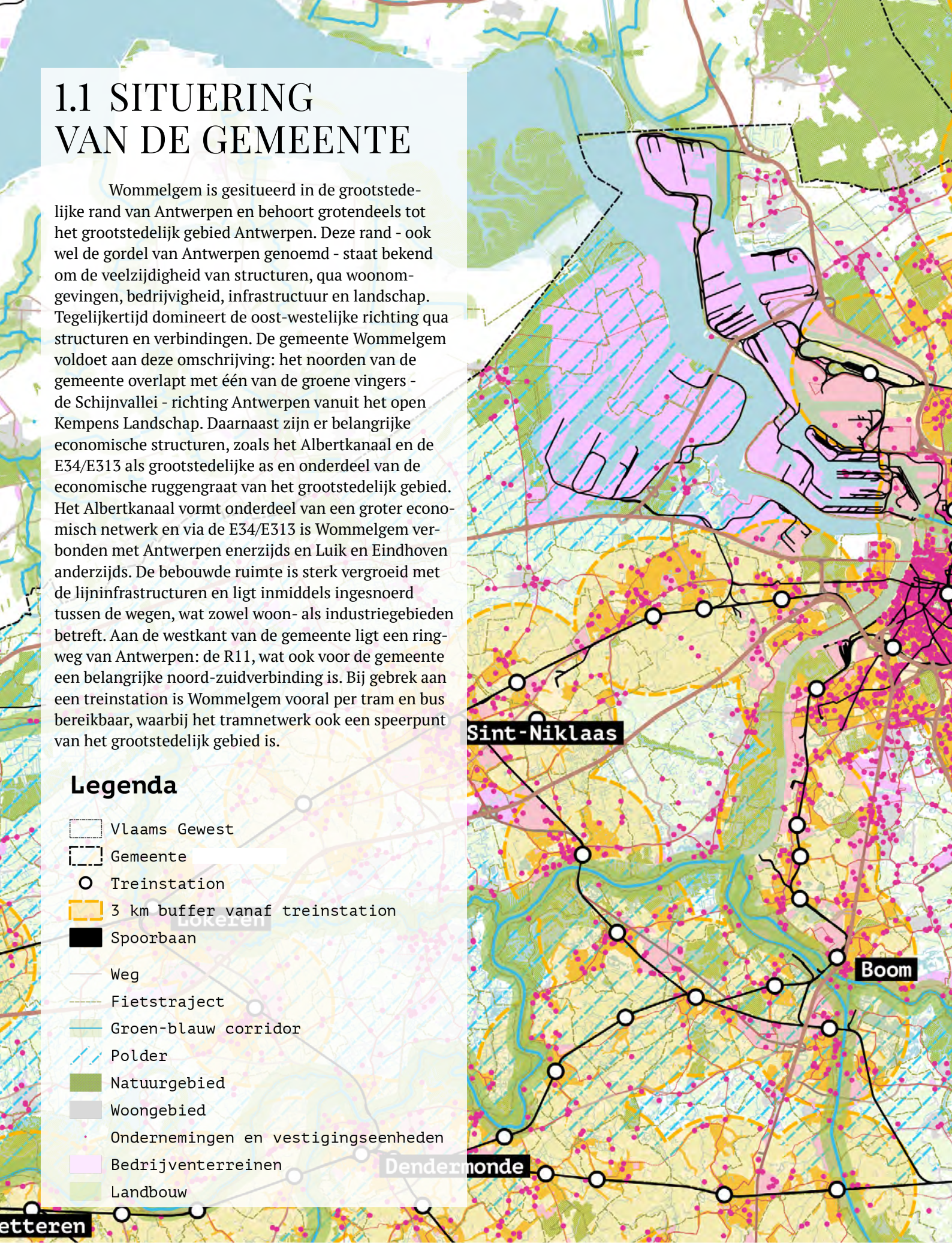


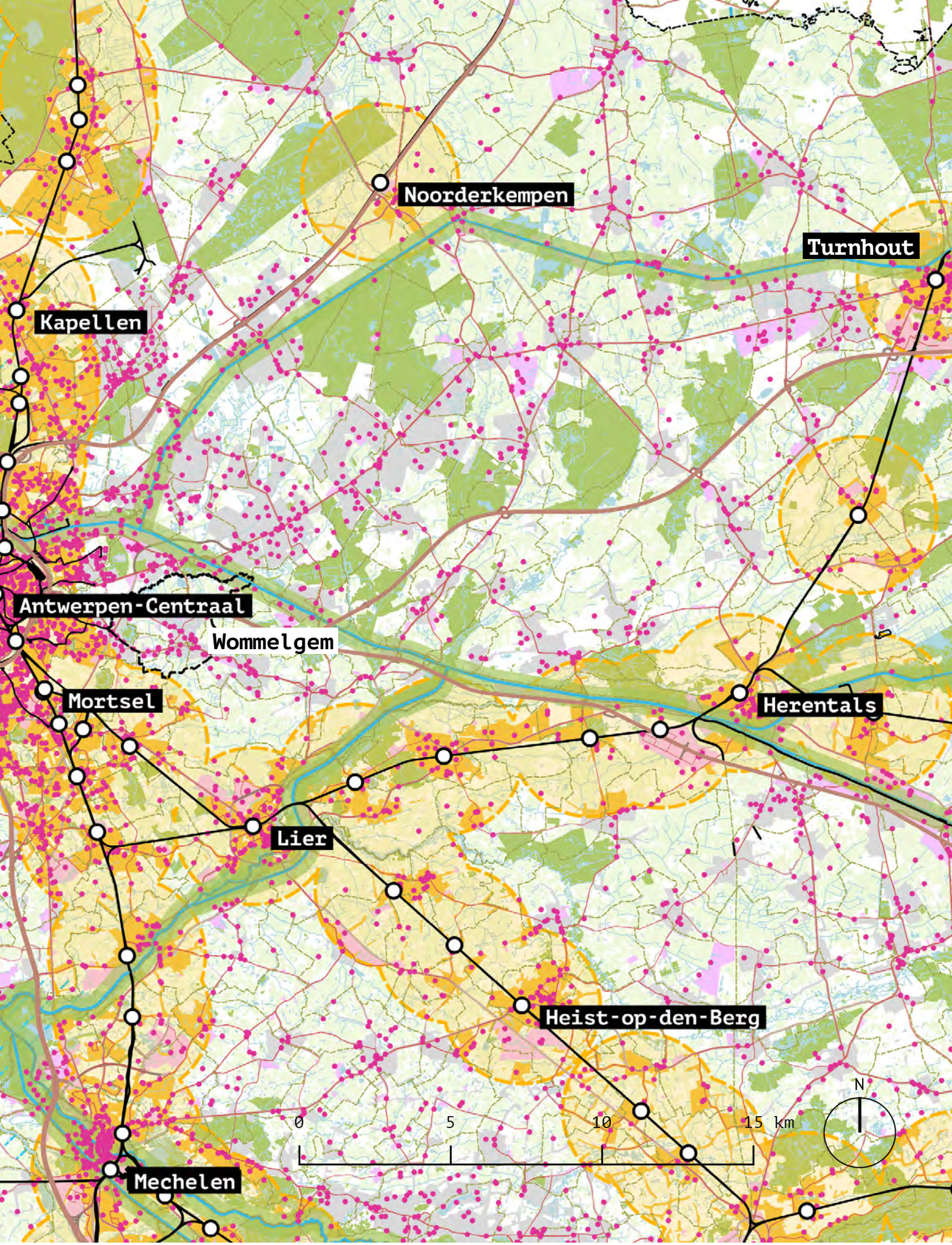
WOMMELGEM

RANST

1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

Wommelgem is gesitueerd in de grootstedelijke rand van Antwerpen en behoort grotendeels tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. Deze rand - ook wel de gordel van Antwerpen genoemd - staat bekend om de veelzijdigheid van structuren, qua woonomgevingen, bedrijvigheid, infrastructuur en landschap. Tegelijkertijd domineert de oost-westelijke richting qua structuren en verbindingen. De gemeente Wommelgem voldoet aan deze omschrijving: het noorden van de gemeente overlapt met één van de groene vingers - de Schijnvallei - richting Antwerpen vanuit het open Kempens Landschap. Daarnaast zijn er belangrijke economische structuren, zoals het Albertkanaal en de E34/E313 als grootstedelijke as en onderdeel van de economische ruggengraat van het grootstedelijk gebied. Het Albertkanaal vormt onderdeel van een groter economisch netwerk en via de E34/E313 is Wommelgem verbonden met Antwerpen enerzijds en Luik en Eindhoven anderzijds. De bebouwde ruimte is sterk vergroeid met de lijninfrastructuren en ligt inmiddels ingesnoerd tussen de wegen, wat zowel woon- als industriegebieden betreft. Aan de westkant van de gemeente ligt een ringweg van Antwerpen: de R11, wat ook voor de gemeente een belangrijke noord-zuidverbinding is. Bij gebrek aan een treinstation is Wommelgem vooral per tram en bus bereikbaar, waarbij het tramnetwerk ook een speerpunt van het grootstedelijk gebied is.




Noorderkempen
Turnhout
Kapellen
Antwerpen-Centraal
Wommelgem
Mortsel
Herentals
Lier
Heist-op-den-Berg
Mechelen
0
5
10
15 km
N

1.2 KENCIJFERS

BEWONERS

Wommelgem is één van de gemeenten in de categorie "Gemeenten met economische activiteit en vergrijzende bevolking" conform de Belfiusindeling. **Wommelgem heeft 12.873 inwoners en kent al jaren een gestage groei.** Wel is het aantal jongeren tussen 2005 en 2017 afgenomen met 5%. Het aandeel jongeren ligt inmiddels lager dan in vergelijkbare gemeenten en bij Vlaanderen als geheel. Tegelijkertijd liet Wommelgem tussen 2005 en 2017 een licht stijgend aantal inwoners tussen de 20 en 64 jaar zien met een stijging van 4,4%. Het aantal 65-plussers nam het sterkst toe met 26.4% in 2017 ten opzichte van 2005 en inmiddels is één op de vijf inwoners in Wommelgem ouder dan 65 jaar. De groeiende bevolking heeft gevolgen voor de bevolkingsdichtheid: **in 2010 woonden er nog 948 inwoners per km² en in 2017 bedroeg dit 983 inwoners per km².** Dat betekent alsnog dat de hoeveelheid bebouwd oppervlak sterk is toegenomen, met name door bedrijven. Daarmee ligt Wommelgem ruim boven het gemiddelde van vergelijkbare gemeenten (465 inwoners per km² in 2017) en het Vlaams gemiddelde van 482 inwoners per km². De verkoopprijs van bouwgrond is met maar liefst 60,8% toegenomen tussen 2005 en 2014. De gemiddelde Wommelgemnaar verdient wel per jaar iets meer dan het Vlaams gemiddelde (€34.517 t.o.v. €33.520). Tegelijkertijd is de kans op armoede in Vlaanderen sterk toegenomen (van 6,4% in 2003 naar 12,8% in 2016), terwijl in Wommelgem in 2003 slechts 6,4% kans had op armoede en in 2016 7,1%.

LANDGEBRUIK

Het landgebruik van Wommelgem wordt gekenmerkt door een relatief groot aandeel van landbouw (29,2%). Natuur met beschermde status neemt 8,5% van de oppervlakte in beslag. 4,3% van het gemeentelijk oppervlak is water. **Het aandeel bebouwde oppervlakte is sterk toegenomen, met name tussen 1985 en 1995 (+41%).** Het gemiddelde voor het arrondissement Antwerpen was toen 27,7% en voor de gemeente Antwerpen 9,5%.

AUTOGEBRUIK

57% van de inwoners zit dagelijks achter het stuur. Dat ligt net onder het Vlaams gemiddelde van 59%. Het autobezit ligt met 95% hoog. Daar staat tegenover dat het fietsbezit ook hoog is met 91% voor de gewone fiets en 21% voor elektrische fietsen. 42% van de Wommelgemnaren is langer dan een halfuur onderweg naar werk, school of opleiding.

De fiets wordt net zo weinig gebruikt dan gemiddeld in Vlaanderen (16%). In 2017 nam maar liefst 32% nooit of een uitzonderlijke keer de fiets voor korte afstanden en 20% ging nooit te voet. Ondanks de aanwezigheid van tram en bus wordt het openbaar vervoer evenveel gebruikt als gemiddeld in Vlaanderen met 15% tegenover 16%). 39% van de Wommelgemnaren ervaart vaak of altijd hinder door verkeerslawaai, wat boven het Vlaams gemiddelde van 28% is. Slechts 36% vindt het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen. **Wel vindt 56% dat er voldoende fietspaden aanwezig zijn, wat boven het Vlaams gemiddelde van 42% ligt.**

OPEN RUIMTE

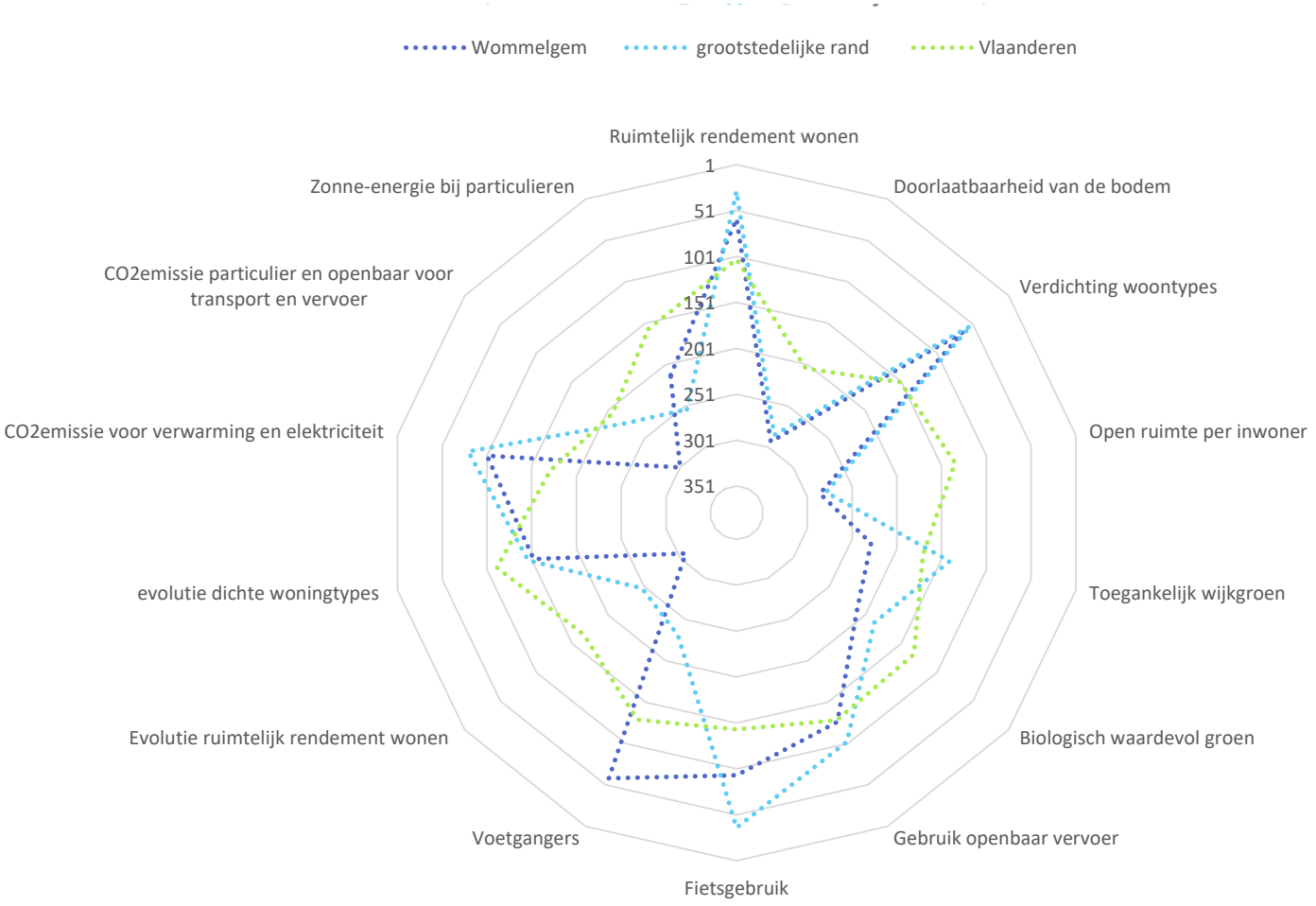
De inwoners van Wommelgem hebben beperkt toegang tot groen binnen de gemeente. Slechts 52% van hen vindt wijkgroen op loopafstand van hun huis. Dat wijkgroen beslaat 12,7% van het gemeentelijk oppervlak, terwijl het gemiddelde voor gemeenten op 20,6% ligt. Wel is 70% van de inwoners van Wommelgem is tevreden met het zicht op groen vanuit de woning (2017) en alsnog vindt 79% dat er voldoende aanbod aan groen is in de buurt.

WATER

Water is een belangrijk thema voor Wommelgem. **Hoewel 4,3% van het oppervlak wordt ingenomen door water, heeft Wommelgem in het verleden veel te maken gehad met risicogebieden voor overstromingen.** Het gaat daarbij voornamelijk om de bedrijventerreinen en ruimte rondom de beken.

ENERGIE

De CO_2-emissie per huishouden ligt in Wommelgem hoger dan in de provincie Antwerpen gemiddeld: 3,24 ton CO_2 per huishouden vs. 3,03 ton CO_2. Een beperkt aandeel Wommelgemnaren is bezig met hernieuwbare energie in hun woning: 18% van de inwoners woont in een huis met zonnepanelen (2017).



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 Wommelgem worden afgezet tegen de gemiddelde kengetallen voor vergelijkbare gemeenten uit dezelfde VRIND-categorie (de grootstedelijke rand) en voor het gemiddelde van alle Vlaamse gemeenten. Hoe dichter bij het midden van de grafiek, hoe minder duurzaam de score is. Hoe dichter bij de buitenste ring, hoe duurzamer de gemeente scoort.

Wommelgem scoort het best in de categorieën: voetgangers (% uit school- en werkverkeer), fietsgebruik, ruimtelijk rendement wonen (inwoners per hectare) en verdichting wonen (% appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing).

De laagste scores van Wommelgem zijn: evolutie ruimtelijk rendement wonen (evolutie inwoners per hectare 2011-2017), CO_2 emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer (ton/huishouden) en doorlaatbaarheid van de bodem (% doorlatende oppervlakte). **Deze cijfers weerspiegelen dat Wommelgem een heel veelzijdige gemeente is.** Traditioneel compactere kernen gaan samen met lage dichtheid uitbreiding van de woonbestand in de laatste jaren. De aanwezigheid van een belangrijke snelweg en van veel bedrijven leidt naar een heel versteende gemeente en neemt de gemiddelde CO_2-uitstoot uit verkeer naar een hoog niveau. Anderzijds hebben de bewoners een relatief duurzaam mobiliteitsgedrag door veel te lopen en fietsen.

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

EVOLUTIE

Vandaag de dag is Wommelgem een kern nabij Antwerpen gelegen aan de E34/E313 richting Herentals. De kern van de gemeente ligt tussen de snelweg en de N116. De gemeente wordt aan de noordzijde begrensd door Het Schijn.

De geschiedenis van Wommelgem gaat ver terug. In de overgangsperiode van het Romeinse naar Frankische tijdvak en de latere bestendiging van het Frankische Rijk, ontstonden vele Salisch-Frankische nederzettingen. Ook Wommelgem ontstond in die tijd. De eerste bewijzen van het bestaan van Wommelgem vinden we in de schenkingsoorkonden van Rohingus uit de achtste eeuw en de overeenkomstige passage uit het zogenaamde testament van Sint-Wilibrord.

In de twaalfde eeuw duiken er opnieuw documenten op waarin verwezen wordt naar 'Wommelgem'. In originele oorkonden en in de oudste kaarten van de Sint-Michielsabdij in Antwerpen vinden we het dorp Wommelgem terug onder de benamingen 'Wimlegem', 'Uuembelgem' (in 1155 en 1161) en 'Wimbelgem' (1186). In de dertiende eeuw werd het vroegmiddeleeuws dorp Wommelgem, wat toen de 'heerlijkheid Wommelgem' heette, door hertog Jan I van Brabant in leen gegeven aan ridder Jan van Liere. In 1280 liet die hier er een kasteel bouwen en de familie bleef tot het einde van de 18de eeuw in bezit van de heerlijkheid Wommelgem.

Op Ferraris Kabinetskaart der Oostenrijkse Nederlanden (1771-1778) is Wommelgem ook weergegeven. Duidelijk zichtbaar is dat het dorp ligt op de kruising van de landwegen Ternesselei, Hoevenstraat, Welkomstraat en de doorgaande straat Sint-Damiaanstraat–Kaakstraat–Kerkplaats–Torenstraat.

De Ternesselei werd in de negentiende eeuw bekend als de 'steenweg van Wommelgem naar Antwerpen'. Het verkeer afkomstig van Ranst verplaatste zich via de Antwerpsestraat, aangezien de Herentalsebaan nog een zandweg was en pas in 1842 werd gekasseid. Beide wegen zijn goed zichtbaar op de kaart van Ferraris.

Verder is ook de typische onregelmatige percelenstructuur rondom het dorp zichtbaar, evenals het boscomplex rondom Het Schijn. Ook de tweede, kleinere kern van het huidige Wommelgem, de hof Kandonklaar, is zichtbaar.

In 1861 werd Fort 2 gebouwd. Dit fort is één van de acht forten van de Stelling van Antwerpen, dat ongeveer op een afstand van 6 kilometer van de vesting van Antwerpen ligt. Vandaag de dag is het fort een belangrijke plek voor de gemeente. Rondom het fort zijn veel sportvoorzieningen gelegen en in het fort hebben tal van musea, vereniging en ook de gemeentelijke feestzaal een plek. Daarnaast heeft het gebied ecologische waarde.

In de gemeente zijn diverse kastelen en monumenten te vinden waaronder het ten het zuiden van de kern gelegen Kasteel Hulgenrode en het kasteel Selsaeten aan de rand van de kern. Aan de andere zijde van de E313 is de Burchthoeve Withof gelegen.

In de negentiende eeuw werd ook de Kempische Vaart aangelegd. Het gedeelte bij Wommelgem werd later onderdeel van het Albertkanaal, dat begin 1940 werd geopend. Wommelgem is buiten de industriële ontwikkeling langs het kanaal gebleven, omdat het bebouwde gebied van de gemeente verder van het kanaal afligt.

Na de Tweede Wereldoorlog onderging het landelijke karakter, dat Wommelgem tot dan toe kenmerkte, grondige wijzigingen. De bevolking groeide in deze tijd in rap tempo door, verdubbelde zelfs tussen 1945 en 1980 en groeide daarna uit tot de huidige 13.000 inwoners. Ook werd tussen 1958 en 1961 de E34/E313 of Koning Boudewijnsnelweg opengesteld, als één van de eerste snelwegen van België. Rond deze snelweg groeide al snel de KMO-zone Kapelleveld.

Buiten de KMO-zone is het grootste gedeelte van de bebouwing in Wommelgem natuurlijk gegroeid als lintbebouwing aan historische wegen. Ten oosten en zuiden van de kern zijn hier een aantal straten aan toegevoegd die meer als buurtjes fungeren. Het meest noemenswaardig is hier de ruim opgezette buurt Drie Masten dat in de jaren 70 werd gebouwd. Verder groeide rondom de R11 aan de westzijde van de gemeente de historische kern Kandonklaar uit tot een woonwijk met diverse functies langs de R11. Deze tweede kern oriënteert zich weinig op de centrale kern van Wommelgem, maar meer op de buurten verder naar het westen en op Borsbeek.

Aan de zuidkant van Wommelgem ontstonden rond 1970 de eerste serres. De laatste jaren is een groot deel van de verouderde serres vervangen en hebben een nieuwe plek gekregen in grotere serrecomplexen.

In de laatste jaren werd de verbinding tussen Wommelgem en de stad Antwerpen verbeterd door de aanleg van de tramlijn 8 naar P+R Wommelgem in 2005.

Over het algemeen kan men stellen dat in de afgelopen 150 jaar de gemeente van een uitsluitend landelijke gemeente is veranderd naar een gemeente aan de rand van het stedelijk gebied van Antwerpen, met meer stedelijke functies en waar het open landschap onder druk staat.

Historische evolutie op kaarten:

1. Wommelgem op de Fricx kaart uit 1712.

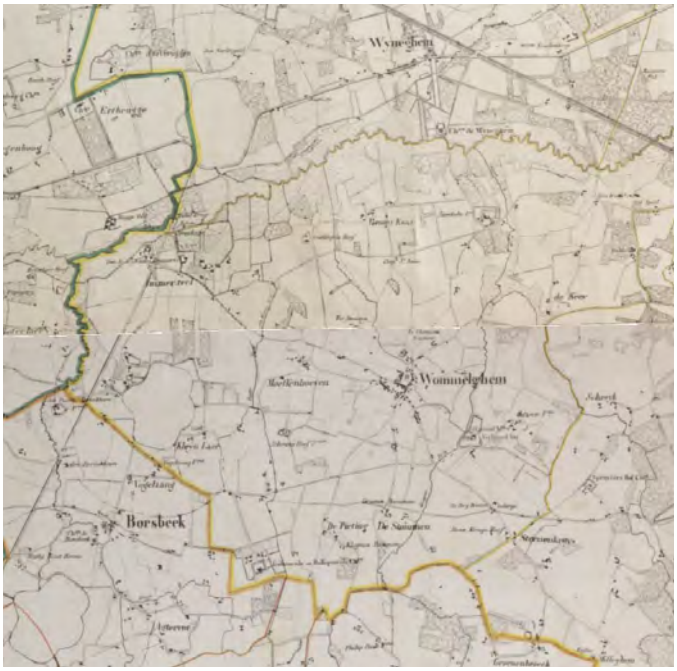
2. Wommelgem op de Ferrariskaart uit 1777.

3. Wommelgem op de Vandermaelenkaart uit 1854.

4. Luchtfoto Wommelgem uit 1990.

1.

2.



3.

4.

WOMMELGEM TOEN EN NU

1. Heilige Petrus en Pauluskerk Wommelgem

2. Brialmontfort

3. Sint Janskapel

4. Gemeentehuis Wommelgem

1.

2.

3.

4.

Structuur van Wommelgem

STRUCTUUR

De gemeente Wommelgem is door de eeuwen heen getransformeerd van een landelijke gemeente tot een gemeente in de grootstedelijke rand van Antwerpen. Dat betekent ook dat de oost-westelijke richting domineert in de gemeente, wat zichtbaar is in de vele structuren. De vallei als groene vinger richting Antwerpen, de hoofdwegen en de woonband volgen allemaal deze richting. De noord-zuidelijke verbindingen zijn automatisch zwakker, met name op bovenlokaal niveau.

De gemeente behoort grotendeels tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. Dat betekent dat de bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal benut dienen te worden. Daarbij gaat het om een aanbod van woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten. Tegenover het benutten van stedelijke potenties is het essentieel om de resterende groene, open ruimte op waarde te blijven schatten. Voor een groot deel is de stedelijke potentie in Wommelgem al benut, gezien de beperkte omvang van de gemeente en de hoeveelheid verhard gebied. Daardoor is de continuïteit van de open ruimte verloren gegaan, zijn er enkel nog fragmenten van biologisch waardevolle complexen over en zijn groengebieden ook minder toegankelijk. Ondanks dat de vallei van het Groot Schijn in het Ruimtelijk Structuurplan nog werd benoemd als de belangrijkste open ruimte in Wommelgem, is dit gebied afgesneden van de woongebieden door de snelweg en het bedrijventerrein Kapelleveld. Naast (beperkte) ruimte voor natuur wordt de ruimte ingenomen door een golfbaan, agrarisch gebruik en sportvelden.

Binnen de huidige constellatie springen vooral de stedelijke corridors rond de grote infrastructuren in het oog. De grote verkeersaders trekken stedelijke functies aan die zich in de open ruimte en het woonweefsel nestelen. De grote wegen rijgen het landschap aaneen tot een complexe lappendeken van open en bebouwde ruimten.

De oorspronkelijke kern van Wommelgem is gelegen op de kruising van een aantal landwegen. De kern heeft zich langs de landwegen als lintbebouwing ontwikkeld. Een tweede kern, het Laar genoemd, is gelegen ten westen van deze kern. Aan de andere zijde van de snelweg E34/E313 ligt nog een kleine kern, genaamd Den Tip.

Met de ligging van Wommelgem in de grootstedelijke rand is de kern van het Laar praktisch vastgegroeid aan de wijken van Antwerpen en Borsbeek. De historische kern van Wommelgem is dat niet en ligt nog relatief vrij. Daarmee behoort deze tot de eerste van een reeks kernen die door middel van N-wegen en landwegen met Antwerpen verbonden zijn, zoals Ranst, Broechem en Vremde. In Wommelgem behoren beide kernen wel tot de woonband.

In het zuiden van de gemeente staat een aantal grote serres, die onderdeel zijn van het bovenregionale Serreland. Tot slot ligt in het westen nog Fort 2 met een belangrijke ruimtelijke en sociale positie: ruimtelijk vormt het de groene afsluiting van het Antwerpse bebouwd gebied en sociaal gezien is het een belangrijk punt voor lokale verenigingen, sport en cultuur.

02.
DIAGNOSE

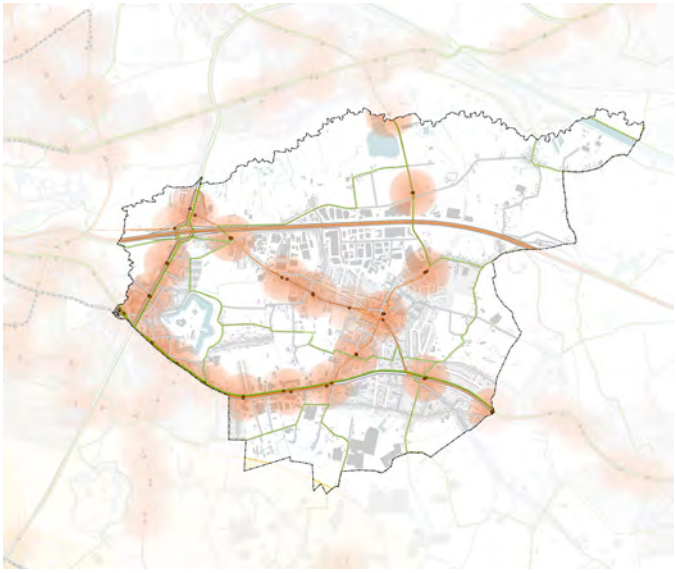
Rondpunt in Wommelgem (Het Nieuwsblad)

SAMENVATTING DIAGNOSE

MOBILITEIT

KANSEN
- Fietsostrades voltooien en investeren in comfortabele, veilige aanlooproutes.
- Tramhaltes uitbouwen tot multimodale knooppunten met voorzieningen voor een duurzame first en last mile.
- Traag netwerk uitbreiden richting groengebieden.

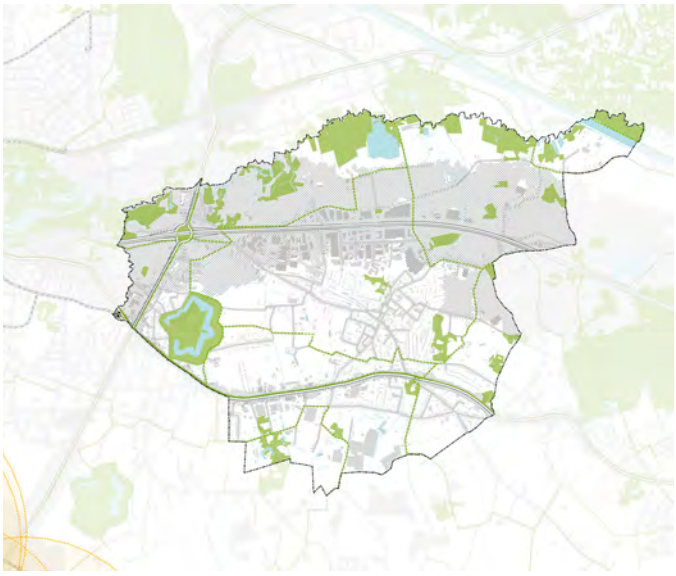
ZWAKTES
- De dominante positie van de auto met een toenemende verkeersintensiteit vanuit bovenlokale ontwikkelingen. Dat heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid.



BEBOUWDE RUIMTE GEZONDE VERSTEDELIJKING

KANSEN
- Het aanwezige groen beter beleefbaar maken door het creëren van een aaneensluitend recreatief-ecologisch netwerk.
- Investeren in een veilig netwerk voor fietsers en voetgangers met extra aandacht voor schoolomgevingen.

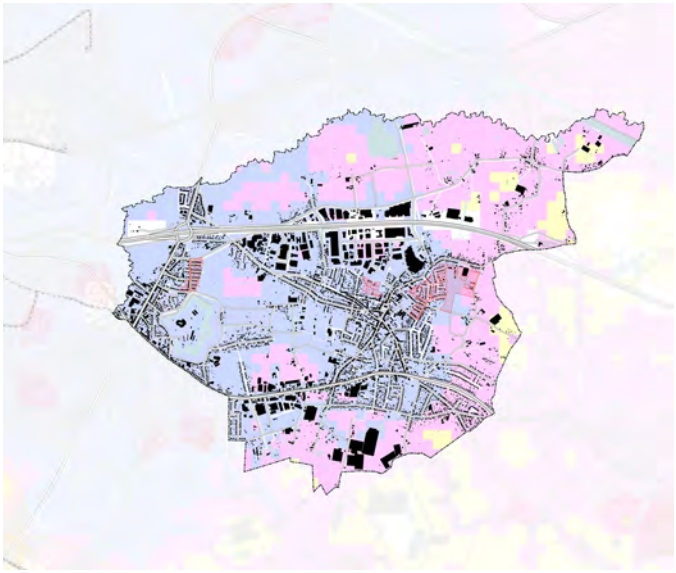
ZWAKTES
- In een vergrijzende gemeente is inzet op zorg en een gezonde levensstijl essentieel.
- De E34/E313 veroorzaakt een ongezonde leefomgeving en een barrière naar het groen.

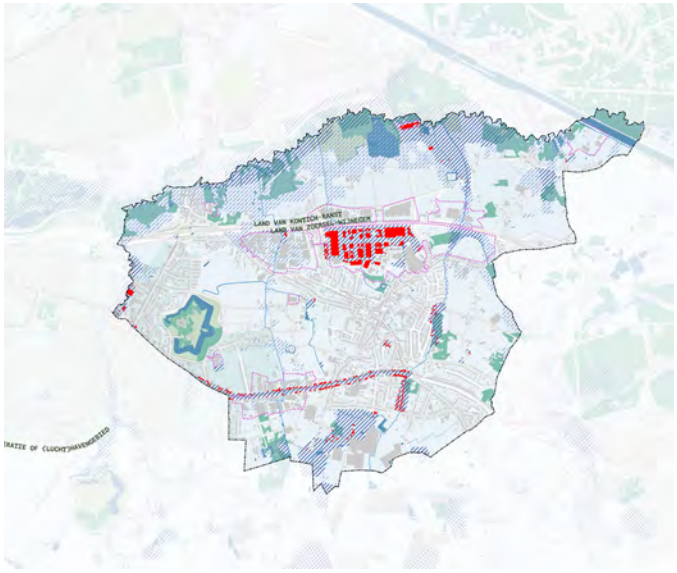


BEBOUWDE RUIMTE WONEN

KANSEN
- Binnen de kernen kan groei worden ingezet als hefboom voor andere opgaven, zoals de toegang tot wijkgroen en mobiliteit.

ZWAKTES
- De gemeente is zeer gefragmenteerd en verhard, voornamelijk door ontwikkelingen in het verleden.
- De gemeente moet inspelen op de vergrijzingstrend.

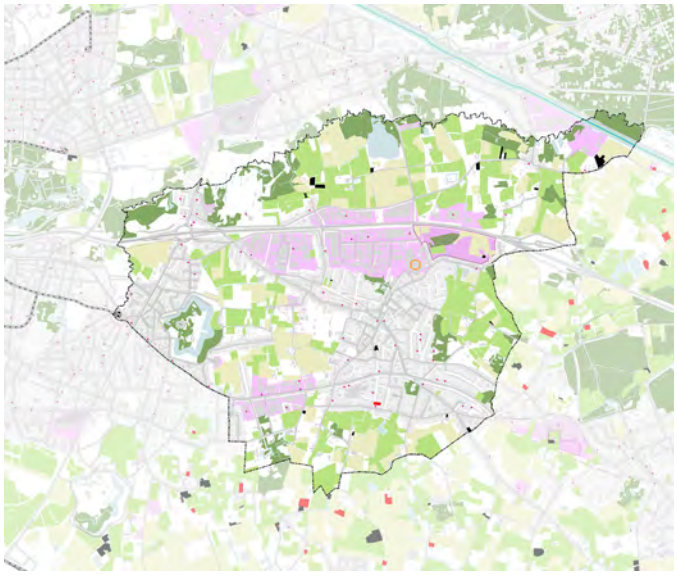




OPEN RUIMTE
WATER EN NATUUR

KANSEN
- Toegankelijkheid van de Schijnvallei om de aantrekkelijkheid van de gemeente te verhogen.
- De koppeling tussen landbouw, recreatie en natuur.
- Fort 2 kan verder uitgebouwd worden met ecologisch en recreatief potentieel.

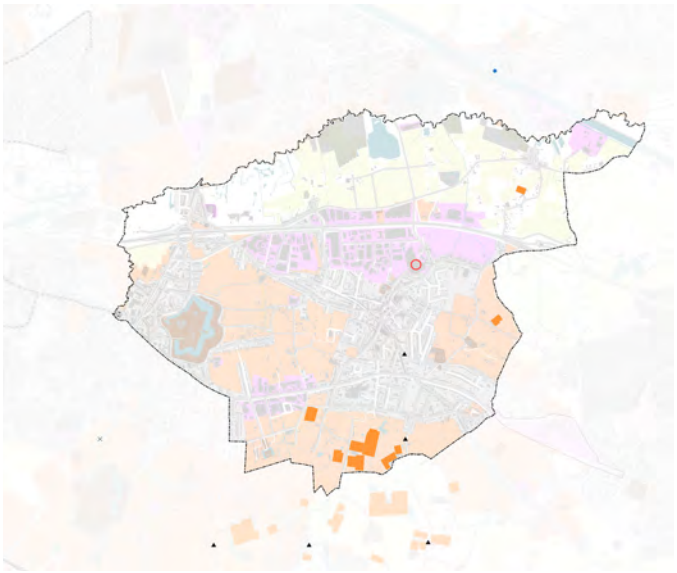
ZWAKTES
- De gemeente is zeer gefragmenteerd met een hoge verhardingsgraad en kampt met verstedelijkingsdruk.



OPEN RUIMTE
PRODUCTIEF LANDSCHAP

KANSEN
- Oog houden voor het lokale belang van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen.
- Maatschappelijk draagvlak creëren voor het belang van de open ruimte.

ZWAKTES
- De open ruimte staat sterk onder druk door meerdere ruimteclaims en toenemende verstedelijkingsdruk, waarbij de gemeente onderhevig is aan bovenlokale invloeden.

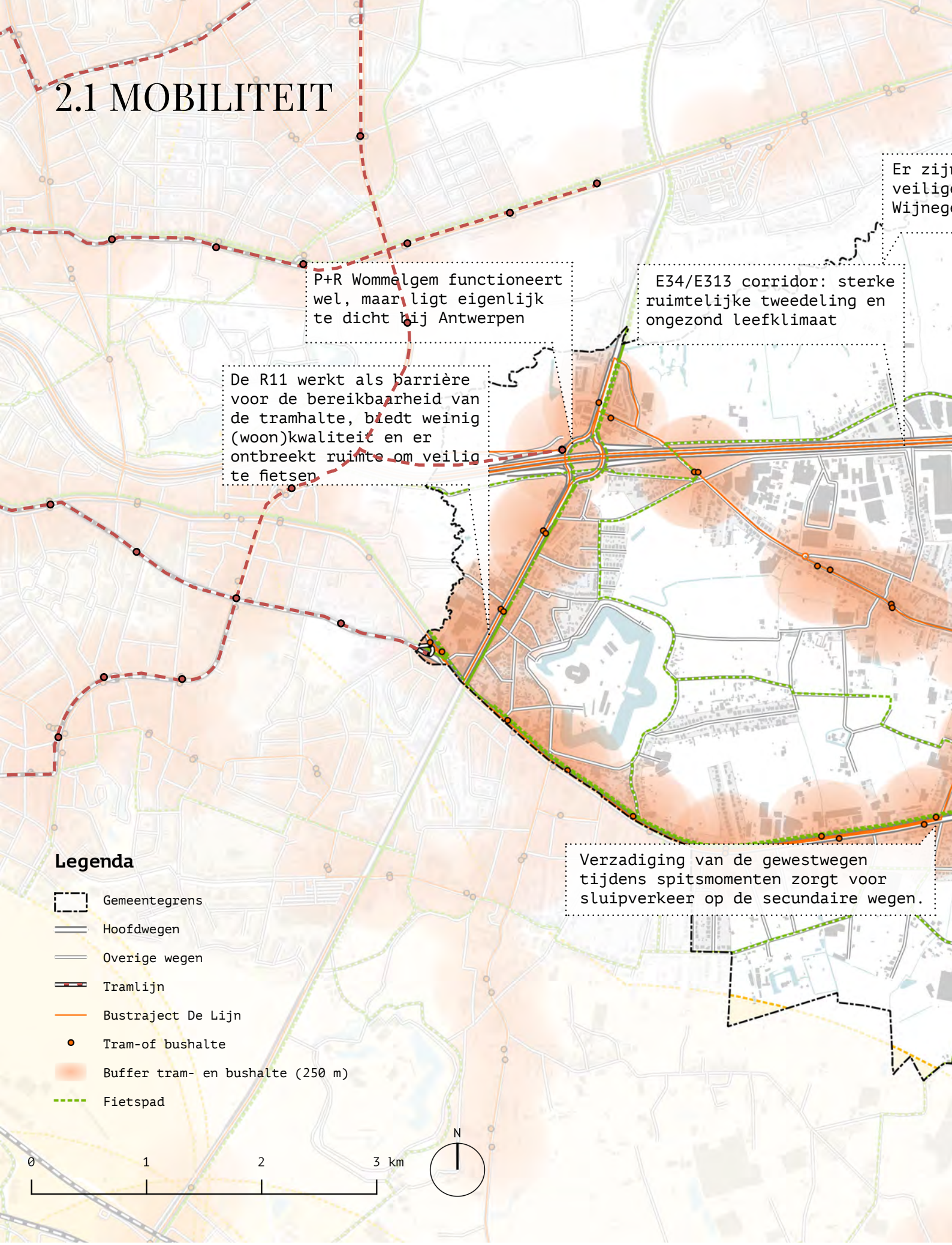


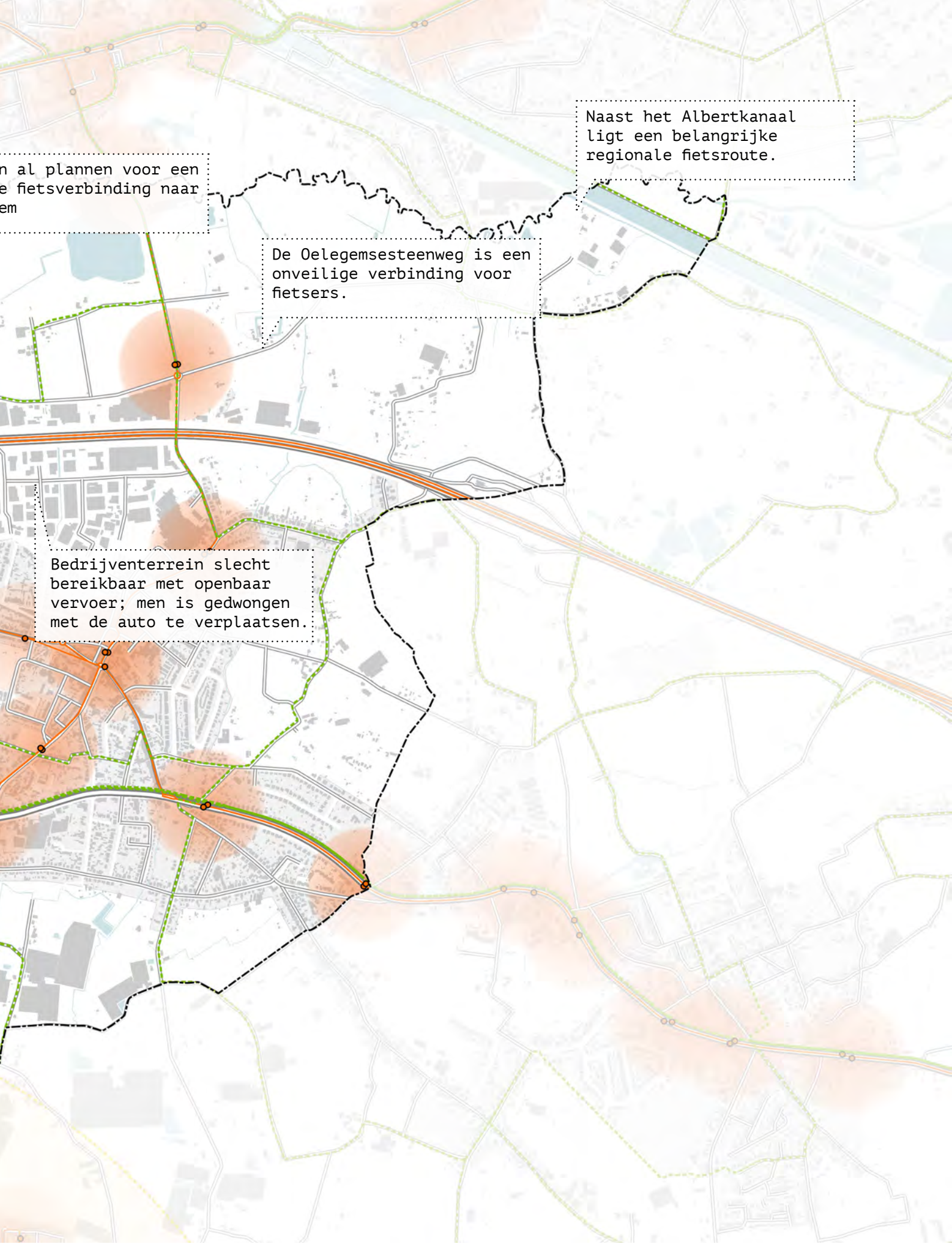
ENERGIE

KANSEN
- Het Burgemeestersconvenant 2030 kan worden aangegrepen om een sterke visie te ontwikkelen op een duurzame en groene identiteit.
- Er is nog veel potentieel voor zonne-energie.

ZWAKTES
- De energieopgave wordt nog te weinig beschouwd als een ruimtelijke opgave.
- De hernieuwbare energieproductie is momenteel te beperkt en te eenzijdig. Op deze manier gaat Wommelgem de doelen niet halen.

2.1 MOBILITEIT




n al plannen voor een
e fietsverbinding naar
em
Naast het Albertkanaal
ligt een belangrijke
regionale fietsroute.
De Oelegemsesteenweg is een
onveilige verbinding voor
fietsers.
Bedrijventerrein slecht
bereikbaar met openbaar
vervoer; men is gedwongen
met de auto te verplaatsen.

Wommelgem heeft een strategische positie in het bovenlokale mobiliteitsnetwerk en draagt zo bij aan de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische mogelijkheden van de Antwerpse regio. **Wel zijn er op bovenlokaal niveau veel uitdagingen, met name omtrent de grote afhankelijkheid van de auto en de beperkte aantrekkingskracht van andere modaliteiten.** Op lokaal niveau heeft het netwerk bovendien een andere uitwerking: **de hoeveelheid (zwaar) verkeer gaat ten koste van een gezonde, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.** Daarnaast leiden deze lineaire structuren tot barrières in de gemeente, met name omdat voor het grootstedelijk gebied ook wordt aangestuurd op uitbreidingen (industriële polen) langs hoofdwegen, waaronder de E34/E313.

In de regio wordt momenteel gewerkt aan meerdere visies, zoals het Routeplan 2030 van de Vervoerregio Antwerpen en het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen. **Omdat bovenlokale en lokale uitdagingen vaak samenhangen, zowel qua oorzaken als oplossingsrichtingen, is het voor Wommelgem cruciaal om intensief samen te werken en zelf mobiliteit hoger op de agenda te zetten.**

REGIONALE BEREIKBAARHEID

Als randgemeente is de hoofdstructuur in de gemeente sterk gericht op de stad Antwerpen. De E34/E313 verbindt Antwerpen met omliggende (internationale) steden. Er wordt weinig onderzoek gedaan naar op- en afritcomplexen van de snelweg, hoewel Wommelgem hier wel gebaat bij zou zijn. Wel zijn er plannen om de snelweg te verbreden in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming. In combinatie met de ligging aan het Economisch Netwerk Albertkanaal - en daarmee de connectie met de Antwerpse haven - neemt het perifere Wommelgem als een grootstadpoort (RSPA) regionaal georiënteerde programma's en daarmee **taken van de kernstad Antwerpen op zich en heeft Wommelgem een dienende rol ten opzichte van Antwerpen.** Het lijkt erop dat dat in de toekomst verder zal toenemen, gezien het belang van doorstroming op de E34/E313, eventuele uitbreidingen van het ENA, mogelijke plannen voor de A102 en de categorisering van de R11. **Wanneer Wommelgem meer van deze taken voor het grootstedelijk gebied opneemt, wordt de vraag naar een duurzame, gezonde en leefbare omgeving steeds urgenter. Een modal shift wordt daarmee noodzakelijk.**

Binnen de gemeentegrenzen kan men de E313 oprijden bij het Rondpunt. Tussen dit op- en afrittencomplex en bij de ring van Antwerpen zitten geen andere op- en afritten. **De R11 (Autolei) in noord--zuidelijke richting leidt tot sluipverkeer vanuit andere randgemeenten en Wommelgem richting de E313.** Daarvoor zijn weinig vergelijkbare alternatieven in de omgeving, omdat alle randgemeenten voornamelijk op Antwerpen zijn georiënteerd. Vooral in de spits staat er file op de R11 en de E34/E313. **Het Rondpunt is bovendien belangrijk voor de bereikbaarheid van Kapelleveld (zwaar verkeer en werknemers) en Wijnegem Shopping Centre.** Het streefbeeld voor de R11, zoals bedacht voor het grootstedelijk gebied Antwerpen, met een belangrijke rol in het grootstedelijk wegennet heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid voor bewoners en de toegankelijkheid van de tramhaltes. **Ook op de Herentalsebaan lijkt doorstroom belangrijker dan leefbaarheid.**

Voor de regionale bereikbaarheid speelt het tramnet een belangrijke rol - bij gebrek aan een treinstation - en in de verwachte visies zal het openbaar vervoer aan belang winnen. Aan de westelijke zijde van de R11 bevinden zich twee keerlussen van tramverbindingen richting Antwerpen met haltes: Borsbeek Slisburg en P+R Wommelgem. Met name de laatste is goed bereikbaar per auto en blijft mogelijk enkel functioneren als regionaal knooppunt. Voor beide haltes geldt dat de verblijfskwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid voor fietsers en voetgangers te wensen

MOBILITEIT IN CIJFERS

57% van de inwoners zit elke dag achter het stuur. In Vlaanderen is dit 59%.

56% van de inwoners is langer dan 30 minuten onderweg naar werk, school of opleiding. Het Vlaams gemiddelde is 45%.

71 minuten duurt een busrit van Wommelgem Dorp naar Antwerpen Centrum Met de tram duurt dit 46 minuten, met de fiets 31 minuten en met de auto slechts 21 minuten.

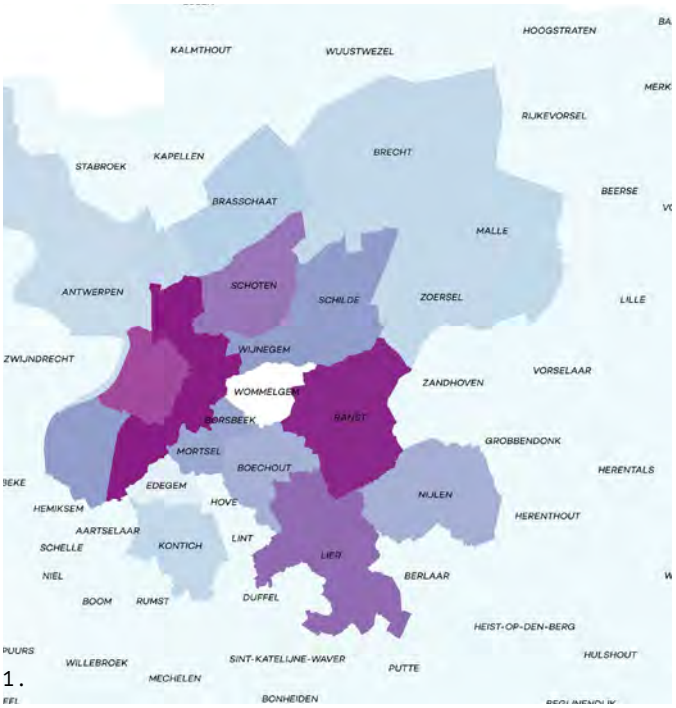
63% van de Wommelgemnaren voelt zich veilig op de fiets. In Vlaanderen geldt gemiddeld een percentage van 52%.

overlaat. Dat betekent dat men ofwel de auto pakt ofwel de *first* en *last mile* vaak met de auto aflegt. Wel werkt de Vervoerregio Antwerpen aan een aanpak rond (elektrische) deelfietsen met een gezamenlijk systeem over gemeentegrenzen heen. De gemeente heeft daarvoor locaties voorgesteld, o.a. een toekomstige bushalte op de KMO-zone, het centrum en de P+R Wommelgem. **Beide haltes vragen desalniettemin om grootschalige aanpassingen, waarbij de tram volwaardig kan concurreren met de auto.** Het busnetwerk reikt wel verder naar het oosten. Langs de grotere lokale wegen in de gemeente, zoals de R11, Herentalsebaan, de Hoevenstraat, Sint Damiaanstraat, de Welkomstraat, de Kempenlaan en de Torenstraat, rijden bussen richting Antwerpen, Wijnegem, Borsbeek en Ranst. Door het op- en afrijden van de gewestweg verliezen bussen echter 30-50% rendement. **Ook missen er verbindingen richting het bedrijventerrein Kapelleveld, waardoor werknemers grotendeels auto-afhankelijk zijn.** Wel heeft de gemeente plannen voor een toekomstig mobipunt op de kruising Ternesselei - Nijverheidsstraat. Hetzelfde geldt voor andere plekken, zoals de tramhaltes, Wommelgem Centrum en Wommelgem-Zuid (Herentalsebaan). Ook voor het Routeplan wordt nagedacht over mobipunten, waarvoor de locatie en grootte wordt bepaald door nabijheids- en netwerklogica. Met het doortrekken van de tram richting een mogelijke P+R Ranst/Q8 of bij het voorzien in snelbussen of shuttles kunnen Kapelleveld en eventuele uitbreidingen van het ENA ontsloten worden. Momenteel rijden er wel bussen over de E34/E313, maar deze stoppen niet in Wommelgem.

TOEKOMSTIG BELEID

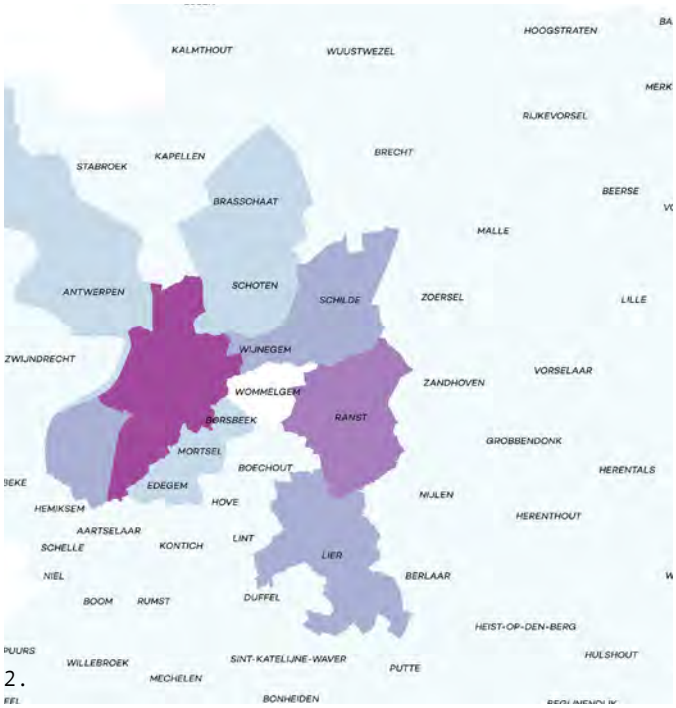
In de ontwerp Nota Ruimte van de Provincie Antwerpen worden principes als nabijheid en (selectieve en multimodale) bereikbaarheid aangedragen om de verduurzaming van mobiliteit en ruimte te bewerkstelligen. Dat betekent onder andere dat er meer moet worden ingezet op verweving, zoals het realiseren van voorzieningen en werkgelegenheid nabij openbaar vervoerhaltes, en een betere organisatie van de first en last mile. Dat vraagt ook om een aanpak voor missing links, het verknopen van verschillende multimodale netwerken en het versterken van multimodale knooppunten.

In het Routeplan 2030 van de Vervoerregio Antwerpen worden de uitdagingen omtrent enerzijds intensieve doorgaande verkeersstromen en anderzijds intensief kris-krasverkeer erkend. **Wommelgem wordt ook benoemd als één van de locaties waar de verkeersleefbaarheid onder druk staat en waar structureel file is.** Daarbij wordt aangegeven dat er nog belangrijke mogelijkheden liggen op de radiale corridors richting Antwerpen en in de hiërarchie van het wegennet. **Met regionale sneltramcorridors wordt ingezet**



1.

IN



2.

UIT

veel bewegingen

weinig bewegingen

1. Daily Urban System van Wommelgem: inkomende forensen* uit andere gemeenten.

2. Daily Urban System van Wommelgem: uitgaande forensen* naar andere gemeenten.

* in de ochtendspits, per uur

op snelle en betrouwbare verbindingen richting Antwerpen. Deze trams zullen enkel bij de bestaande tramhaltes in Wommelgem stoppen.

Aangezien ruim de helft van de Wommelgemnaren iedere dag achter het stuur kruipt én vanuit bovenlokaal opzicht nog grote uitdagingen omtrent leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid liggen, is het voor Wommelgem essentieel om in te zetten op een **multimodaal netwerk met een goede dekking van het openbaar vervoer**. Daar hoort ook de aansluiting van trage wegen op belangrijke knooppunten, het aanbrengen van hiërarchie in het netwerk en het enten van ruimtelijke ontwikkelingen op de knooppunten in dit netwerk bij.

Voor de toekomst van Wommelgem is het verkeer afkomstig van bedrijvigheid ook zeer bepalend. Met de aanwezigheid van de snelweg, het Albertkanaal en mogelijk extra ruimte voor bedrijvigheid loopt Wommelgem het risico op nog meer (doorgaand) zwaar verkeer én minder leefbaarheid en open ruimte. Een oostelijke op- en afrit van de snelweg in een gesloten systeem zou dan de impact op het netwerk minimaliseren. Met de mogelijke aanleg van de A102 is het essentieel om te kijken naar de aantakking op de snelweg en hoe er niet alleen gewerkt wordt aan een welvarende regio, maar ook een gezonde regio.

NETWERKEN VOOR TRAAG VERKEER

Gezien de nabijheid van Antwerpen, de hoge dichtheid binnen de Wommelgemse kernen en het beperkte oppervlak van de gemeente, is er veel potentie voor traag verkeer. Momenteel neemt een derde van de Wommelgemnaren nooit of een uitzonderlijke keer de fiets voor korte afstanden en een vijfde gaat niet te voet. **Tegelijkertijd is er een dagelijkse pendelstroom richting Antwerpen, waarvoor de provincie investeert in fietsostrades.** Door de gemeente Wommelgem wordt gewerkt aan de voltooiing van drie fietsostrades: langs het Albertkanaal, langs de E34/E313 en door de Pieting. Dat is uniek voor een randstedelijke gemeente en biedt veel kansen voor inwoners.

In aanvulling daarop kunnen lokale wegen een upgrade gebruiken. **Op belangrijke wegen, zoals de Ternesselei en de Oelegemsteenweg, ontbreken apart gelegen fietspaden.** Dat komt de veiligheid niet ten goede. Veel fietspaden zijn daarnaast behoorlijk smal. De gemeente is zich hiervan bewust en onder meer van plan om de Ternesselei een veiliger straatprofiel te geven. Daarbij wordt ook geïnvesteerd in veilige aansluitingen op de fietsostrades.

De oost-westelijke richting domineert vooralsnog, maar ook in noord-zuidelijke richting is behoefte aan een fijnmazig traag netwerk. Met name richting en in de Schijnvallei ontbreekt een continu netwerk. Daarmee wordt de recreatieve potentie van de gemeente onderbenut. Vanuit het regionaal Landschap De Voorkempen wordt al wel ingezet op het creëren van een fijnmazig netwerk in de regio. Een traag netwerk richting de forten en groenblauwe corridors trekt recreatief publiek naar de gemeente en maakt de gemeente aantrekkelijker voor de eigen inwoners.

Enkele bestemmingen, zoals scholen, verdienen specifieke aandacht. Wommelgem is zich hiervan bewust en heeft daarom eigen initiatieven om een veilige mobiliteit te garanderen richting school zoals de 'strapdagen' en de 'schoolstraten'. Dat is hard nodig, want in 2017 vond slechts een derde van de gemeente het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen.

RUIMTELIJKE BARRIÈRES

De grote verkeersaders veroorzaken ruimtelijke barrières. In totaal zijn er twee onderdoorgangen en drie bruggen over de E34/E313 met gemiddeld 850 meter tussen elke overgang. Zo ontstaat er barrièrewerking tussen de open ruimte rondom Het Grote Schijn en het centrum van Wommelgem voor traag verkeer, wat vergroot wordt door onaantrekkelijke fietsroutes via de omliggende bedrijventerreinen. Ook de 'entree van Wommelgem', de onderdoorgang van de E313 via de Ternesselei, is onaangenaam voor langzaam verkeer en kan daardoor worden opgemerkt als ruimtelijke barrière. **Daarom moet de gemeente de verbetering van over- en onderdoorgangen van de E34/E313, de uitstraling en de aanlooproutes integraal aanpakken.** De brug over de E313 via de Doornaardstraat wordt al aangepast naar een fietsvriendelijk straatprofiel.

Tot slot kent de R11 een intensieve verkeersstroom. Tussen het kruispunt op de Herentalsebaan en het Rondpunt is er slechts één zebrapad te vinden op een afstand van 1 km. **Genoeg oversteekvoorzieningen zijn van belang voor het bereiken van de tramhaltes aan de westzijde van de R11.**

SPEERPUNTEN VOOR WOMMELGEM

Op basis van deze diagnose ziet het onderzoeksteam enkele speerpunten voor de gemeente Wommelgem:

- Een betere positie voor het **openbaar vervoer** ten opzichte van de auto met toegankelijke haltes, aantrekkelijke *first* en *last miles* en snellere routes. Met name voor Wommelgem Centrum en Kapelleveld is dit belangrijk.
- Voltooiing van de **fietsostrades**, inclusief aandacht voor de aanlooproutes met een fijnmazig netwerk en ruimte voor traag verkeer.
- Agendering netwerk en op- en afrittencomplexen **zwaar verkeer** E34/E313 en toekomstige A102 met een gesloten systeem.
- E34/E313 en R11: **barrièrewerking** verminderen door oversteekpunten toegankelijk en aantrekkelijk te maken voor fietsers.

DIAGNOSE MOBILITEIT

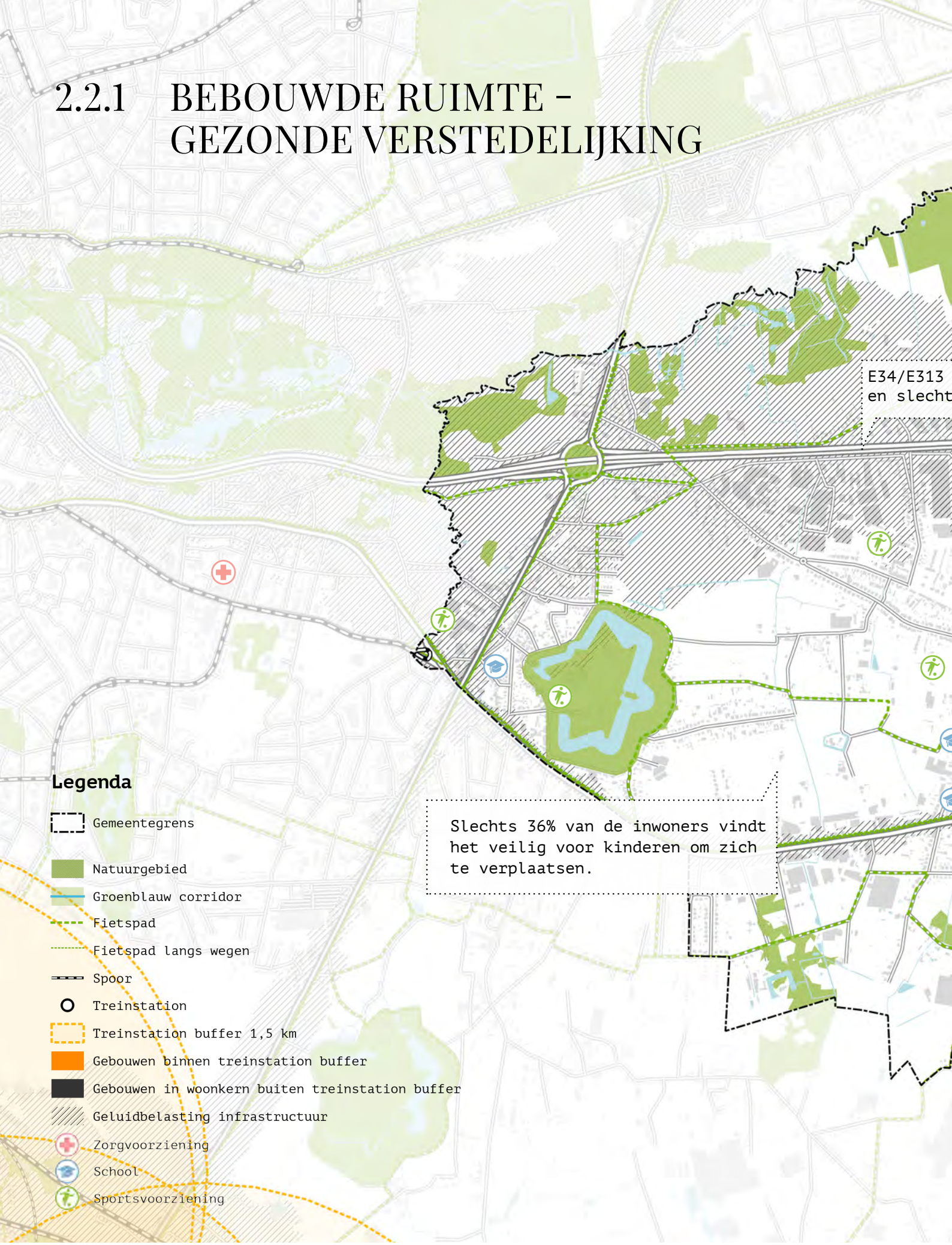
KANSEN

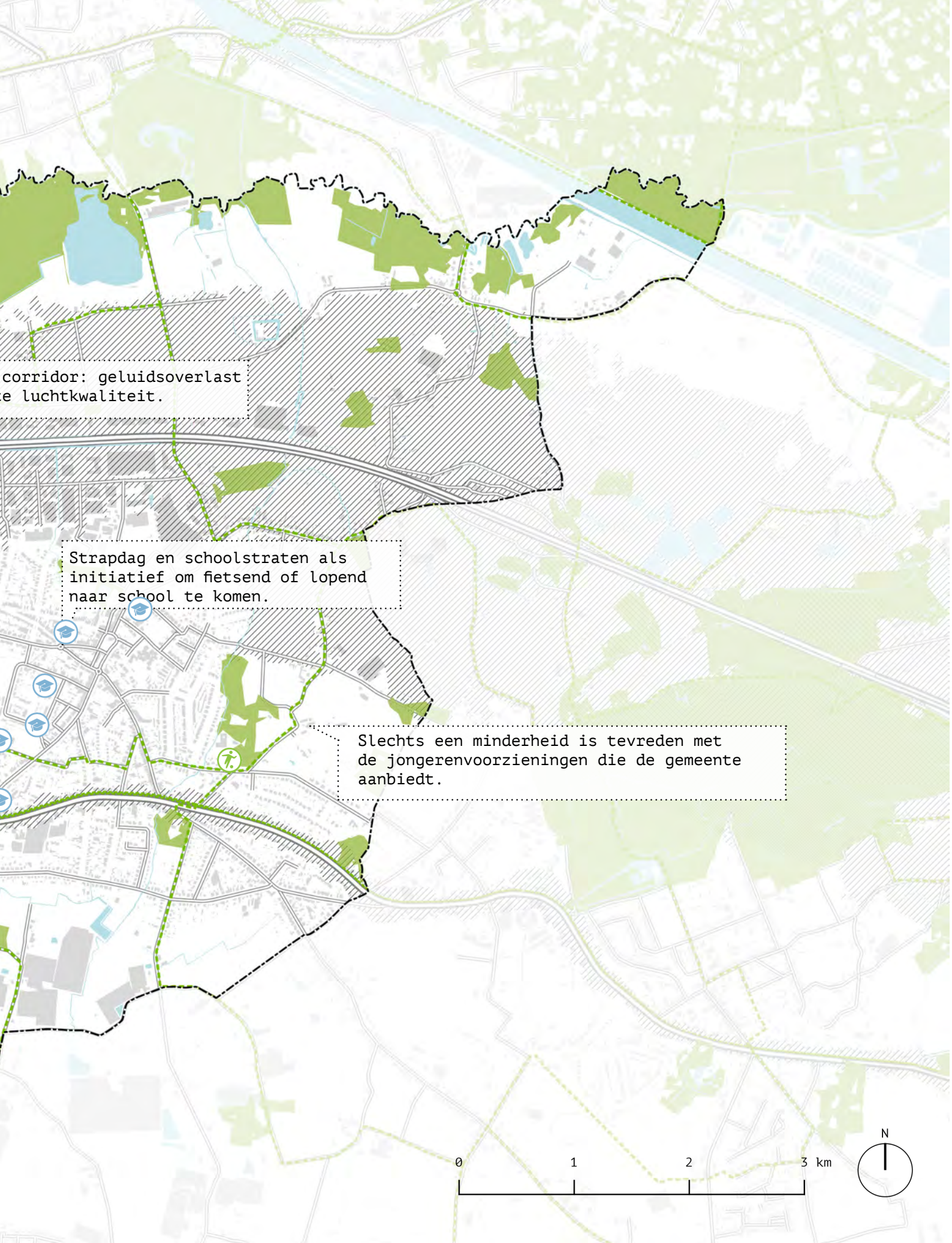
- Verbinding fietsostrade-routes voor inwoners Wommelgem richting Antwerpen, en andersom voor Antwerpenaren richting het groen.
- Tramhaltes bereikbaar en comfortabel maken voor traag verkeer, met name P+R Wommelgem.
- Een fijnmazig netwerk creëren in woonkernen voor langzaam verkeer (inclusief het schakelen van groene verblijfruimtes en schoolstraten)
- Traag netwerk uitbreiden richting groengebieden zoals Het Groot Schijn (met goede verbindingen over en onder de E34/E313) en het middengebied tussen Het Laar en Wommelgem.
- Investeren in intensieve samenwerking met de provincie en de Vervoerregio t.b.v. de duurzame bereikbaarheid van Wommelgem. Infrastructuur moet daarbij beschouwd worden als integrale ruimte en niet alleen verkeersruimte.

ZWAKTES

- Wommelgem is onderhevig aan bovenlokale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, waar lokale leefbaarheid sterk door wordt beïnvloed.
- De E34/E313 veroorzaakt veel verkeer binnen de gemeente. Daarnaast is de E34/E313, samen met de de omliggende bedrijventerreinen en het Rondpunt, een grote ruimtelijke barrière.
- Bedrijventerreinen zijn alleen bereikbaar met de auto (of zwaar verkeer). Werknemers hebben te weinig aantrekkelijke andere mogelijkheden, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer.

2.2.1 BEBOUWDE RUIMTE - GEZONDE VERSTEDELIJKING




corridor: geluidsoverlast
e luchtkwaliteit.
Strapdag en schoolstraten als initiatief om fietsend of lopend naar school te komen.
Slechts een minderheid is tevreden met de jongerenvoorzieningen die de gemeente aanbiedt.
0
1
2
3 km
N

CONTEXT

Met vele bovenlokale structuren en ontwikkelingen, die een negatieve impact hebben op de leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid van de gemeente Wommelgem, is gezonde verstedelijking een belangrijk thema. Met name als de agglomeratie (ook in Wommelgem) in blijft zetten op groei, verdient dit thema meer aandacht.

GROENSTRUCTUUR

Wommelgem is een prettige omgeving om in te wonen met woonkernen omgeven door groengebieden. De groene Schijnvallei en het groengebied in het zuiden van de gemeente verbinden de gemeente met het regionale landschap De Voorkempen. Deze 'groene vingers' worden binnen de gemeente verbonden met een open landschap van voornamelijk landbouw aan de oost- en westzijde van de stedelijke kern Wommelgem. Omdat deze groengebieden tussen woonkernen liggen, voornamelijk het middengebied tussen Kandonklaer en Wommelgem, **is het van belang om verstedelijking in deze gebieden tegen te houden en te sturen op behoud van de ecologische en recreatieve waarde in deze groenverbindingen.** Dit kan ten eerste door afbouw en het voorkomen van zonevreemde bebouwing in het gebied. Daarnaast kan de gemeente sturen op het inpassen van de bebouwing die niet afgebouwd kan worden in het het huidige landschap, inclusief groenbuffers rondom en door KMO-zones. Hetzelfde geldt voor de 'groene vingers': de Schijnvallei en De Pieting. Momenteel is de Schijnvallei niet goed toegankelijk voor bewoners ten zuiden van de E34/E313 door de afwezigheid van toegankelijke, veilige en comfortabele routes voor traag verkeer richting de groengebieden. Ook mist er recreatieve waarde rondom de Schijnvallei. Het gebied tussen de E34/E313 en het Albertkanaal wordt bovendien aangeduid als uitbreidingszone voor bedrijventerreinen voor het Economisch Netwerk Albertkanaal. **Het is van belang te sturen op het behoud van deze groene open ruimte en de continuïteit daarvan. Het eventueel toevoegen van recreatieve functies kan de ecologische en recreatieve aantrekkingskracht van dit gebied vergroten, waaronder wandelroutes met verblijfsplekken.**

WIJKGROEN

52% van de Wommelgemnaren woont op minder dan 800 meter van een gezonde dosis (wijk)--groen, zoals een park. Het Vlaams gemiddelde is echter 79%. Ondanks de sterke aanwezigheid van groen in de gemeente, is dit een zorgwekkend gegeven. De huidige woonkernen zijn veelal verhard en er missen groene openbare ruimtes met kwalitatieve functies zoals speelpleinen of wandelroutes. Met geplande ontwikkelingen voor het veranderen van straatprofielen naar fietsstraten heeft de gemeente aangegeven dat ook parkeerplaatsen op veel plekken vervangen zullen worden door groen. **De gemeente kan hierbij denken aan hoe dit groen gekoppeld kan worden aan een groen fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer door en tussen de woonkernen.** Een voorbeeld is de Kerkplaats in Wommelgem. De gemeente heeft dit plein recent opgeknapt met voornamelijk verharding en parkeer-

GEZONDE VERSTEDELIJKING IN CIJFERS

22% van de mensen gaat met de fiets of te voet naar werk, terwijl dit gemiddeld 20% is in Vlaanderen.

305 leerlingen komen vanuit andere gemeenten naar een school in Wommelgem.

11 plaatsen in de ouderenzorg per honderd 65-plussers. Het Vlaamse gemiddelde is 8.

36% van de Wommelgemnaren vindt het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen. Het Vlaams gemiddelde is 33%.

52% van de inwoners heeft een groenvoorziening op loopafstand van hun huis.

39% van de inwoners ondervindt vaak of altijd hinder door verkeerslawaai, terwijl dit in Vlaanderen 28% is.

plaatsen. Daarnaast is de Kerkplaats gekoppeld aan een verhard traag verkeersnetwerk naar de woonwijken en naar onder andere het zorgcentrum, waarvoor zich een lege ongebruikte groene ruimte bevindt. **De gemeente kan inzetten op de Kerkplaats als een levendig en toekomstbestendig centraal plein met ruimte voor verblijven gekoppeld via groene routes aan groene ruimtes met kwalitatieve functies, zoals bijvoorbeeld speeltuinen en wandelroutes.**

VEILIG FIETSEN

De gemeente zet zich momenteel al veel in voor het verbeteren van fietsroutes. Hier ligt een unieke kans om van **de gemeente Wommelgem dé regionale fietsschakel te maken door goede fietsverbindingen te vormen tussen de drie fietsostrades die door de gemeente lopen.** Vanuit de gemeente wordt op lokale schaal ingezet op een veilig fietsen voor kinderen. Initiatieven vanuit de gemeente zijn de strapdag en de schoolstraten. **Op den duur kan behalve gedragsverandering een verbetering plaatsvinden door schoolstraten zoals de Sint-Johannastraat en de Adolf Mortelmansstraat her in te delen, waarbij de auto te gast is en fietser en wandelaar zich comfortabel kunnen verplaatsen.**

GEZONDHEIDSZORG

Over het algemeen, met 83%, zijn de inwoners tevreden over de gezondheidszorg. Ouders geven grotendeels aan dat er genoeg kinderopvang aanwezig is in de gemeente. Ook zijn er veel meer plaatsen voor residentiële ouderenzorg dan gemiddeld in Vlaanderen. Dat is essentieel in een vergrijzende gemeente als Wommelgem.

GELUIDSOVERLAST EN LUCHTVERVUILING

De lokale en bovenlokale tweedeling omtrent de E34/E313 binnen Wommelgem is ook terug te zien in de bovenlokale voordelen van goede bereikbaarheid door de corridor tegenover de geluidsoverlast en luchtkwaliteit op lokaal niveau. Maar liefst 65% van de inwoners geeft aan een vorm van geluidsoverlast te ervaren. Ook is de luchtkwaliteit op diverse plekken matig, ondermaats of zelfs slecht. **Het is van belang bij nieuwe woonlocaties en bedrijventerreinen te sturen op minimale verslechtering van geluidshinder en luchtkwaliteit door deze bouwplannen te combineren met een duurzaam mobiliteitsplan.** Ook ligt het voor de hand dat de Schijnvallei lijdt onder de stikstofdepositie.

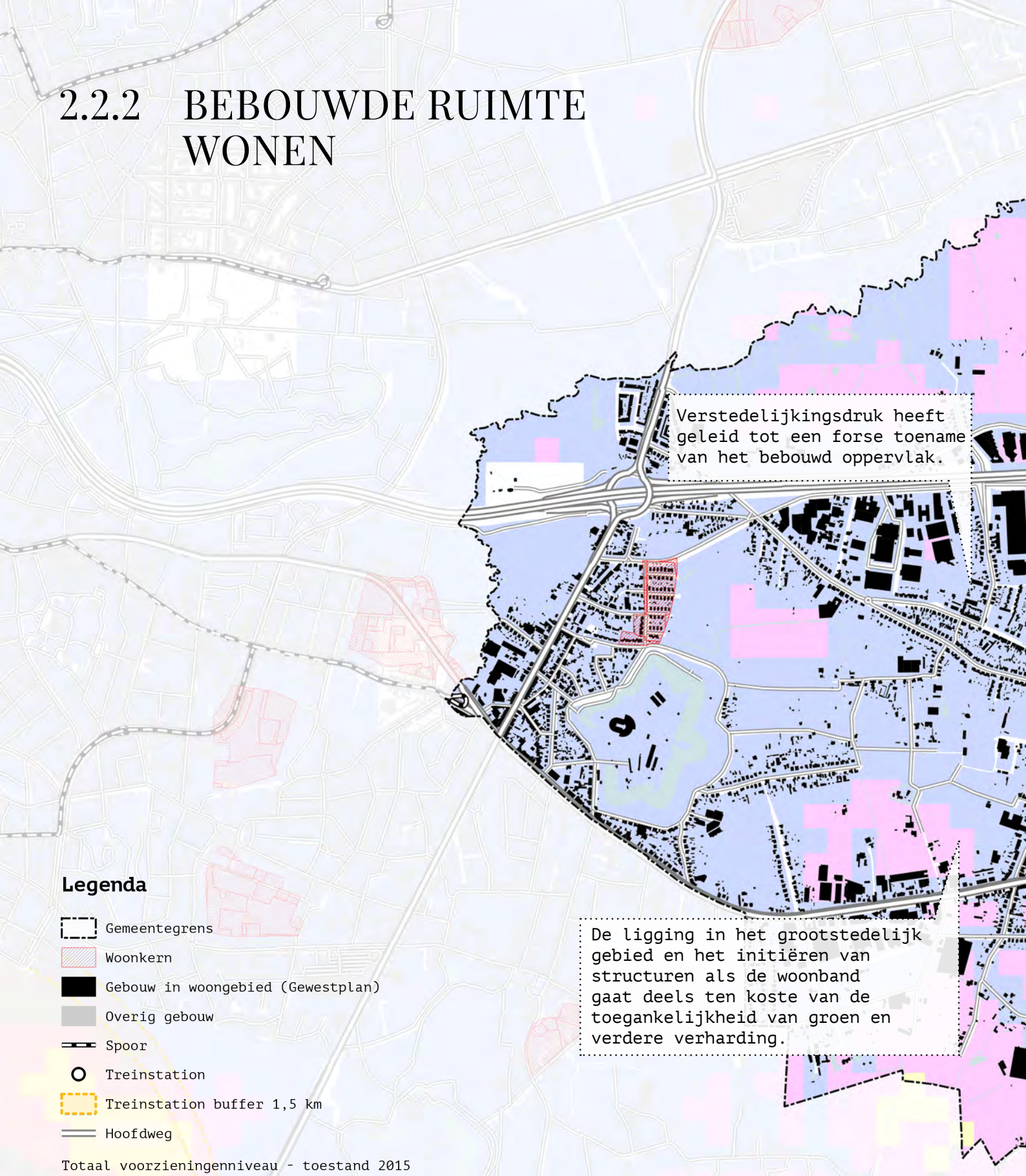
1.

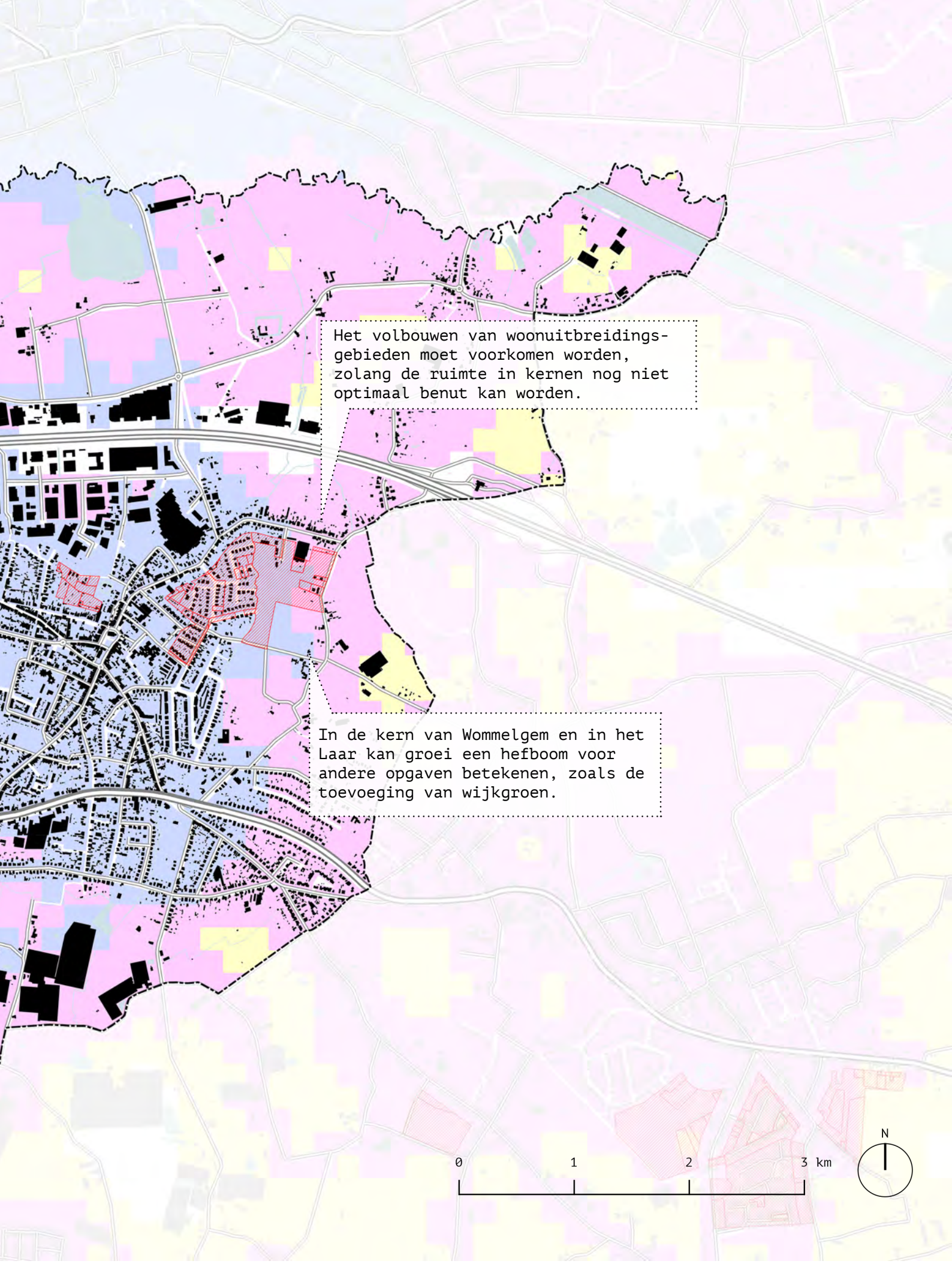
2.

3.

1. Gemeenschappelijke landbouw in het middengebied naast Fort 2
2. Verharding van de Kerkplaats in Wommelgem
3. Recreatiedomein Fort 2

2.2.2 BEBOUWDE RUIMTE WONEN




Het volbouwen van woonuitbreidings-
gebieden moet voorkomen worden,
zolang de ruimte in kernen nog niet
optimaal benut kan worden.
In de kern van Wommelgem en in het
Laar kan groei een hefboom voor
andere opgaven betekenen, zoals de
toevoeging van wijkgroen.
0
1
2
3 km
N

De ligging in de Antwerpse gordel zorgt voor een spanningsveld in Wommelgem, wat zich heeft geuit in een zeer gefragmenteerde ruimtelijke structuur. Enerzijds is de gemeente zeer sterk georiënteerd op Antwerpen en vormt het aaneensluitend stadsweefsel. Anderzijds zoekt de gemeente ook naar behoud van de identiteit als groene randgemeente. Voor het thema 'Wonen' gelden zowel kwantitatieve als kwalitatieve vraagstukken. Jaren geleden is al gekozen voor een kerngericht beleid, maar werden er nog geen uitspraken gedaan over groeiaantallen. Inmiddels heeft Wommelgem bijna 13.000 inwoners op 13 km^2, wat neerkomt op een groei van ruim 11% in twintig jaar.

De groeiuitdaging kan gebruikt worden om de ruimtelijke fragmentatie te remediëren. Daarvoor is een sterke ruimtelijke structuur nodig in Wommelgem, die is ingebeld in de structuur van het grootstedelijk gebied.

VERSTEDELIJKINGSDRUK IN DE ANTWERPSE GORDEL

Het is de vraag in hoeverre de Antwerpse gordel nog een groen karakter heeft. De fortenlinies laten nog het meest duidelijk een samenhangende gordelstructuur zien. Vanuit Antwerpen heeft de verstedelijking duidelijk de wegenstructuur gevolgd als radialen haaks op de gordel, wat ook in Wommelgem het geval is langs de E34/E313 met bedrijvigheid en langs de steenwegen. De overgebleven onbebouwde gebieden hebben vaak nog weinig landschappelijke waarde. Het grondgebied van de groene valleien is immers beperkt, terwijl de landbouwgronden voornamelijk productiegericht zijn. In de Nota Ruimte van de Provincie Antwerpen (ontwerpversie) wordt de rijkdom van het weefsel in de Antwerpse gordel genoemd, zowel qua woonomgevingen als economische bedrijvigheid. Ook in Wommelgem bevat onder meer de 'woonband' een diversiteit aan woonomgevingen. **De ligging in de Antwerpse gordel** biedt een aantal voordelen, zoals de nabijheid van veel functies en werkgelegenheid, de goede bereikbaarheid en de nabijheid van groen. Tegelijkertijd zijn er ook een paar **bedreigingen**:

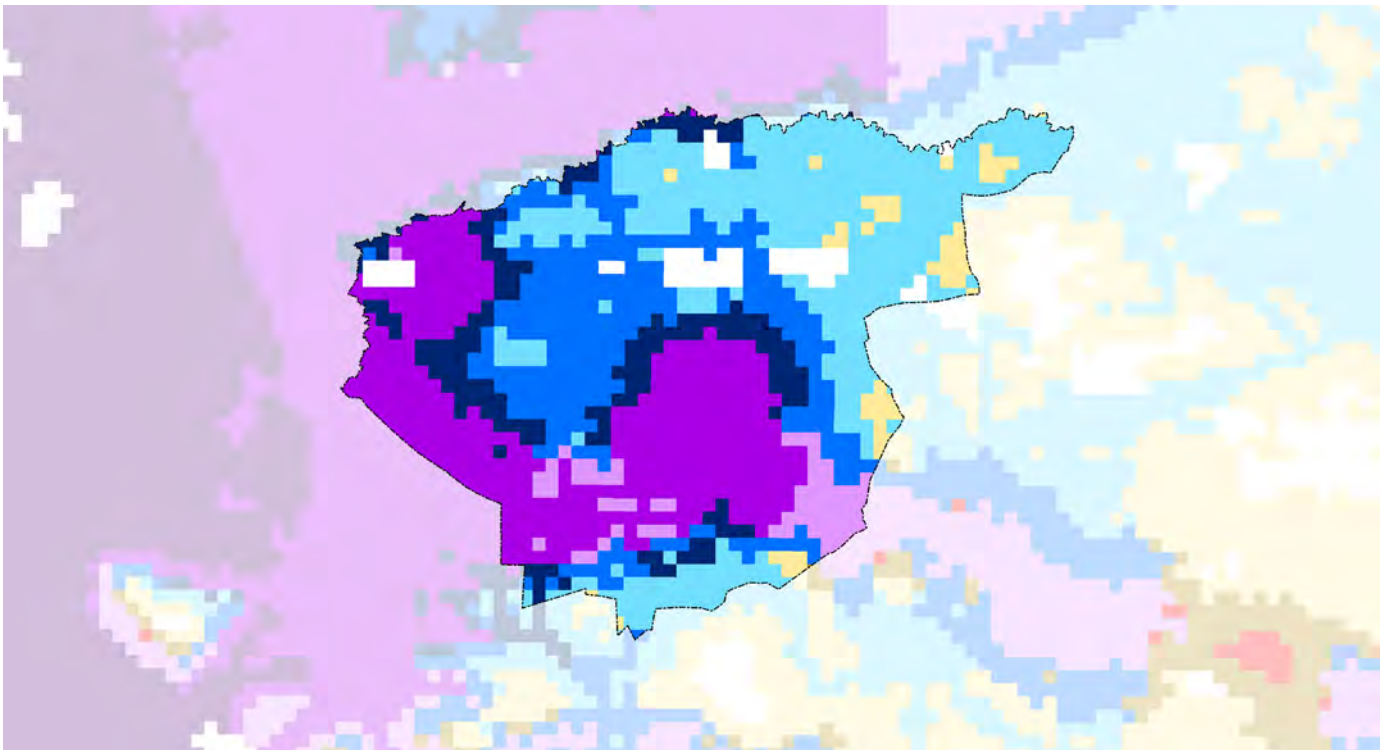
- Wommelgem groeit nog altijd, zowel vanuit de eigen behoefte als met inwoners van buitenaf (voornamelijk Antwerpen). De vraag is in welke mate de gemeente gebaat is bij verdere groei en hoe dit duurzaam georganiseerd kan worden. Wommelgem ligt namelijk wel op fietsafstand van Antwerpen.
- Antwerpen functioneert zelf nog altijd als een belangrijke magneet voor onder meer woningen en werkgelegenheid. Dat heeft ook impact op de dynamiek in de gemeente Wommelgem, waar veel bovenlokale structuren gelegen zijn.
- De rijkdom van het weefsel in de Antwerpse gordel kan ook geïnterpreteerd worden als een zeer gefragmenteerde structuur. Er is pas echt sprake van rijkdom als de kwaliteit van deze structuren wordt meegewogen, terwijl de fragmentatie nu vaak ten koste gaat van kwaliteit.
- Ter hoogte van Wommelgem wordt de gordel gedomineerd door oost-west georiënteerde structuren, wat versterkt wordt door het initiëren van structuren, zoals de woonband (RSP, 2007). Binnen dit thema is het de vraag in hoeverre men deze woonband moet beschouwen als een ontwikkelas van het grootstedelijk gebied.

WONEN IN CIJFERS

€ 272.500 was de gemiddelde prijs van een woonhuis met 2 à 3 gevels in 2018. In de Provincie Antwerpen zijn deze woningen gemiddeld € 245.000.

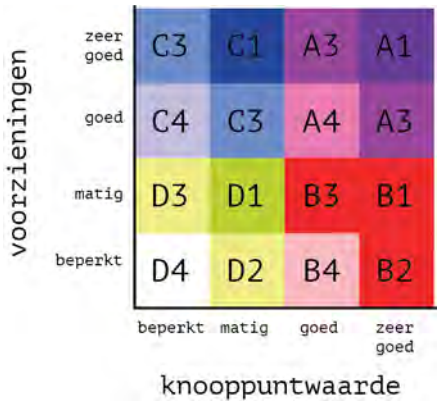
51,4% is het stijgingspercentage van de gemiddelde verkoopprijs voor een woonhuis (2005-2016). In Vlaanderen was dit 63,6%.

7% is de groei van de oppervlakte die in beslag wordt genomen door bebouwde percelen tussen 2005 en 2017. In Vlaanderen was dit 11,4%. In het verleden nam de bebouwde oppervlakte veel sneller toe in Wommelgem: + 23,2% tussen 1985 en 1995, waavan 11,1% door industriegebouwen.



EEN DIVERSITEIT AAN WOONGEBIEDEN

LEGENDA



1. Kaart knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, VITO.
   Op enkele locaties na scoort Wommelgem relatief goed. Met name de woon-gebieden tonen een hoge knooppuntwaarde en een hoog voorzieningenniveau.

2. Wonen aan de woonlinten van Wommelgem.

3. Wonen langs de Hoevestraat.

4. Wonen langs de Herentalsebaan in Het Laar.

2

3

4

FRAGMENTATIE EN VERHARDING IN WOMMELGEM

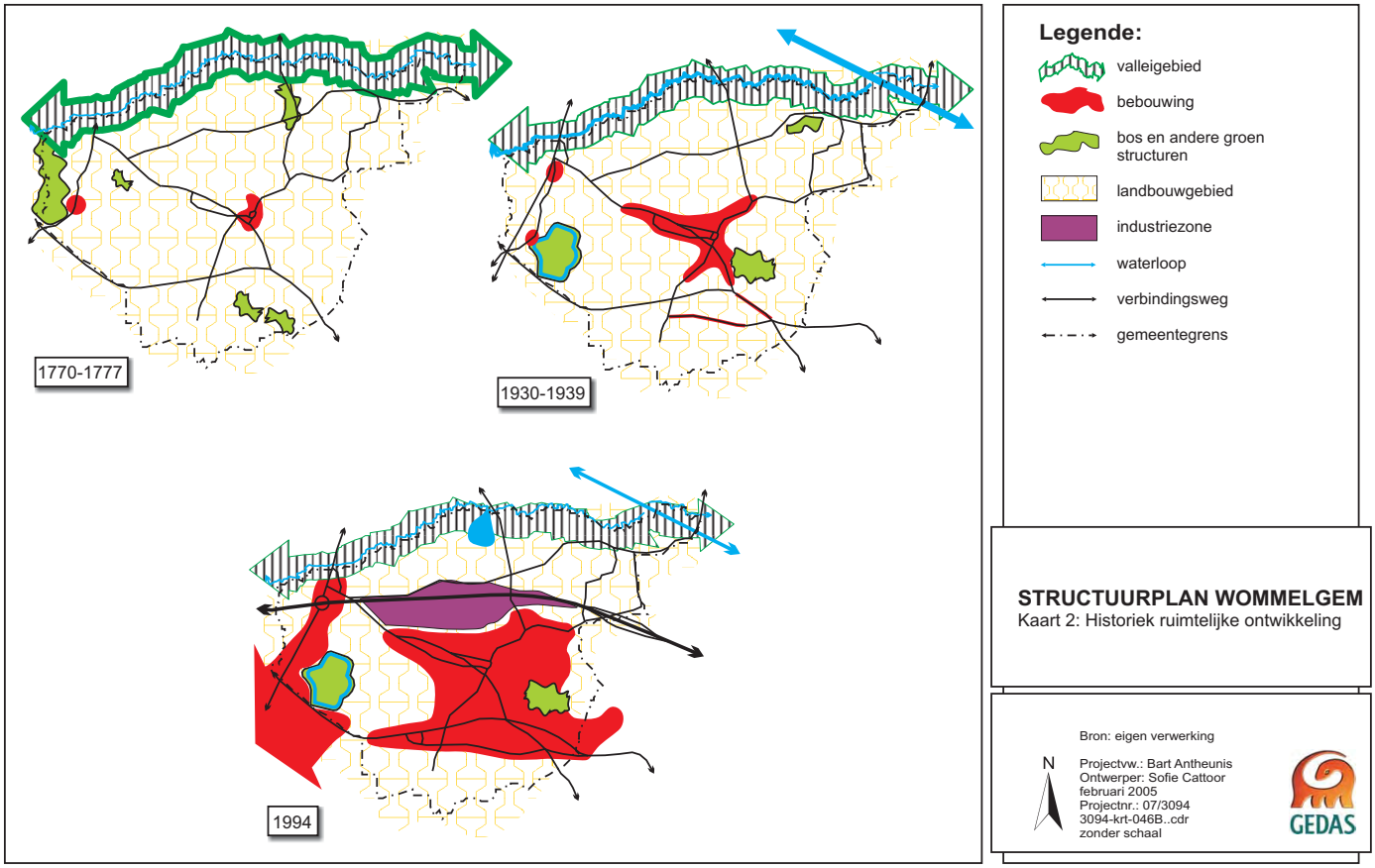
De ligging van Wommelgem - in de Vlaamse Ruit, op zeer nabije afstand van Antwerpen en doorkruist door belangrijke corridors - betekent dat Wommelgem zeer snel is getransformeerd van een landelijke gemeente naar een gemeente met een grote economische aantrekkingskracht. Voor meerdere gemeenten in de stadsrand van Antwerpen geldt dat er een vlucht plaatsvond van inwoners en activiteiten uit het centrum van Antwerpen naar de randen, op zoek naar een betere bereikbaarheid per auto en een groene (woon/werk)omgeving. **Doordat Wommelgem ook nog eens doorkruist wordt door een snelweg, het Albertkanaal en meerdere steenwegen, werd deze ontwikkeling alleen maar aangemoedigd en is de kleinschaligheid en samenhang van de ruimtelijke structuur in Wommelgem grotendeels verloren gegaan.** Daar komt bij dat er wel een grote uitgifte van grond voor economische functies beschikbaar kwam, maar dat hierbij weinig rekening werd gehouden met de knooppuntwaarde van deze gronden (zowel per auto als openbaar vervoer).

Deze transformatie wordt nog zichtbaarder wanneer het ruimtegebruik door de decennia heen wordt aanschouwd. De diagrammen in het gemeentelijk structuurplan laten zien hoe explosief de bebouwde (en voornamelijk verharde) ruimte is toegenomen in de gemeente. Daarbij wordt de ontwikkeling van de woonband en de industriezones ook steeds zichtbaarder. **Tussen 1985 en 1995 nam de bebouwde ruimte met maar liefst 41% toe, wat veel hoger is dan gemiddeld in Antwerpen of het arrondissement.** De afgelopen jaren nam de bebouwde ruimte minder snel toe, maar ondanks dit verleden vindt er nog steeds verharding van de open ruimte plaats.

BEVOLKINGSGROEI

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 zal in de komende decennia ook het aantal huishoudens toenemen tot 3,1 miljoen in 2040 (jaarlijks 16.200 huishoudens gemiddeld). Er wordt voorspeld dat met name huishoudens met samenwonenden, eenoudergezinnen of alleenstaanden zullen stijgen. Dit wordt mede veroorzaakt door de vergrijzing. Het aantal huishoudens zal dus sterker toenemen dan de bevolking.

Wat betreft de komende jaren stelt de Vlaamse overheid dat tot 2024 de bevolking in de meeste Vlaamse steden en gemeenten zal blijven groeien. Wel



Kaart uit het Structuurplan Wommelgem (2005), wat de ruimtelijke ontwikkeling van Wommelgem door de eeuwen heen toont. De hoge mate van verharding (en als gevolg daarvan fragmentatie) is bijzonder goed zichtbaar.

bestaat er veel lokale variatie. **Voor Wommelgem is de verwachting dat de gemeente ook de komende jaren blijft groeien, dankzij de ligging in de Antwerpse gordel.**

Op dit moment bevat Wommelgem 12.943 inwoners. De verwachting is dat Wommelgem in de komende 5 jaar met 3,6% zal groeien tot 13.411 inwoners. Voor 2035 wordt gerekend op 13.975 Wommelgemnaren, wat een groei van 8,0% ten opzichte van nu is. Wat betreft huishoudens geldt dat Wommelgem in 2020 5.253 huishoudens telt en ook dat aantal zal de komende jaren toenemen tot 5.550 huishoudens in 2025 (+5,7%) en uiteindelijk 5.837 huishoudens in 2035 (+11,1%). Daarmee groeit het aantal huishoudens harder dan het aantal inwoners, wat (deels) verklaard kan worden door de toename van eenpersoonshuishoudens als gevolg van vergrijzing. Ook in de afgelopen jaren zien we eenzelfde trend: het totaal aantal inwoners nam in Wommelgem minder snel toe dan in de provincie Antwerpen en het Vlaams gewest, maar de toename van het aantal private huishoudens nam relatief snel toe. De verwachting is dat in 2035 één op drie Wommelgemnaren 65+ zal zijn.

Bovenstaande groeiprognoses zijn een voorspelling op basis van de huidige trends, maar er zijn ook redenen om deze trends te willen keren, gezien de noodzakelijke transitie naar een duurzame leefomgeving. Het is aan Wommelgem en bovenlokale partijen om samen het gesprek te voeren over de toekomst van Wommelgem, juist omdat de gemeente ook zeer afhankelijk is van bovenlokale afhankelijkheden. Anderzijds kan de gemeente ook het voortouw nemen en zelf de Bouwmeesterscan gebruiken als opstap naar een visie. Daarbij is het een belangrijke vraag in hoeverre de gemeente nog kan én wil verstedelijken. Mits de gemeente blijft groeien, dan kan deze groei worden ingezet als hefboom voor andere opgaven. Een voorbeeld is verdere kernversterking in combinatie met verbeterde toegang tot groen, klimaatadaptieve maatregelen en een mobiliteitsplan.

BEVOLKINGSDICHTHEID

Net als andere gemeenten binnen de Antwerpse gordel kent Wommelgem een relatief hoge bevolkingsdichtheid voor Vlaamse begrippen, hoewel dit nog veel hoger is in omliggende gemeenten. In Wommelgem wonen er 990 inwoners / km^2, wat fors hoger is dan het Vlaamse gemiddelde van 488 inwoners / km^2. Toch wordt het streefdoel voor het grootstedelijk gebied met een dichtheid van 25 inwoners/ha bijna nergens gehaald. Ter vergelijking: Wijnegem heeft een dichtheid van 1248 inwoners / km^2 en gemeenten als Borsbeek, Mortsel en Edegem scoren ruim boven 2.500 inwoners / km^2. Iets verder weg van Antwerpen zien we direct lagere dichtheden, zoals Ranst met 446 inwoners / km^2 en Boechout met 643 inwoners / km^2. Daarbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat in Wommelgem ook veel bebouwd oppervlak in beslag wordt genomen door industrie- en handelszones.

In de gemeente zijn er lokale verschillen. Autolei en het Laar zijn echt stedelijke wijken, waar de gewenste dichtheid voor het grootstedelijk gebied van 25 woningen/ha op de meeste plekken wordt gehaald. Wommelgem Centrum heeft echter een veel lagere dichtheid met op veel plekken 'slechts' 10 woningen/ha. Daar komt bij dat er hier nog lege percelen zijn. Dat zijn interessante gegevens, want dat betekent dat de gemeente voor verdere groei eerst naar dit gebied kan kijken zonder open ruimte aan te snijden.

Overige delen van de gemeente, zoals de Pieting, de open gebieden in de woonband en het zuidelijk deel van Wommelgem Centrum hebben een veel lagere dichtheid. In deze gebieden vinden we wel heel wat zonevreemde woningen in agrarisch gebied en parkgebied. Dat betekent ook dat er op die plekken minder draagvlak is voor voorzieningen, openbaar vervoer en de aanleg of collectieve inkoop van energievoorzieningen. De autoafhankelijkheid neemt op die manier toe.

Vanwege deze verschillen laat de VITO-kaart ook een duidelijk verschil zien in de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau. **Over het algemeen geldt dat de gemeente behoorlijk goed scoort, met name in de woongebieden.** Het noordwesten van de gemeente daarentegen scoort veel lager, maar hier wonen ook weinig mensen. Wel bevat de centrale dorpskern veel meer voorzieningen, terwijl het Laar een beperkt voorzieningenniveau kent. Het Laar heeft echter een belangrijke band met het centrum van Borsbeek.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat duurzame verstedelijking voor Wommelgem betekent dat er moet worden ingezet op meer samenhang van de verschillende structuren én dat goed moet na worden gedacht in hoeverre de gemeente groei wil blijven faciliteren. Indien de gemeente hier wel voor kiest, is het noodzakelijk dat er rekening wordt gehouden met het voorzieningenniveau en met name de knooppuntwaarde, zodat men daadwerkelijk met het openbaar vervoer, op de fiets of te voet naar bestemmingen kan afreizen. Juist de locaties rondom openbaar vervoerhaltes dienen optimaal benut te worden. Dat past tevens binnen de visie van de provincie en het Vlaams gewest. Plannen voor mobipunten en plannen van Routeplan2030 kunnen zo gekoppeld worden aan plannen voor woningbouw.

WOONAANBOD EN -OPGAVE

Wommelgem telde in 2019 5.597 wooneenheden, waarvan 66,9% eengezinswoningen en 29,2%

appartementen. Daarmee ligt het aandeel eengezinswoningen hoger dan in de provincie (61,7%) en het aandeel appartementen juist iets lager (33,0%). Wel is in de afgelopen jaren het aandeel eengezinswoningen licht afgenomen en het aandeel appartementen enigszins toegenomen. In Wommelgem vindt appartementisering plaats, hoewel het aandeel gesloten bebouwing nog altijd dubbel zo laag ligt als in buurgemeenten. Daarnaast ligt ook het percentage open (33,2%) en halfopen bebouwing hoog (41,9%), wat energetisch en ruimtelijk gezien inefficiënt is. Huizen (incl. tuin) nemen ruim een vijfde van het gemeentelijk oppervlak in beslag.

De gemeente heeft aangegeven dat er bijna geen sprake is van leegstand in de gemeente. Volgens de data van de provincie ligt het aantal wooneenheden (+344) veel hoger dan het aantal huishoudens. Met de huidige prognoses moet Wommelgem - ongeacht de kwalitatieve vraag en het kwalitatieve aanbod - in de komende vijf jaar ongeveer tweehonderd woningen bijbouwen en in de komende vijftien jaar (tot 2035) bijna vijfhonderd woningen in totaal. Wel heeft de gemeente al enkele masterplannen klaarliggen, waardoor de aanvullende behoefte uitkomt op 160 - 200 woningen, die grotendeels na 2030 nodig zijn. Met de huidige vergrijzing lijkt het dat Wommelgem voornamelijk behoefte zal hebben aan woningen voor kleine huishoudens op locaties met een hoge knooppuntwaarde en een goed voorzieningenniveau. Er vindt immers ontgroening én vergrijzing plaats, waardoor de gemeente relatief veel eenpersoonshuishoudens kent. In 2035 zal ruim twee derde van de huishoudens uit één of twee personen bestaan. Gezien de beperkte hoeveelheid beschikbare ruimte én de nood aan leefbare, aantrekkelijke woonomgevingen (inclusief voldoende toegankelijk groen) dient het aandeel appartementen te blijven stijgen ten opzichte van (half-)open eengezinswoningen.

Wonen wordt nu vooral geënt op de centrale dorpskern en het Laar. Binnen deze kernen is nog enige ruimte om te ontwikkelen, met name in de dorpskern. Daarnaast zijn er nog een grotere en kleinere woongebieden, die in theorie ontwikkeld kunnen worden. Het is essentieel dat de gemeente óók actief stuurt randvoorwaarden voor gebieden die op privaat initiatief worden ontwikkeld. Daarbij worden nog vaak locaties uitgekozen aan de rand van kernen, hoewel deze locaties vaak al ingesloten liggen tussen linten, woningen of industrie. Eén van die gebieden is het Kwade Gat, wat tussen de kernen in ligt en qua voorzieningen vooral gericht zal zijn op Borsbeek. Met de invulling van dit gebied geeft Wommelgem verder invulling aan de woonband, terwijl de open ruimte juist zo kostbaar is. Dat is ook moeilijk tegen te houden, aangezien in het GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen de locatie van het Kwade Gat is herbestemd voor wonen. Daarnaast ligt de locatie nabij meerdere gewestwegen, terwijl de autoafhankelijkheid van nieuwe locaties te allen tijde voorkomen moet worden. Met een verzadigd hoofdwegennet tijdens spitsmomenten, ontstaat er immers al veel sluipverkeer op secundaire wegen. Tot slot is het een watergevoelige locatie, in een al verharde gemeente. Indien de gemeente besluit om hier daadwerkelijk woningen te ontwikkelen, vraagt dat om zorgvuldige stedenbouwkundige afwegingen.

Op andere locaties, zoals aan de Damiaanstraat en bij het Masterplan Borremans, wordt tegelijkertijd een maximale bouwhoogte van drie bouwlagen gehanteerd. Wel wordt een minimale dichtheid van 25 woningen / ha geëist. Op andere locaties, zoals bij het Masterplan Crollet of bij het Masterplan Kallement wordt hiervan afgeweken en is de bouwhoogte niet beperkt tot drie bouwlagen.

Tot slot ligt er aan de oostkant van Wommelgem nog een groot woonuitbreidingsgebied, waar deels nog geen uitspraak over gedaan is. Het onderzoeksteam adviseert de gemeente van harte om eerst de ruimte binnen bebouwd gebied optimaal te benutten en dit gebied te behouden als groene corridor.

BETAALBAARHEID

De gemiddelde verkoopprijs voor gewone woonhuizen lag in 2018 op €272.500, wat een stijging van 51,4% in 11 jaar tijd is. Daarmee is Wommelgem minder betaalbaar dan het Vlaams gemiddelde van €228.480 en een stijging van 63,6%. Voor appartementen, flats en studio's geldt dat de gemiddelde verkoopprijs in 2016 lag op €201.020, wat een stijging van 47,9% is sinds 2005. Dat is goedkoper dan gemiddeld in Vlaanderen (€227.855 en een groei van 58,2%). **Deze cijfers laten zien dat de gemeente steeds minder betaalbaar wordt, met name voor gewone woonhuizen.** Wel geeft 86% van de inwoners maximaal 30% van het gezinsinkomen uit aan wonen. Voor huurders is het duurder: 50% geeft meer dan 30% van het gezinsinkomen uit aan wonen. De gemeente bevat zeer weinig sociale huurwoningen, wat de gemeente minder inclusief maakt.

MORFOLOGISCHE ANALYSE

Op de volgende pagina's (p. 40-45) is een morfologische analyse toegevoegd, waarbij zes verschillende morfologieën in Wommelgem worden toegelicht. Deze analyse dient als een objectieve onderbouwing van de diagnose en tevens als input voor de ambities en transitieagenda. Met behulp van een datamodel is het ruimtegebruik in kaart gebracht, waarbij ook een link is gelegd met de dichtheid en de knooppuntwaarde.

DIAGNOSE BEBOUWDE OMGEVING

KANSEN

- Het aanwezige groen beter beleefbaar maken door het creëren van een aaneensluitend ecologisch-recreatief netwerk.
- Investeren in een veilig netwerk voor fietsers en voetgangers, met de nadruk op schoolomgevingen. Dit netwerk kan vervolgens onderdeel worden van een groter (regionaal) traag netwerk.
- Groei in de gemeente als hefboom voor andere opgaven en daarmee een kwaliteitsslag voor de woonomgevingen.

ZWAKTES

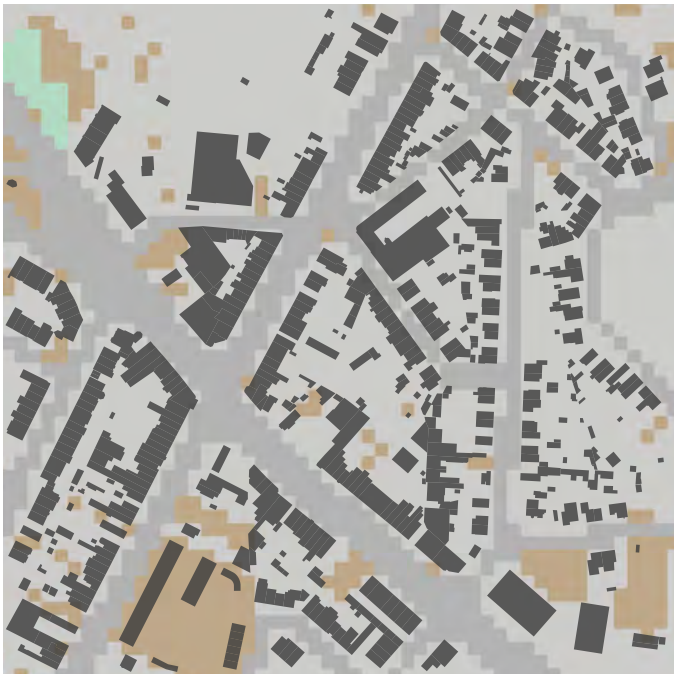
- De gemeente is zeer verhard, grotendeels door ontwikkelingen uit het verleden. Daarom moet de gemeente nu extra inzet tonen om de resterende onbebouwde ruimte te beschermen.
- De ligging binnen het grootstedelijk gebied leidt mogelijk tot nog meer fragmentatie en verkeer.
- Wommelgem moet inspelen op de vergrijzingstrend, onder andere met een toename van het aandeel appartementen wanneer er verder gebouwd wordt.

MORFOLOGISCHE ANALYSE

HERENTALSEBAAN

De grens tussen de gemeenten Wommelgem en Borsbeek ligt dwars door een stedelijke ontwikkeling die vergroeid is met de oude kern van Borsbeek en met Antwerpen. De belangrijkste as van deze kern is de Herentalsebaan, een radiale boulevard van Groot Antwerpen. Het gebied kent zowel lage dichtheid woningbouw als nieuwere appartementencomplexen. Er is een hoog niveau van voorzieningen en openbaar vervoer, inclusief het eindpunt van tramlijn 4.

Het deel binnen de gemeentegrens van Wommelgem omvat een paar auto-georiënteerde winkelcentra met een laag ruimtelijk rendement en grote parkeervoorzieningen.



Herentalsebaan - 500 x 500 m

Functies:	Kern
Typologie:	(wonen, voorzieningen)
Densiteit:	Gesloten
Aandeel weg per woning:	17 wo/ha
Aantal bouwlagen:	148,35 m²/wo
Voorzieningenniveau:	G+1+D
Knooppuntwaarde:	Zeer goed*
Afstand tot centrum:	Zeer goed*
Afstand tot station:	1,7 km[1]
Focus weggebruiker:	3,4 km[2]
	🚗 • • • •
Aandeel	🚶 • • •
infrastructuur:	22,3%
bebouwd gebied:	67,2%
(waarvan 35,6% bebouwing)	
landbouw	0,0%
groen:	0,9%
water:	0,0%
overig:	9,5%

[1] tot Borsbeek
[2] tot Antwerpen Oost

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

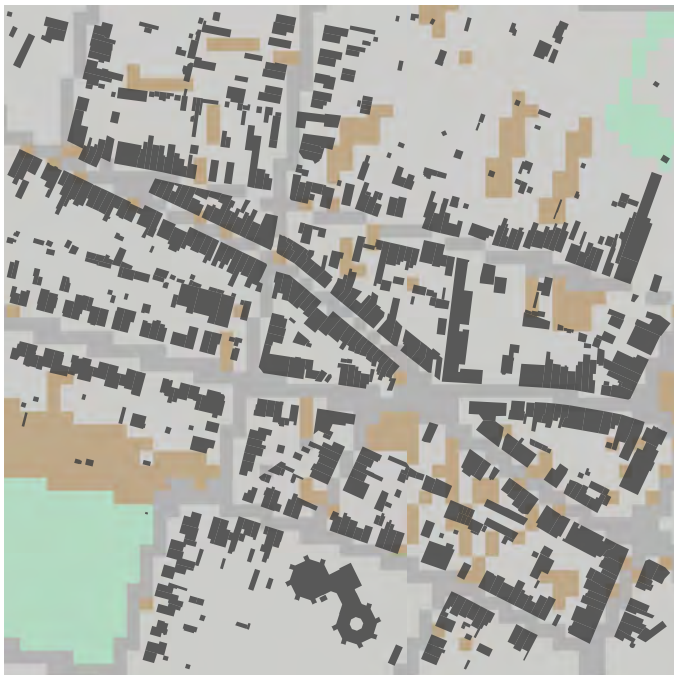
Openbaar vervoer:	Goede aanbod (tram, bus)
Onderwijs:	Goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Goed bereikbaar
Mobiscore:	8,9 / 10

bebouwd gebied
infrastructuur
bebouwing
landbouw
groen
water
overig

* Bron: VITO

DORPSKERN WOMMELGEM

De historische kern van Wommelgem kent een compacte centrum met een lage dichtheid. Voorzieningen zijn van een goed niveau en de bereikbaarheid naar overige kernen met openbaar vervoer is met de bus. Ondanks het centrale karakter neemt de auto nog steeds veel ruimte in de openbare ruimte. Dat is nogal aangemoedigd door de aanwezigheid van een parkeerterrein bij het belangrijkste kruispunt, voor de gemeentehuis. De kern bevat vooral twee á drielaagse woningen. In de Welkomstraat is een nieuw appartementencomplex in aanbouw met drie woonlagen. Verder zijn er nog enkele onbebouwde percelen. De hoeveelheid groen is beperkt en ligt vooral op privaat terrein.



Dorpskern Wommelgem - 500 x 500 m

Functies:	Dorpskern (wonen, voorzieningen)
Typologie:	Gesloten
Densiteit:	14,4 wo/ha
Aandeel weg per woning:	136,7 m²/wo
Aantal bouwlagen:	G+1+D
Voorzieningenniveau:	Goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	0
Afstand tot station:	5,8 km[1]
Focus weggebruiker:	
	• • •
Aandeel	• • • •
infrastructuur:	14,0%
bebouwd gebied:	70,1%
(waarvan 33,5% bebouwing)	
landbouw:	0,0%
groen:	5,9%
water:	0,0%
overig:	10,0%

[1] tot Antwerpen Oost

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goede aanbod (bus)
Onderwijs:	Goed bereikbaar
Winkels en diensten:	Goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Goed bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Goed bereikbaar
Mobiscore:	8,1 / 10

bebouwd gebied
infrastructuur
bebouwing
landbouw
groen
water
overig

* Bron: VITO

NIEUWE ONTWIKKELING

Ten noorden van het kruispunt tussen de E34/E313 en de R11 van Antwerpen ligt een geïsoleerde en relatief nieuwe ontwikkeling van woningen met drie lagen tussen verschillende commerciële functies, typisch voor de rand van de stad. Er zijn directe busverbindingen naar Borsbeek en Wommelgem en via de tramlijn 8 een directe verbinding naar het centrum van Antwerpen. De R11 veroorzaakt een hoge verkeersintensiteit midden door deze kleinschalige kern. De kern is op zichzelf compact, maar heeft geen continuïteit met andere woongebieden. Het lokale voorzieningenniveau is matig, wat de bewoners afhankelijk maakt van andere kernen en meer reisbewegingen veroorzaakt.

Nieuwe ontwikkeling naast de E34/E313 snelweg - 500 x 500 m

Functies:	Kern
Typologie:	(wonen, voorzieningen)
Densiteit:	Half-open
Aandeel weg per woning:	10,12 wo/ha
Aantal bouwlagen:	503,0 m²/wo
Voorzieningenniveau:	G+2
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	Zeer goed*
Afstand tot station:	2,3 km
Focus weggebruiker:	4 km[1]
	🚗 • • • • •
Aandeel	🚶 • • •
infrastructuur:	19,2%
bebouwd gebied:	29,0%
(waarvan 43,7% bebouwing)	
landbouw	0,0%
groen:	42,1%
water:	1,1%
overig:	8,6%

[1] tot Antwerpen Oost

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Goed bereikbaar (tram, bus)
Onderwijs:	Matig bereikbaar
Winkels en diensten:	Goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Matig bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Matig bereikbaar
Mobiscore:	8,5 / 10

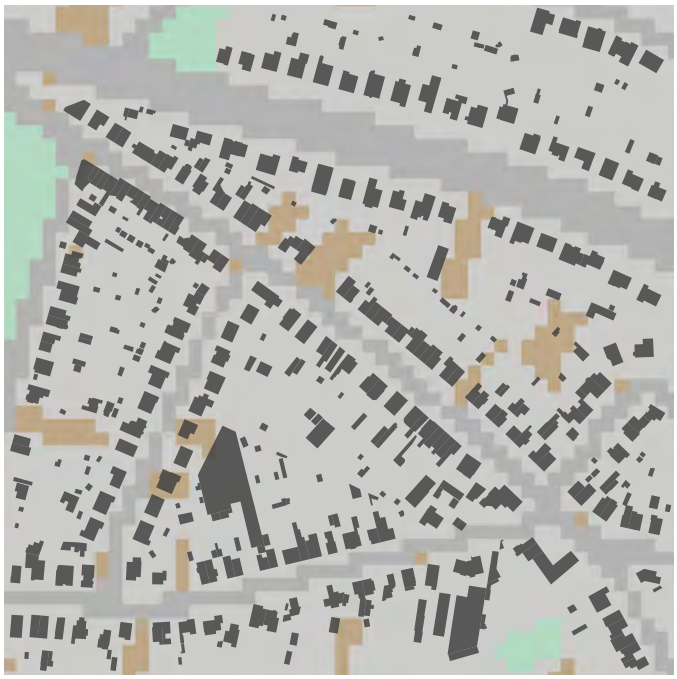
bebouwd gebied
infrastructuur
bebouwing
landbouw
groen
water
overig

* Bron: VITO

LAGE DICHTHEID WOONGEBIED DRIE MASTEN

Drie Masten is een relatief nieuwe ontwikkeling langs de Kempenlaan, ten oosten van de kern Wommelgem. De kenmerken van dit gebied zijn open bebouwing op brede percelen, vaak met grote tuinen en soms zelfs zwembaden.

Mobiliteit is auto-georiënteerd met parkeren voor de deur. Desondanks is het straatprofiel voorzien van fietspaden. Trottoirs zijn alleen aanwezig op de zijstraten. Er zijn vrije percelen in de wijk, vooral bij de kruising van Herentalsebaan en Kempenlaan. Groen ligt voornamelijk op privéterrein.



Lage dichtheid woongebied Drie Masten - 500 x 500 m

Functies:	Kern (wonen)
Typologie:	Open
Densiteit:	8,6 wo/ha
Aandeel weg per woning:	341,47 m²/wo
Aantal bouwlagen:	G+1+D
Voorzieningenniveau:	Goed*
Knooppuntwaarde:	Goed*
Afstand tot centrum:	1 km
Afstand tot station:	7 km[1]
Focus weggebruiker:	
	🚗 • • •
Aandeel	🚶 • • •
infrastructuur:	17,3%
bebouwd gebied:	74,4%
(waarvan 22,4% bebouwing)	
landbouw:	0,0%
groen:	3,2%
water:	0,0%
overig:	5,1%

[1] tot Antwerpen Oost/Lier

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Redelijk aanbod
Onderwijs:	Matig bereikbaar
Winkels en diensten:	Goed bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Matig bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Matig bereikbaar
Mobiscore:	7,7 / 10

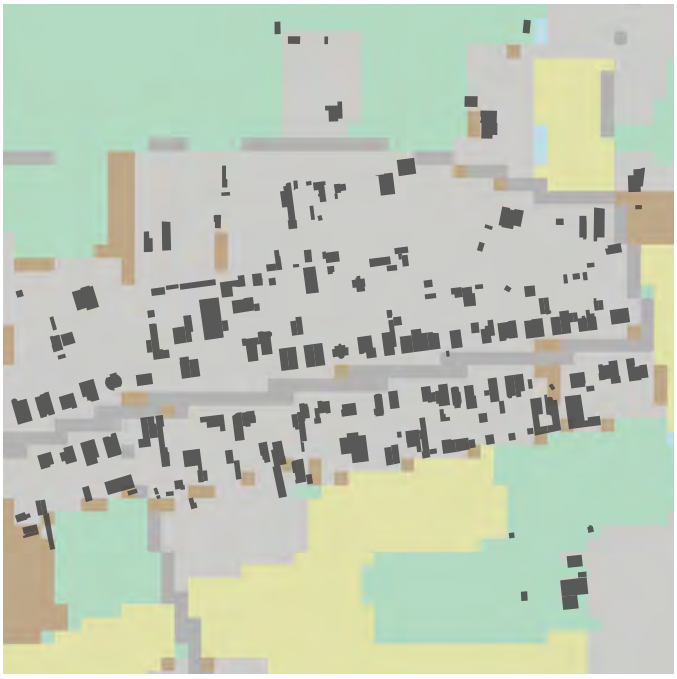
bebouwd gebied
infrastructuur
bebouwing
landbouw
groen
water
overig

* Bron: VITO

LINTBEBOUWING VAN ASSCHESTRAAT

Tussen Wommelgem en Borsbeek, in de omgeving van de fort, ligt lintbebouwing langs een oude agrarische weg. Kenmerkend voor het lint is de open bebouwing met diepe percelen. De bewoners vallen onder een hoge inkomenscategorie. Er zijn relatief veel woningen met zonnepanelen.

Mobiliteit is auto-gebaseerd en er zijn geen trottoirs of fietspaden aanwezig. Er is een bushalte aan de Herentalsebaan op ongeveer 500 meter naar het zuiden. Het gebied ligt binnen een redelijke voet- en fietsafstand naar de kernen Wommelgem (1,6 km) en Borsbeek (1 km). Het aandeel weg per woning is hoog, maar er is tegelijkertijd ook veel open ruimte in de nabijheid.



Lintbebouwing Van Asschestraat - 500 x 500 m

Functies:	
Typologie:	Lintbebouwing (wonen)
Densiteit:	Open
Aandeel weg per woning:	3,6 wo/ha
Aantal bouwlagen:	228,5 m²/wo
Voorzieningenniveau:	G+1+D
Knooppuntwaarde:	Beperkt*
Afstand tot centrum:	Beperkt*
Afstand tot station:	1,4 km
Focus weggebruiker:	4,6 km[1]
	🚗 • • • • •
Aandeel	🚶 •
infrastructuur:	5,2%
bebouwd gebied:	49,1%
(waarvan 48,1% bebouwing)	
landbouw	13,4%
groen:	27,4%
water:	0,2%
overig:	4,7%

[1] tot Antwerpen Oost

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

(bereik te voet / per fiets)

Openbaar vervoer:	Redelijk aanbod
Onderwijs:	Matig bereikbaar
Winkels en diensten:	Matig bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Matig bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Matig bereikbaar
Mobiscore:	8,1 / 10

bebouwd gebied
infrastructuur
bebouwing
landbouw
groen
water
overig

* Bron: VITO

KRUISPUNT EENHORN

Ten noordoosten van de hoofdkern Wommelgem ligt een kleine ontwikkeling rondom het kruispunt van de Oelegemsteenweg en de Eenhoornstraat. Er zijn voornamelijk open en half-open bebouwing met kleine percelen. De kern Wommelgem ligt op 2,3 km afstand, maar voorzieningen zijn dichterbij te vinden in de buurgemeente Wijnegem, op slechts 500 m afstand.

Het gebied is zeer auto-georiënteerd en heeft geen openbaar vervoervoorzieningen. Er zijn fietspaden aangelegd langs de wegen, maar geen trottoirs. De geisoleerde ligging heeft wel als voordeel dat er veel groen in de omgeving is.

Geisoleerde woongebied Eenhoorn - 500 x 500 m

Functies:	Lintbebouwing (wonen)
Typologie:	Open
Densiteit:	2,12 wo/ha
Aandeel weg per woning:	730,5 m²/wo
Aantal bouwlagen:	G+1+D
Voorzieningenniveau:	Matig*
Knooppuntwaarde:	Matig*
Afstand tot centrum:	2,3 km
Afstand tot station:	7,6 km[1]
Focus weggebruiker:	
	🚗 • • • • •
Aandeel	🚶 •
infrastructuur:	7,8%
bebouwd gebied:	23,0%
(waarvan 15,8% bebouwing)	
landbouw:	10,0%
groen:	50,0%
water:	2,2%
overig:	7,0%

[1] tot Antwerpen Oost

MOBILITEIT / VOORZIENINGEN

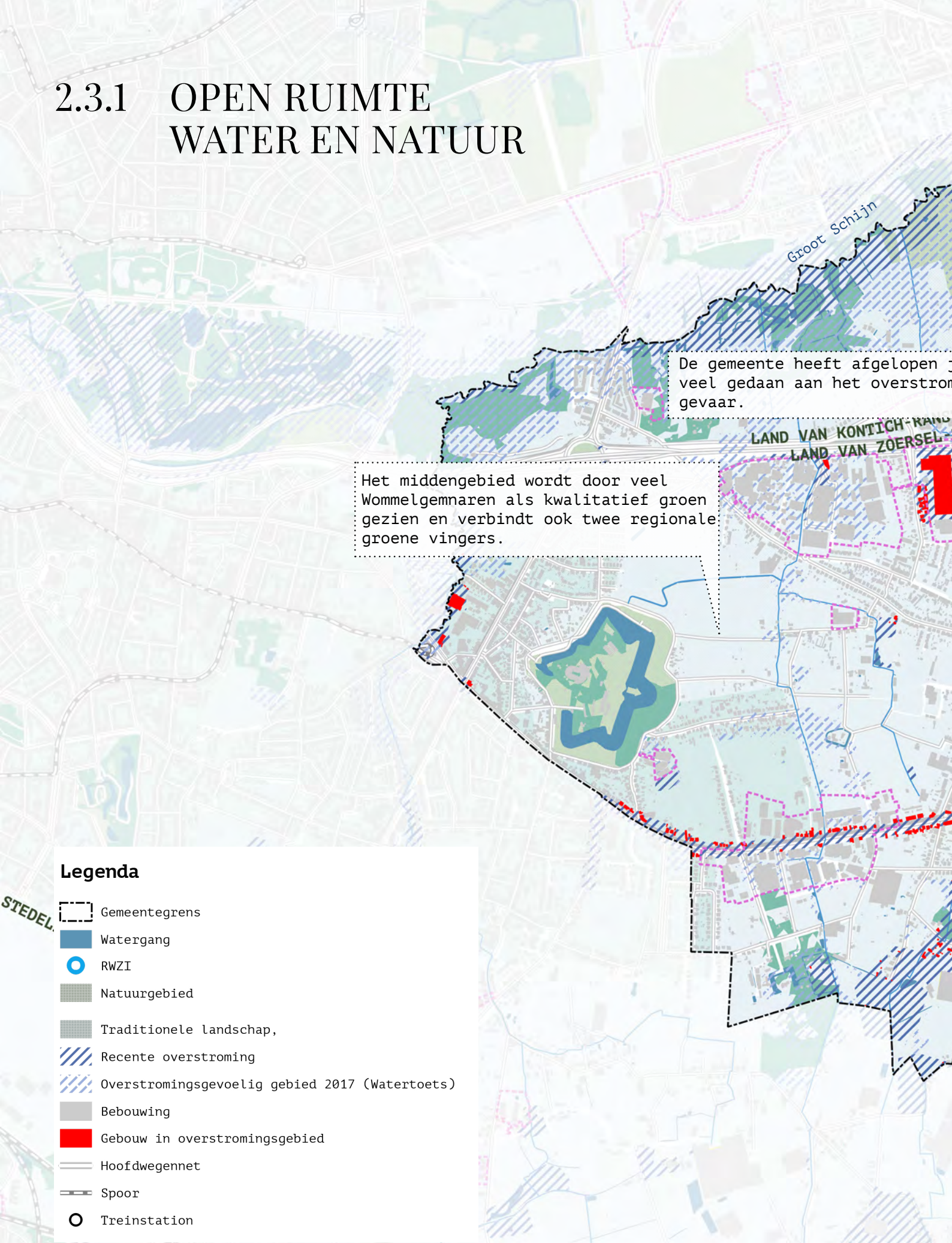
(bereik te voet / per fiets)

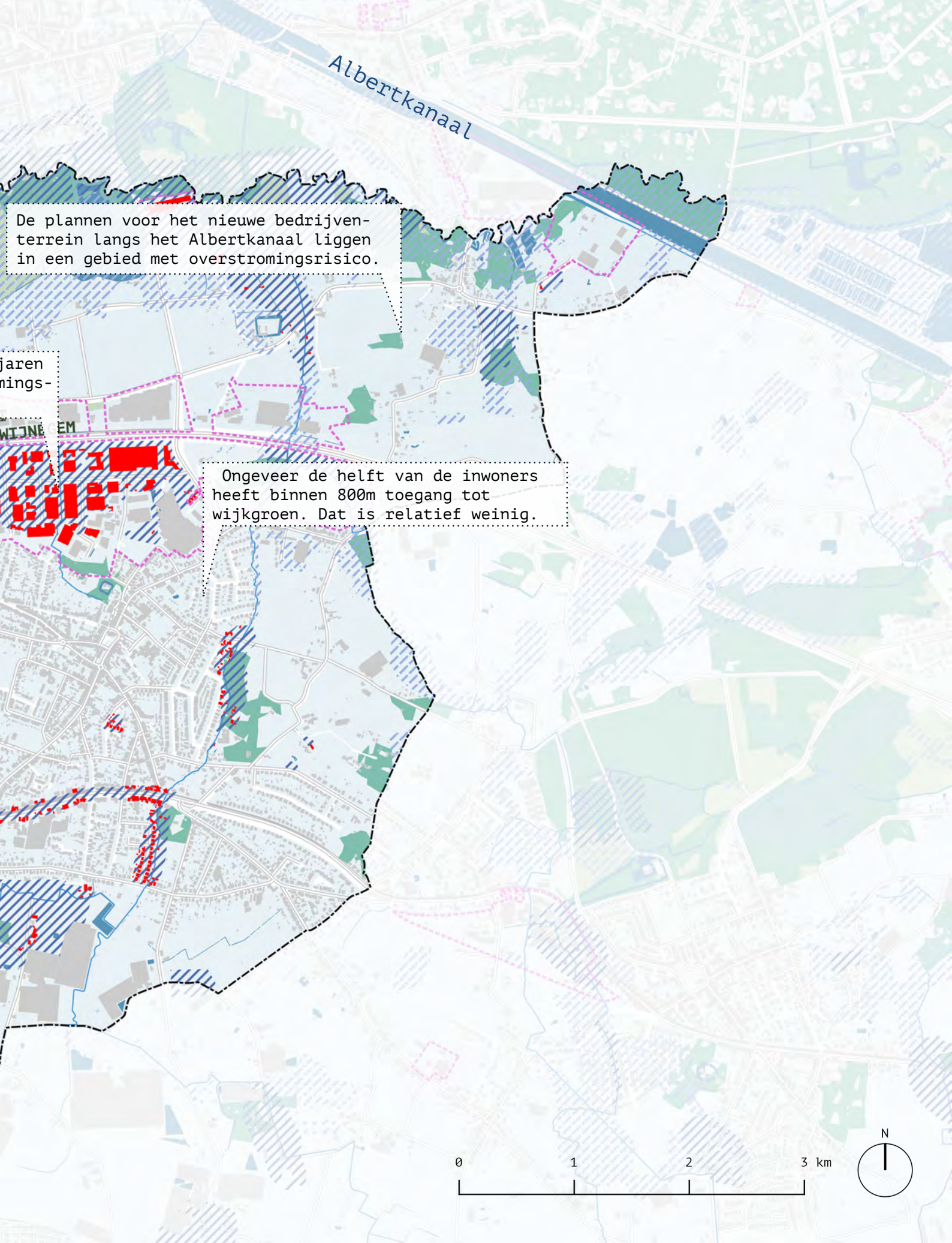
Openbaar vervoer:	Beperkte aanbod
Onderwijs:	Beperkt bereikbaar
Winkels en diensten:	Matig bereikbaar
Ontspanning, sport en cultuur:	Beperkt bereikbaar
Gezondheid en zorg:	Beperkt bereikbaar
Mobiscore:	6,8 / 10

bebouwd gebied
infrastructuur
bebouwing
landbouw
groen
water
overig

* Bron: VITO

2.3.1 OPEN RUIMTE WATER EN NATUUR




Albertkanaal
De plannen voor het nieuwe bedrijven-
terrein langs het Albertkanaal liggen
in een gebied met overstromingsrisico.
jaren
mings-
WIJNE
EM
Ongeveer de helft van de inwoners
heeft binnen 800m toegang tot
wijkgroen. Dat is relatief weinig.
0
1
2
3 km
N

NATUUR

Wommelgem is vandaag de dag geen zuivere buitengebiedgemeente meer, maar maakt onderdeel uit van de stadsrand van het stedelijk gebied van Antwerpen. De open ruimte in de gemeente heeft voornamelijk een agrarische functie. Open ruimte en natuur zijn in Wommelgem relatieve begrippen. Het areaal is sterk versnipperd door wegen en bebouwing.

Twee gebieden in de gemeente hebben een grote natuurwaarden en maken ook onderdeel uit van een grootschalig natuurnetwerk: de Groot Schijnvallei en Fort 2 en het middengebied. Beide sluiten aan bij het randstedelijk groen en zijn belangrijke stepping stones voor de groene vingers van Antwerpen.

Op het gebied van natuurbeleid werkt de gemeente samen via 'Regionaal landschap de Voorkempen' aan het behoud en het verbeteren van het landschap en het vergroten van het draagvlak voor natuur- en landschapszorg. Daarnaast houdt ook Natuurpunt zich bezig met het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit in de gemeente.

DE GROOT SCHIJNVALLEI

De Groot Schijnvallei is de belangrijkste getuige van het traditionele landschap in de gemeente en is een belangrijke open ruimte in de gemeente. Het valleigedeelte ter hoogte van de Beemdkant is één van de laatste beschermde rustgebieden voor fauna en flora in de grootstedelijke regio Antwerpen. Een deel van het valleigebied ligt op de gemeentegrond van Wommelgem, maar omdat het Groot Schijn tevens de gemeentegrens vormt, valt de andere helft van de vallei buiten het gebied van de gemeente. Via dit beekdal dringt de natuur, als groene vinger, diep in het verstedelijkt gebied door, tot het Provinciaal Groendomein Rivierenhof, het grootste park in de stad Antwerpen. Dit is ook onderdeel van het Groen Kruis, een project om de open ruimte en groengebieden ten oosten van Antwerpen te verbindingen.

Desondanks is het gebied geen onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk, maar is aangemerkt als natuurverwevingsgebied. Ook is het onderdeel van de natte natuurverbinding en open ruimte verbinding van grootstedelijk gebied Antwerpen. Natuurpunt heeft de vallei aangewezen als natuurkernzone: een zone met hoge biodiversiteit, waarin elke toekomstige activiteit die dit in gevaar kan brengen uit den boze is.

In het noordwesten heeft de vallei ingrijpende veranderingen ondergaan ten gevolge van de aanleg van golfterrein Ternesse. Het golfterrein markeert als het ware het begin van het stedelijke gebied. De vallei heeft hier dan ook een erg parkachtig karakter. Op het golfterrein liggen enkele zeer waardevolle natuurkernen.

In de vallei zijn momenteel weinig tot geen recreatieve functies en wandelroutes te vinden. **Een recreatieve trage route door De Groot Schijnvallei richting Rivierenhof zou een unieke kans zijn om inwoners een alternatieve groene route richting Antwerpen te bieden en tegelijkertijd groene recreatie aan te bieden.** Hiervoor is het golfterrein een grote private barrière waar de route door zou moeten. De gemeente gaf aan in het verleden hier gesprekken over te hebben gevoerd met de eigenaren van het golfterrein. De combinatie van een publieke route door een privaat golfterrein is een toepassing die vaker wordt gedaan. Wel vraagt dit om goed ontwerp, zodat de combinatie met recreatieve mobiliteit niet resulteert in een lagere functionaliteit van de natuur.

Tijdens gesprekken met de gemeente bleek dat De Groot Schijnvallei voor inwoners van Wommelgem

WATER IN CIJFERS

516,31 ha van Wommelgem is bebouwd. Dat is 39,7% van de gemeente.

36,4% van de gemeente bestaat uit open ruimte ten opzichte van de totale oppervlakte. 72,6% van de gemeente is onverhard (2015).

15,1% van de huishoudens woont in of nabij overstromingsgevoelig gebied.

1,9% van het gemeentelijk oppervlak bestaat uit water. 0,1% is moeras.

niet als een toegankelijk natuurgebied wordt gezien. De belevingswaarde is laag. Dit komt onder andere door de beperkte toegankelijkheid van het gebied door de blokkade van de E34/E313. **Het is daarom van belang dat de gemeente bruggen over de E34/E313 aantrekkelijk inricht voor langzaam verkeer en trage wegen doortrekt vanuit deze routes door het natuurgebied.**

Het ecologische belang en de groene kwaliteit van de Groot Schijnvallei is groot. Daarom is het cruciaal dat de gemeente zich hard maakt voor dit stukje natuur in Wommelgem en voorkomt dat eventuele uitbreidingen van bedrijventerreinen of nieuwe bedrijventerreinen afbreuk doen aan de ecologische waarde van dit natuurgebied. Mochten uitbreidingen toch noodzakelijk zijn, dan kan eerst de efficiëntie van het ruimtegebruik van huidige bedrijventerreinen onder de loep worden genomen. Ook kan de gemeente eisen stellen aan de duurzaamheid (van de bouw) van deze bedrijventerreinen, inpassing in het landschap en ruimte voor water.

Daarbij is het ook van belang te benadrukken dat de vallei ook op hogere schaalniveaus grote waarde heeft. Als Antwerpen het lobbenstadmodel in stand wil houden, horen daar ook kwalitatieve, toegankelijke groene vingers bij. Daar staan compacte bebouwde lobben tegenover, indien er ruimte moet worden gevonden voor verdere groei.

FORT 2 EN HET MIDDENGEBIED TUSSEN HET LAAR EN WOMMELGEM

Fort 2 is een cultuurhistorisch waardevol monument dat een vrij grote diversiteit aan plant en diersoorten (met name vleermuizen) herbergt. Daarom, samen met veel andere forten van de fortengordel, is het fort aangewezen als habitatrichtlijngebied en Natura 2000-gebied. Gezien de ligging van het fort - tegen de bebouwing van het Laar aan en met lintbebouwing aan de oostkant - ligt er druk op de natuurwaarde van het fort. Het is essentieel om ervoor te zorgen dat dit gebied geen nadeel ondervindt van nabijgelegen landbouw en bebouwd gebied, bijvoorbeeld door stikstofdepositie of andere schadelijke stoffen. Zorgvuldige omgang met het fort is niet alleen belangrijk; er moet ook naar de omgeving gekeken worden. Zo kan onderzocht worden hoe het fort beter kan functioneren als ecologische stapsteen door het naastgelegen landbouw- en recreatiebinnengebied te extensiveren. De natuurwaarden van het

1.

2.

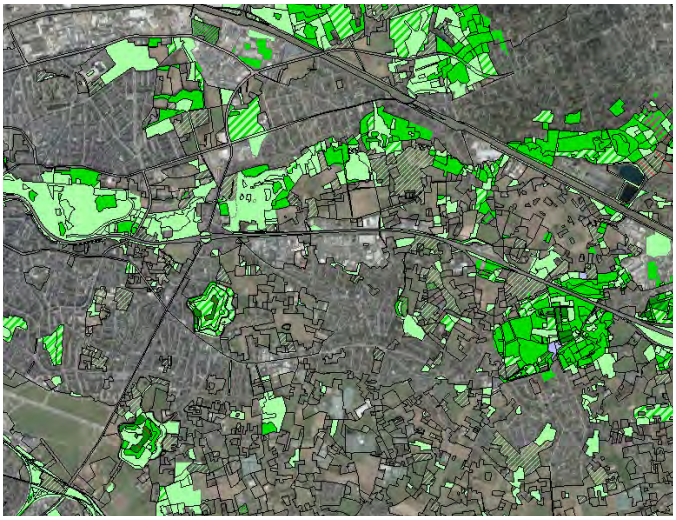
3.

1-2. Groot Schijnvallei

3. Koude beek tussen Wommelgem en Deurne

4.

5.



6.

4. Fortgracht bij de Brialmontfort

5. Albertkanaal te Wommelgem

6. Habitatrichtlijngebieden en biologische waarderingskaart, Geopunt.be

fort zijn echter voornamelijk gelinkt aan het belang voor vleermuizen. Verdwijnen van kleine landschapselementen, gebruik van pesticiden en verdroging zal een grote impact hebben. **De gemeente kan dit gebied verduurzamen door de ecologische waarde te waarborgen en versterken, het gebied te ontsnipperen en eventueel ruimte te geven aan functies die bedragen aan het groene en recreatieve imago**. Uiteindelijk blijft het Fort een plek waar veel verenigingen zijn gehuisvest en wat gedeeltelijk toegankelijk is, terwijl het voor veel inwoners een kwalitatieve groene plek nabij hun woonomgeving kan zijn. Ook is het Fort een belangrijke plek binnen Gruunrant.

Een manier om deze open ruimte gebieden te verduurzamen is de inzet op (gemeenschappelijke) duurzame landbouw, waar momenteel enkele initiatieven van zijn gestart in dit gebied. Ook Natuurpunt streeft naar een zone met natuurgerichte landbouw met de nadruk op de korte keten en direct contact met de consument. Een gedeelte kan gereserveerd voor haagkanten, bomenrijen, bosjes en bloemrijke wegkanten, zodat er invulling gegeven kan worden aan natuurdoelen en recreatiedoelen. In het algemeen kan een samenwerking worden opgezet met landbouwers - met name de grondeigenaren nabij biologisch waardevolle gebieden - om hen een bijdrage te laten leveren aan natuurgericht beheer en verduurzaming van de landbouwpraktijken. Daar moet wel een vergoeding of ondersteuning tegenover staan, omdat landbouwers hiermee een maatschappelijke dienst bewijzen.

Naast de ecologische kracht van het Fort is het ook een belangrijk, zoals beschreven op de gemeente website, 'recreatiedomein' waar sport, cultuur en erfgoed hand in hand gaan. Het buitenfort is vrij te bezoeken en het binnenfort is enkel toegankelijk tijdens activiteiten van verenigingen of tijdens rondleidingen of speciale evenementen. **Dit recreatiedomein is van belang voor de gemeenschap in de gemeente Wommelgem. Daarom is het belang deze activiteiten te koesteren en eventueel uit te breiden. Daarnaast is het Fort 2 en de historie een belangrijk toeristische trekpleister. De gemeente kan in samenwerking met Antwerpen hierop inzetten door een toeristische groene fortenroute voor te stellen die de fortengordel van Antwerpen verbindt.**

In het Structuurplan van de gemeente wordt de 'woonband' nog genoemd, wat de zone van het Laar en het dorp Wommelgem betreft met daartussen het open gebied met het Fort. Wanneer de gemeente dit inderdaad beschouwt als een gebied waar gebouwd mag worden en waar verkeer zich kriskras doorheen mag

bewegen (bijvoorbeeld naar het Brieleke) gaat dit ten koste van de aantrekkelijkheid van de gemeente. Juist in de verharde woongebieden met een behoorlijke dichtheid is het essentieel om in goed toegankelijke uitloopgebieden te voorzien. Dat is zowel vanuit ecologisch als recreatief oogpunt belangrijk. Bovendien speelt dit niet alleen op lokale schaal, maar ook op regionale schaal. Dit gebied kan functioneren als noord-zuidelijke verbinding tussen de groene vinger van de Schijnvallei en de groene vinger rond de Pieting.

Het is van belang om deze verbinding tussen de groene vingers te koesteren door nieuwe bebouwing in dit open gebied tegen te houden en eventuele versnipperde bebouwing af te bouwen. Ook kan er worden ingezet op het verbinden van deze ecologische verbindingen met trage wegen zodat de inwoners van de gemeente toegang hebben via dit middengebied richting de groene vingers.

Buiten de eerder benoemde kwaliteit die er nu al aanwezig is in dit gebied is het van belang **op gemeentelijke schaal dit gebied te verbinden met de woonkernen door trage wegen en groene verbindingen van de woonkernen tot het middengebied te maken.**

RUIMTE VOOR BEKEN

Het watersysteem wordt met name bepaald door de topografie (een noordelijk afhellend oppervlak) en de natuurlijke structuur van de Groot Schijnvallei. De vallei zelf is zeer gevoelig voor de grondwaterstand en de kwaliteit van het grondwater. Wanneer de grondwaterstand te erg fluctueert, heeft dit gevolgen voor het natuurlijke evenwicht. Met klimaatverandering neemt het risico op droogte of juist wateroverlast toe. Als overstromingsgebied kan de vallei bovendien bijdragen aan het verminderen van wateroverlast voor omliggende bebouwde gebieden. Wel moet er voldoende ruimte voor de vallei en de rivier het Groot Schijn gereserveerd blijven. Momenteel is de sterk kronkelende rivier sterk ingedijkt, waardoor het waterbufferend vermogen beperkt is. Ook moet worden opgepast dat er geen verontreinigende stoffen worden ingespoeld.

Op de vallei sluiten tal van beken aan, die naar het zuiden lopen. De vele zijtakken van Het Groot Schijn brengen op bepaalde plekken overstromingsgevaar mee. Dit gevaar heerst voornamelijk op gebieden waar ook veel verharding te vinden is zoals op de bedrijventerreinen. Bedrijventerrein Kapelleveld is een voorbeeld van een bedrijventerrein waar veel overstromingsgevaar heerst (ook aangewezen als signaalgebied), bijvoorbeeld bij de beek die tussen twee verharde parkeerterreinen ligt haaks op de Koralenhoeve straat. De gemeente ziet deze problematiek in en heeft de laatste jaren enkele zijbeken meer ruimte gegeven om overstromingsgevaar te verminderen.

Daarnaast brengen beken en natte natuur ook recreatieve kwaliteit met zich mee voor de inwoner van de gemeente. In Wommelgem is minder groen in de wijk te vinden per inwoner vergeleken met het gemiddelde in Vlaanderen. **Vandaar dat het van belang is goede trage verbindingen te bieden richting grotere kwalitatieve groenstructuren zoals Het Groot Schijn.**

KASTELEN

Naast de grote groene structuren maken ook verschillende kleine plekken onderdeel uit van het natuurnetwerk van de gemeente, met name de kastelen van Selsaeten, Verbrand Hof en Hulgenrode en de omringende bossen en parken hebben natuurwaarde. Ook hier liggen kansen om recreatieve en natuurlijke waarden te koppelen en hier gezamenlijk in te investeren.

LANDBOUWGEBIED

In de gemeente Wommelgem zijn drie landbouwgebieden met natuurwaarde, vaak in de vorm van kleinschalige landschapselementen: Hoge Keer / Lage Keer, Selsaeten en De Pieting.

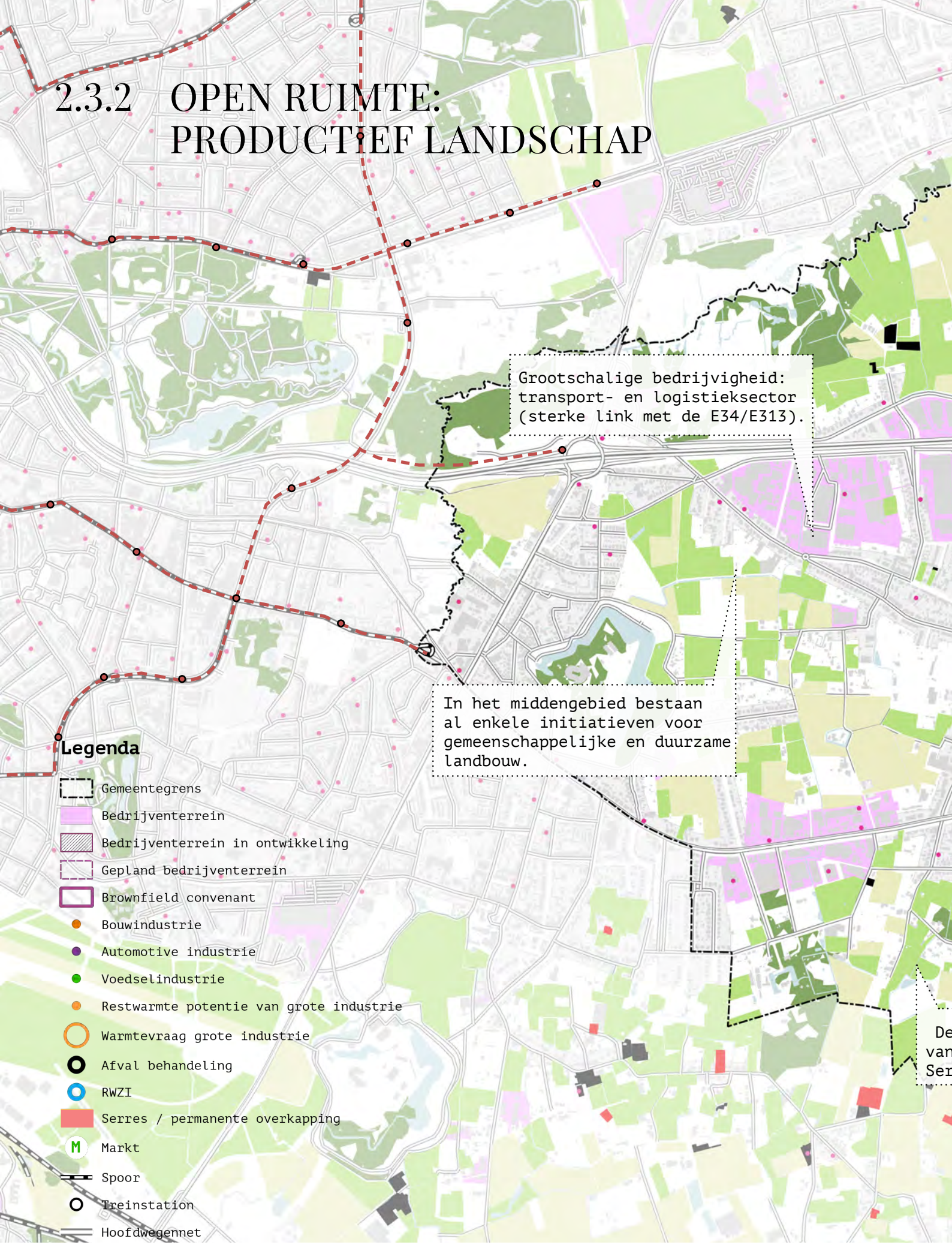
De Hoge Keer / Lage Keer is een hoofdzakelijk agrarisch gebied rijk aan kleine landschapselementen en enkele biologisch zeer waardevolle bosrelicten.

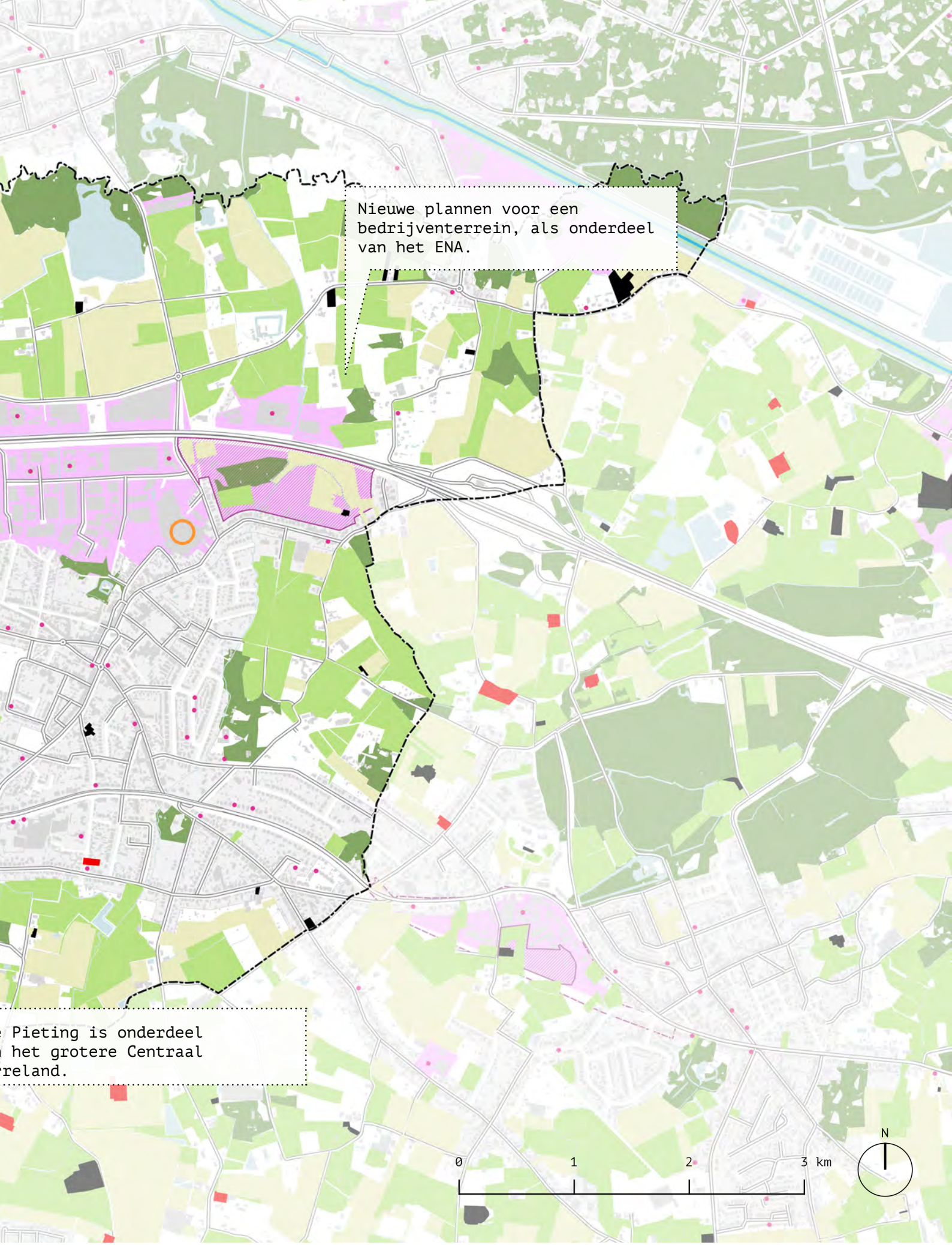
Selsaeten is een kleinschalig agrarisch landschap met enkele zeer waardevolle en biodiverse percelen. Dit traditioneel Zuid-Kempens boerenlandschap verandert in een monocultuur van maïs en hierdoor verliest het zijn drie maatschappelijke functies: behoud van boerennatuur, zone voor zachte recreatie en voedselvoorziening.

De Pieting is een relatief grootschalig agrarisch gebied, dat onderdeel uitmaakt van een regionaal serrebied. Het is relatief arm aan natuurwaarde. De natuur staat hier zwaar onder druk staat door intensivering van de veeteelt, het verdwijnen van kleine landschapselementen en de uitbreidende serreteelt. Dit gebied maakt wel deel uit van een van de groene vingers van Antwerpen.

Over het algemeen heeft agrarisch gebied de potentie om meer recreatieve en natuurlijke nevenfuncties te ontplooien, nu het gebied verder verstedelijkt. Kansen voor de natuur, recreatie en landbouw kunnen hier verweven worden. Dat vraagt wel inzet van landbouwers en een andere bedrijfsvoering: van productiegericht naar natuurgericht. Dat vraagt om compensatie voor misgelopen inkomsten.

2.3.2 OPEN RUIMTE: PRODUCTIEF LANDSCHAP




Nieuwe plannen voor een bedrijventerrein, als onderdeel van het ENA.
e Pieting is onderdeel
het grotere Centraal
rreland.
0
1
2
3 km
N

De gemeente Wommelgem maakt op economisch vlak ontegensprekelijk deel uit maakt van het grootstedelijke gebied van Antwerpen. Wommelgem is een economisch knooppunt dat vooral op logistiek vlak goed scoort vanwege de goede bereikbaarheid over de weg. Daarmee speelt Wommelgem een bovenlokale economische rol.

WERKGELEGENHEID

Met een beroepsbevolking van ongeveer 7.500 Wommelgemnaren en aantal banen van ongeveer 8.500 banen, is er sprake van een jobratio van 114% in Wommelgem, in 2016. Tussen 2006 en 2016 nam het jobratio geleidelijk toe van 103% naar 114%. In totaal is ongeveer 6,4% werkloos, wat onder het Vlaams gemiddelde is. In totaal telde Wommelgem in 2016 ongeveer 1.500 actieve ondernemingen.

Het is opvallend dat Wommelgem een grote in- en uitgaande pendelstroom kent. De inkomende pendel was in 2016. 6.430 en de uitgaande pendel is 4.160. Onder andere richting Antwerpen en Ranst is een grote pendel te zien. De grote inkomende pendel is te verklaren door de verschillende bedrijventerreinen die in Wommelgem gelegen zijn. **Momenteel bestaat de inkomende pendel richting bedrijventerreinen voornamelijk uit autoverkeer. Daarom is het van belang om alternatieven aan te bieden die minder verkeer op de weg en bijdragen aan de klimaatdoelen van de gemeente.**

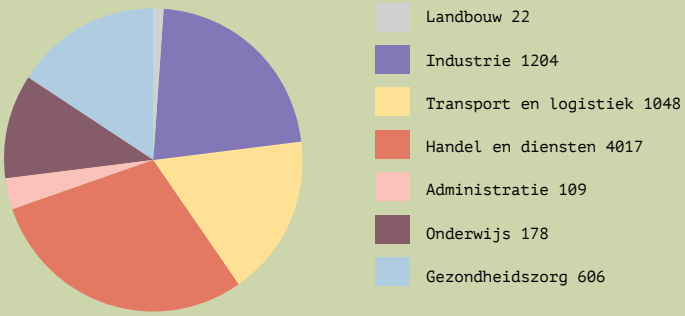
Wanneer we uitzoomen, blijkt Wommelgem gelegen tussen het stedelijk conglomeraat van Antwerpen en de streek de Voorkempen. Met de ontwikkeling van bedrijventerreinen langs de E34/E313 is Wommelgem een belangrijk functie gaan vervullen voor zowel het bovenlokale grootstedelijk gebied Antwerpen als de oostelijke grootstadspoort tot economische activiteiten. De benoeming van Grootstadspoort betekent tegelijkertijd een sleutelpositie: Wommelgem is gelegen op de plek waar meerdere structuren elkaar doorkruisen en met elkaar overlappen. Om dit daadwerkelijk een sleutelpositie te kunnen noemen, dient Wommelgem 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 worden, in plaats van andersom.

GROOTSTEDELIJK GEBIED ANTWERPEN

Het grootstedelijk gebied Antwerpen (2005) reikt tot aan de oostelijke grens van Wommelgem. 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 'aanbod-

PRODUCTIVITEIT IN CIJFERS

Tewerkstelling per sector



4.160 forenzen vertrekken dagelijks uit Wommelgem voor werk en **6.430** forenzen komen naar Wommelgem om te werken (2016).

112,8 arbeidsplaatsen per 100 Wommelgemnaren. In Vlaanderen ligt dit percentage op 75% (2015)

15,7% van de jongeren onder 25 is desalniettemin werkloos (2015), tegenover 16,9% in Vlaanderen.

8%-punt is het verschil in werkzaamheidsgraad tussen mannen en vrouwen (20-64 jaar). 79,2% van de mannen werkt en 71,2% van de vrouwen. Het Vlaams verschil is 7,6%-punt. (2015)

372 ha (28,6%) van het gemeentelijk oppervlakte wordt in beslag genomen door landbouw (2018).

beleid'. Daarbinnen zijn krachtlijnen voor ruimtelijke ontwikkelingen gedefinieerd, waarvan de volgende van invloed zijn op Wommelgem en omgeving en van belang wanneer Wommelgem haar rol wil herprofileren binnen deze structuur:

- Het Schijn 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. De beperkte delen van het Schijn die zijn opgenomen als Natura2000 liggen echter in Ranst en Zoersel.
- Er is behoefte aan polen als dragers en potenties van gemengde stedelijke functies op het niveau van een stadsdeel, onder meer op kruispunten van infrastructuren. In de richtingen van Wommelgem en sluiten de invloedsgebieden van de polen bij elkaar aan tot corridors volgens de radiale uitvalswegen.
- Het tramnet behoort tot de mental map van vele Antwerpenaren. Tramlijnen zijn ruimtelijk structurerend omdat zij dikwijls nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op gang brengen en een motor vormen van (stedelijke) dynamiek.
- Brugpoorten, grootstadspoorten, de A12, het Albertkanaal en de haven als structuurbepalende economische dragers. De economische ruggengraat van het grootstedelijk gebied wordt gevormd door een aantal grootschalige dragers. De ontwikkelingen langs de knopen aan de ring, de potenties voor uitbreidingen langs de hoofdwegen E17/E19/E313, de economische as A12 en de zeehaven zijn sturend voor de economie in grootstedelijk gebied.

Deze krachtlijnen betekenen dat Wommelgem alsnog dit gebied zal dienen voornamelijk in oost-westelijke richting, terwijl de gemeente op lokale schaal behoefte heeft om de E34/E313 te doorkruisen in noord-zuidelijke richting. **Voor Wommelgem is het van groot belang dat de ruimtelijke visie van Antwerpen niet direct resulteert in meer (zwaar) verkeer en geen uitbreiding van bedrijventerreinen in kostbare groenstructuren.** Dat maakt het vestigingsklimaat voor huidige bedrijven én voor werknemers immers minder aantrekkelijk. Tegelijkertijd sturen de krachtlijnen ook op de groenverbindingen vanuit oost-westelijke richting. **Wanneer Wommelgem beschouwd wordt als een aangename achtertuin van grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden, dient leefbaarheid het uitgangspunt bij ontwikkelingen te zijn.**

KMO- EN HANDELSZONES

In de gemeente ligt een heel aantal KMO en handelszones. Op de kleine KMO-zones Fortbaan en Rollebeekstraat na, zijn alle bedrijventerreinen te Wommelgem op een of andere manier geënt op de verkeersinfrastructuur. Soms in de vorm van snelweg gebonden zichtlocaties, of baanwinkels langs Herentalsebaan en krijgsbaan en aangrenzende straten en verspreide bedrijfjes langs meer lokale verbindingswegen. Het grootste gebied hierin is rondom de E313: ten noorden ligt industriezone Uilenbaan 1,2,3 en ten zuiden het regionaal bedrijventerrein Kapelleveld. Dit gebied vervult voornamelijk een bovenregionale functie en is verantwoordelijk voor een groot deel van de werkgelegenheid in Wommelgem.

Verder ligt tegen het Albertkanaal de industriezone Hoge Keer. En ligt rondom de Herentalsebaan nog een relatief grote KMO-zone, dat een meer regionaal karakter heeft.

Vanwege de gunstige ligging van de gemeente Wommelgem rondom de E34/E313 zijn er ook plannen om een 166 ha groot logistiek bedrijventerrein aan te leggen in de Keer. Dit is onderdeel van het plan Economisch Netwerk Albertkanaal en betreft het gebied tussen de E34/E313 en het Albertkanaal. Het gebied ligt deels op het grondgebied van de gemeente Wommelgem, deels op dat van de gemeente Ranst. Het besluit voor deze ontwikkeling werd al in 2003 vastgesteld door de Vlaamse overheid, maar de discussie hierover loopt nog steeds. **Het is de vraag wat dit op lokaal niveau oplevert of dat de gemeente hier voornamelijk het grootstedelijk gebied mee dient. Gezien de sterke toename van de hoeveelheid bebouwde ruimte in het verleden moet de gemeente hier zeer kritisch op zijn.** Wel is er een spoor 'open ruimte' opgenomen.

Een deel van de bedrijvigheid, handel en dienstverlening kennen net zoals de overige activiteiten en ruimtegebruiken een verspreid patroon. De verspreide bedrijvigheid bestaat meestal uit bedrijven die werkzaam zijn in de bouwsector of kleinhandel (baanwinkels).

Naast deze bedrijventerreinen zijn er kleinhandelsconcentraties met name rondom de Autolei (R11) en in minder mate ook rondom de Herentalsebaan. **De bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen levert spanning op met de leefbaarheid langs de toegangswegen voor Wommelgemnaren.**

CENTRUM WOMMELGEM

Het centrum van Wommelgem heeft een lokale functie qua voorzieningen, diensten en onderwijs. Het is voornamelijk gesitueerd rondom de Kerkplaats. De woongemeenschap in 't Laar zoekt de voorzieningen, diensten en onderwijs voornamelijk rondom de Hertentalsebaan en deels in Borsbeek.

De Kerkplaats dient als centraal punt in Wommelgem, waar commerciële functies omheen zijn gevestigd en ook veel ruimte voor parkeren is gecreëerd. Daardoor kent het centrum een gebrek aan een aantrekkelijk publiek domein voor de lokale bevolking. Met een anonieme openbare ruimte, waar het mobiliteitssysteem ook een grote claim oplegt, ligt vandalisme op de loer. **Daarvoor is het noodzakelijk om het centrum ruimtelijk te versterken: een gezonde mix tussen kleinhandel en wonen, een klimaatadaptieve openbare ruimte en publieke domeinen die een netwerk vormen (voor traag verkeer).**

LAND- EN TUINBOUW

Traditioneel gezien is land- en tuinbouw de belangrijkste economische drager van het buitengebied, maar in een randstedelijke gemeente als Wommelgem wordt dit steeds minder. Op dit moment telt de gemeente 7 bedrijven met voedergewassen, 5 bedrijven met blijvend grasland en 4 bedrijven met teelten in serres. Het agrarische gebied vormt nog steeds een belangrijke bodembestemming. Men kan vier grote gehelen onderscheiden in de gemeente: het grotendeels landschappelijk waardevol agrarisch gebied tussen de E34/E313 en de Schijnvallei, het agrarisch gebied tussen de kern van Wommelgem en de oostelijk grens met Ranst, het agrarisch gebied tussen de Herentalsebaan en de grens met Boechout (gekenmerkt door tuinbouw activiteiten serres) en tot slot het gebied tussen Fort 2 en de kern van Wommelgem.

Het gebied ten zuiden van de Herentalsebaan, de Pieting, is vanuit productief oogpunt interessant: het maakt onderdeel uit van een groter gebied met serres en heeft een relatief groot schaalniveau.

VERSTEDELIJKING VAN DE OPEN RUIMTE

De open ruimte, waar ook landbouwgrond onder valt, wordt bedreigd door meerdere maatschappelijke trends. Deze trends hebben versnippering van de open ruimte tot gevolg, wat voor de agrarische sector, de natuur en recreatie een groot verlies is. Enerzijds komt versnippering tot stand door dat de linten sterk bebouwd zijn. Daardoor zijn er in de gemeente geen grote aaneengesloten open ruimten te vinden. Bovendien gaat het bijna uitsluitend om woonlinten, wat betekent dat bijna alle bebouwing in de open ruimte niet gerelateerd is aan een functie in de open ruimte. Het aantal gebouwen met een agrarische functie neemt echter al jaren af. Een belangrijke drijvende kracht achter de stopzetting van bedrijven is de schaalvergroting in de landbouw. Een daling van het aantal actieve bedrijven betekent echter ook een groot aantal vrijgekomen hoeves, wat de tweede vorm van versnippering veroorzaakt: de trend van ‘verpaarding’ of ‘residentialisering van vrijgekomen hoeves’

1. Voorgesteld bedrijventerrein onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal van het Groot Stedelijk Gebied Antwerpen

DIAGNOSE OPEN RUIMTE

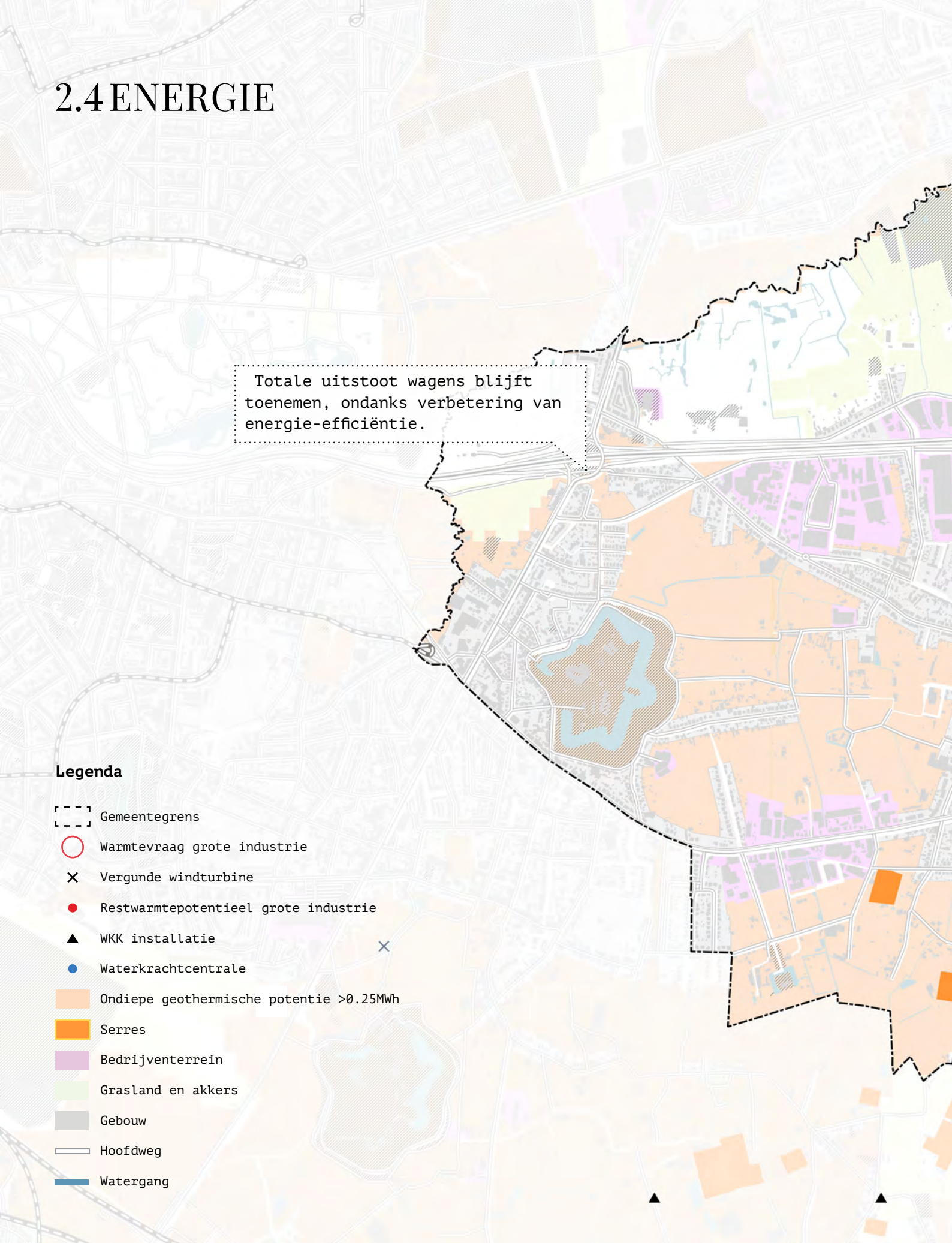
KANSEN

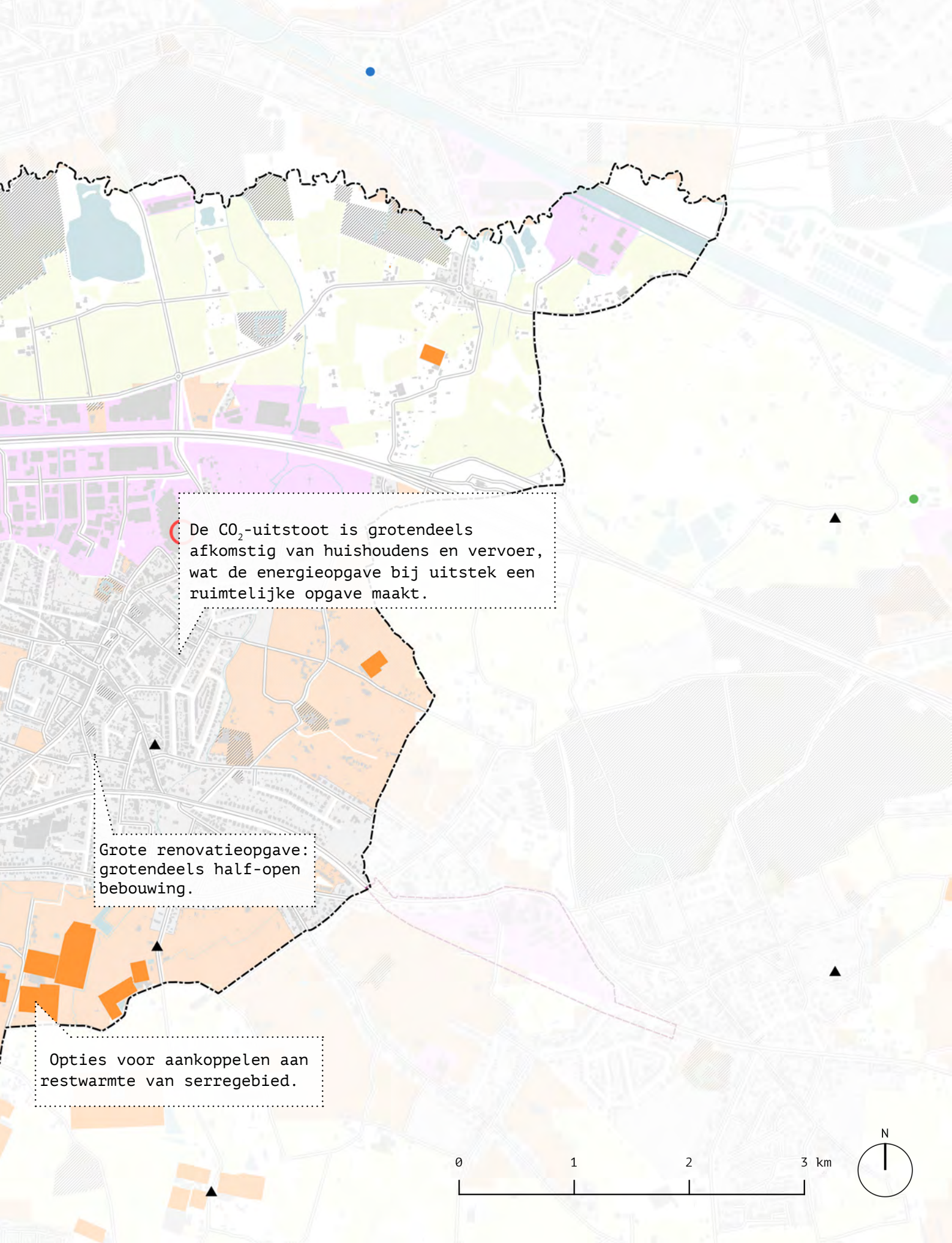
- De ruimte op bedrijventerreinen kan optimaal benut worden en de gemeente kan richtlijnen stellen aan de inrichting van deze terreinen.
- Verduurzaming van de landbouw biedt kansen om het ruimtegebruik te verweven met ruimte voor natuur en recreatie.
- Wommelgem heeft een zeer strategische economische positie in het grootstedelijk gebied van Antwerpen.

ZWAKTES

- De natuurlijk waardevolle gebieden in de gemeente zijn zeer gefragmenteerd en de omvang is sterk afgenomen in de afgelopen decennia.
- Verstedelijkingsdruk in de gemeente gaat deels ten koste van de resterende open ruimte.
- Wommelgemnaren hebben relatief weinig toegang tot wijkgroen.
- De gemeente is onderhevig aan ontwikkelingen op de schaal van de agglomeratie en de provincie. Dat maakt de gemeente afhankelijk van bovenlokale partijen. Goede samenwerking is daarvoor essentieel.

2.4 ENERGIE


Totale uitstoot wagens blijft toenemen, ondanks verbetering van energie-efficiëntie.
Legenda
Gemeentegrens
Warmtevraag grote industrie
Vergunde windturbine
Restwarmtepotentieel grote industrie
WKK installatie
Waterkrachtcentrale
Ondiepe geothermische potentie >0.25MWh
Serres
Bedrijventerrein
Grasland en akkers
Gebouw
Hoofdweg
Watergang


De CO_2-uitstoot is grotendeels afkomstig van huishoudens en vervoer, wat de energieopgave bij uitstek een ruimtelijke opgave maakt.
Grote renovatieopgave: grotendeels half-open bebouwing.
Opties voor aankoppelen aan restwarmte van serregebied.
0
1
2
3 km
N

De CO_2-uitstoot van Wommelgem is tussen 2017 en 2011 met 0,6% gestegen. Daarentegen steeg de uitstoot in de provincie Antwerpen met 0,2%. In Wommelgem is voornamelijk een stijging te zien in de industriesector. Dit kan te maken hebben met de nieuwe vestiging van bedrijven. Ook de landbouwsector liet een toename zien.

De totale productie aan hernieuwbare elektriciteit (2018) op het grondgebied van Wommelgem wordt geschat op 6,22 MW. De hernieuwbare energieproductie is vrijwel geheel gebaseerd op zonne-energie. Dit worden voornamelijk opgewekt op daken van bedrijven. Van alle huishoudens had in 2018 slechts 13% zonnepanelen op hun daken. Nog altijd werd slechts 5% van het dakpotentieel benut.

Deze gegevens laten zien dat Wommelgem achterloopt op het verminderen van de CO_2-uitstoot en daarnaast nog maar enkele hernieuwbare energiemiddelen benut.

EEN RUIMTELIJKE OPGAVE

Om de doelstellingen te behalen dient Wommelgem 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 het stedelijk weefsel binnen de gemeente in combinatie met verbindingen met omliggend landschap en de fietsostrades.

BURGEMEESTERSCONVENANT

Het Burgemeestersconvenant werd in 2008 door de Europese Commissie gelanceerd met de ambitie om lokale besturen te engageren om de klimaat- en energiedoelstellingen van de Europese Unie te behalen en zelfs te overtreffen. In het Burgemeestersconvenant wordt onder andere de doelstelling gedeeld van 20% CO_2 besparing tegen 2020 en 40% CO_2-besparing tegen 2030. Daarmee vormen gemeenten het pad om op lange termijn naar een nuluitstoot te evolueren zoals afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs. Daarnaast is er aandacht voor een adaptatiebeleid om inwoners en het landschap te wapenen tegen de verwachte gevolgen van de klimaatverandering. Wommelgem ondertekende het Burgemeestersconvenant 2020 (20% CO_2-besparing).

Sinds 2014 ondersteunt IGEAN gemeenten bij de opmaak van klimaatplannen in het kader van het Burgmeesterconvenant 2020. Zij zetten de volgende belangrijkste uitdagingen voor de gemeente Wommelgem in hun rapport van 2016:

- Gemeentelijke werking energiezuiniger maken. (deze is verantwoordelijk voor 1% van de totale CO_2 uitstoot);
- Benutten van het besparingspotentieel van woningen en gebouwen;
- Minder gemotoriseerd verkeer betekent minder files en CO_2 (verantwoordelijk voor 25%);
- Optimaal benutten van het productiepotentieel hernieuwbare energie;
- Verduurzamen van (landbouw)bedrijven op het gemeentelijk grondgebied;
- Verhogen van het maatschappelijk bewustzijn en een effectieve verandering van gedrag.

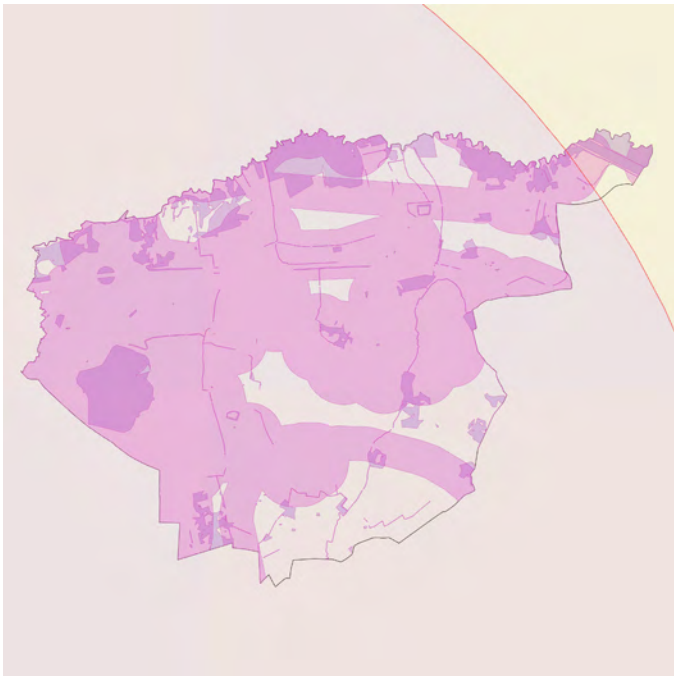
ENERGIE IN CIJFERS

89.496 MWh is de totale energieconsumptie van huishoudens in Wommelgem (2017), daarvan bestaat ongeveer de helft uit aardgas.

5% van het zonnepotentieel van de daken in Wommelgem wordt benut (2018), wat ook laag is in de provincie (4,1%) en het Vlaams gewest (4,4%).

7,5% van de totale energieverbruik (2017) door huishoudens in Wommelgem is afkomstig uit hernieuwbare warmtebronnen.

33,2% van de eengezinswoningen in Wommelgem vallen onder de bouwwijze 'open bebouwing', terwijl het Vlaams gemiddelde 41,3% is.



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

Gemeente Wommelgem valt binnen de rode en oranje zones van luchthaven Antwerpen (Belgocontrol).

In 2017 is te zien dat de gemeente niet op koers lag en er zelfs een stijging plaatsvond in de CO_2-emissie met een toename van 0,5%. Sinds 2020 verlegt IGEAN de focus naar 2030. Wommelgem ondertekende in oktober 2020 de Burgemeestersconvenant van 2030 waarmee de gemeente zich verplicht aan de volgende engagementen:

- De uitstoot van CO2 op het grondgebied van de gemeente tegen 2030 met tenminste 40% terug te dringen ten opzichte van referentiejaar 2012, met name door een betere energie-efficiëntie en een ruimer gebruik van hernieuwbare energiebronnen;
- De veerkracht van het grondgebied te verhogen door ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering;

Meerdere doelen worden in deze ondertekening beschreven zoals het opstellen van een energie- en klimaatactieplan. In het vervolg wordt een eerste aanzet gedaan naar de huidige situatie en mogelijkheden voor de toekomst omtrent hernieuwbare energiemiddelen in Wommelgem.

WIND

Windenergie wordt op dit moment nog niet opgewekt in Wommelgem. Er wordt in Vlaanderen veel aandacht besteed aan het zorgvuldig 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. Op de windrestrictiekaart aan de bovenzijde van de pagina is te zien dat in vrijwel heel Wommelgem beperkingen gelden door de luchthaven van Antwerpen. In het meest noordoostelijke puntje van de gemeente, rondom het Albertkanaal, versoepelt het restrictieniveau van de luchthaven. H**et Albertkanaal is vaker aangedragen als een potentiële plek voor windturbines,** ook omdat het vaak dichtbij industrie- of bedrijventerreinen ligt. Daarnaast wordt op Vlaams niveau het Economische Netwerk Albertkanaal gezien als een geschikt plaats voor de inplanting van windturbines, om enerzijds de impact op het landschap en anderzijds omwille de mogelijke koppeling van windturbine en bedrijventerreinen. Momenteel is een windturbine in dit open gebied niet wenselijk. Mochten echter ooit vanuit

	Elektriciteit				Warmte		
	biomassa	water	wind	zon	biomassa	geothermie	zon
Huidige productie	0	0	0	4.552	0	575	210
Technisch potentieel	0	0	6.400	98.818	0	133.922	9.049
REV2030	0	0	0	3.222	0	349	428

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

het grootstedelijk Antwerpen plannen doorkomen om dit bedrijventerrein toch te realiseren, kan een bijkomende onderhandeling over een windturbine potentie bieden voor de CO_2-reductie van de gemeente.

ZON

De enige vorm van duurzame energie die nu wordt opgewekt in Wommelgem is zonne-energie. Alle huidige PV-installaties hebben samen een vermogen van bijna 6,22 MW (2018). In totaal is dit een benuttingsgraad van 5,0% van het zonnepotentieel van de daken. Momenteel is er een aantal daken te vinden bij bedrijventerrein Kapelleveld en het bedrijventerrein aan de Herentalsebaan die pv-cellen op het dak hebben geïnstalleerd. Echter zijn er nog veel platte daken op bedrijventerreinen te zien die nog geen zonnepanelen hebben geïnstalleerd. Er is een schatting dat er ongeveer 700 panelen in 2018 in Wommelgem op daken van woningen waren geïnstalleerd. Dit kwam neer op een totaal vermogen van 3,07MW. Ook hier valt nog een grote winst te behalen. **Het stimuleren van inwoners om zonnepanelen te installeren heeft het bijkomend positief effect dat het ook bijdraagt aan de doelstelling van Burgemeestersconvenant om bij te dragen aan maatschappelijk bewustzijn.**

RESTWARMTE SERRES

Serres zijn een mogelijke duurzame bron voor energie door de restwarmte te gebruiken. De serres in het zuiden van de gemeente Wommelgem maken deel uit van een groter serregebied gelegen in de Vlaamse Ruit. **Een verdere studie kan inzicht geven in de mogelijkheden om de restwarmte van serregebieden aan te sluiten op woonwijken of industrie.**

De landbouw is verantwoordelijk voor 2% van de CO_2-uitstoot van Wommelgem en daarnaast is de uitstoot 16,6% gestegen in 2017 t.o.v. 2011. Daarom kan een ingezet worden op het gebruik van geothermie voor de verwarming van kassen. Daarnaast kan er gekeken worden naar het toepassen van technieken om warmteverlies te beperken. **Het is van belang om hier eisen aan te stellen bij de vestiging van nieuwe serres in de gemeente.**

PARTICULIERE INITIATIEVEN

In Wommelgem heerst een aantal ontwikkelingen rondom nieuwe woningen of bedrijventerreinen. **Dit kan voor de gemeente kansen bieden om energieneutrale of energieproducerende voorwaarden te stellen**, zoals gasloos wonen. Ook energiecoöperatieven in de glastuinbouw en in de bedrijvengebieden kunnen energiegebruik efficiënter maken.

Aangezien Wommelgem een aantrekkelijke vestigingsgemeente is voor een bedrijf kan de particuliere productie omhoog door grote bedrijven of nieuwe bedrijven de mogelijkheid te geven uit te breiden of te vestigen, zolang ze het op een energieneutrale of energieproducerende en circulaire manier doen. Voorwaarde daarbij is dat er wel aandacht moet worden besteed aan de landschappelijke inpassing en dat er een ambitieus ruimtelijk rendement moet zijn.

1. Zonnepanelen op het bedrijventerrein aan de Herentalsebaan

2. Zonnepanelen op het bedrijventerrrein Kapelleveld

DIAGNOSE ENERGIE

KANSEN

- Met het ondertekenen van het Burgemeestersconvenant 2030 kan er een sterke nieuwe visie worden gemaakt waar de gemeente beter op kan sturen om de duurzame en groene identiteit te versterken. Dit is echter geen kans, maar een noodzaak.
- Het zonnepotentieel op daken kan veel beter benut worden. Wommelgem moet particuliere productie daarom stimuleren.
- Serres in De Pieting bieden potentieel voor het gebruik van restwarmte. Daarmee kan Wommelgem een grote stap zetten in de energietransitie.
- Regionale samenwerking voor het ontrekken van restwarmte biedt Wommelgem een kans om een warmtenet aan te leggen.

ZWAKTES

- De energieopgave voor Wommelgem en de regio behelst een ruimtelijke omslag: Wommelgem moet de energieopgave koppelen aan de woon- en mobiliteitsopgave om zo de energieconsumptie van huishoudens en vervoer structureel te verlagen.
- De hernieuwbare energieproductie is momenteel zeer beperkt en eenzijdig. Wommelgem moet inzetten op het potentieel van diverse duurzame bronnen en de productie verhogen.

2.5 REGELGEVING EN PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

Zowel op korte als lange termijn zijn er meerdere uitdagingen voor het beleid. Dat heeft in veel gevallen te maken met trends: de verstedelijkingsdruk vanuit Antwerpen, de vergrijzing van Wommelgem, de groei van mobiliteitsbewegingen, het kwetsbare groen, et cetera. Hoewel (bovenlokale) trends in veel gevallen moeilijk te keren zijn, kan de gemeente er wel slim op inspelen en trends gebruik als hefboom om lokaal kwaliteit te genereren. **Zo werkt het ook met de transitie naar een duurzame leefomgeving: volledige sturing van het transitiepad is niet mogelijk, maar beïnvloeding wel.**

Met name de ligging van Wommelgem nabij Antwerpen en de multimodale verbindingen richting Antwerpen veroorzaken een grote druk op de gemeente. In de eerste plaats moet de gemeente ervoor waken dat dit niet leidt tot verdere fragmentatie (behoud). De tweede stap is het streven naar versterking en verbetering. In beide gevallen geldt dat er een ambtelijke en politieke organisatie met een heldere, integrale visie én actieve sturing noodzakelijk is.

Dat gaat verder dan invulling van het beleid op het gemeentelijk grondgebied; het vereist juist ook samenwerking met buurgemeenten, de Vervoerregio en de provincie, met name omdat het werkingsgebied van de gemeente klein is (13 km^2 versus een gemiddelde van 43,9 km^2 in Vlaanderen). De gemeente neemt al deel aan bovengemiddeld veel samenwerkingsverbanden, geïnitieerd door de provinciale overheid.

De Vlaams Bouwmeester Scan biedt de gemeente de kans om de transversale benadering te omarmen en thema's verder te verbinden, met name wanneer het gaat om ruimtelijke en sociaaleconomische uitdagingen en de link tussen schaalniveaus. Aantrekkelijkheid, gezondheid en duurzaamheid gelden daarbij als zeer belangrijke overkoepelende thema's voor Wommelgem. De scan biedt de gemeente handvatten om verder te bouwen aan een sterk ruimtelijk beleid voor de toekomst van Wommelgem, zowel op gemeentelijk als bovenlokaal schaalniveau. Dat vraagt wel om investeringen, terwijl de investeringsuitgaven per inwoner tussen 2014 en 2019 nu relatief laag waren (221 euro in Wommelgem versus 318 euro in het Vlaams gewest).

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. Qua financiën lijkt de gemeente daar ruimte voor te hebben, aangezien de financiële schuld per inwoner en de schuldratio beide bijzonder laag zijn. Wel ligt de personeelscapaciteit lager dan gemiddeld in vergelijkbare gemeenten en in Vlaanderen, terwijl de gemeente behoefte heeft aan expertise en capaciteit, met name als het gaat om mobiliteit en de energietransitie. Ten tijde van de Vlaams Bouwmeester Scan is het onderzoeksteam diverse malen met de ambtelijke en politieke organisatie in contact geweest. Onze indruk is dat de gemeente Wommelgem een gedegen - maar klein en overbevraagd - ambtelijk apparaat voor beleid rondom ruimtelijke ontwikkeling heeft, zich voldoende bewust is van de uitdagingen en inziet dat daar meerdere schaalniveaus bij betrokken zijn. Wel worstelt de gemeente met het concreet benoemen van de grootste uitdagingen en de ambities van de gemeente. Het lokale schaalniveau overheerst vooralsnog in veel gemeentelijke projecten. Gezien de veelzijdigheid van de gemeente en daardoor veel verschillende uitdagingen, is de gemeente enorm gebaat bij samenwerking, kennisdeling en richtinggevende kaders.

DIVERSITEIT AAN GEBIEDEN

De gemeente is zeer veelzijdig qua type woonomgevingen, open ruimte en bedrijvigheid. Dat biedt kansen, maar vraagt ook om een integrale houding van de gemeente. Er ligt hoge druk op de ruimte en het is aan de gemeente om daar zorgvuldig mee om te gaan. Onderzoek aan de hand van feiten lijkt daarbij sturing te geven, zoals het gevoel van een hoge mate van appartementisering versus de daadwerkelijke dichtheid van Wommelgem Centrum. Ook moet Wommelgem oog hebben voor de verschillen tussen gebieden en de verschillende behoeften vanuit die gebieden, bijvoorbeeld als we kijken naar het contrast tussen Het Laar en Wommelgem Centrum (zowel ruimtelijk als sociaal).

TOENAME BEBOUWD OPPERVLAK

Een zorgwekkende ontwikkeling in Wommelgem is de toename van het bebouwd oppervlak. Dit is met name in het verleden hard gestegen, waardoor de gemeente in grote mate verrommeld is en woongebieden zijn afgesneden van de waardevolle groengebieden,

zoals de Schijnvallei. Ondanks de beperkte grootte van de gemeente is de bebouwingsgraad zeer hoog: ongeveer 40%. Dat is twee keer zo hoog als gemiddeld in Vlaanderen. Het behoud van onverhard gebied en het ontharden van de gemeente is een belangrijk speerpunt.

BELEIDSDOCUMENTEN EN PROJECTEN

Een greep uit de vele documenten die beschikbaar waren:

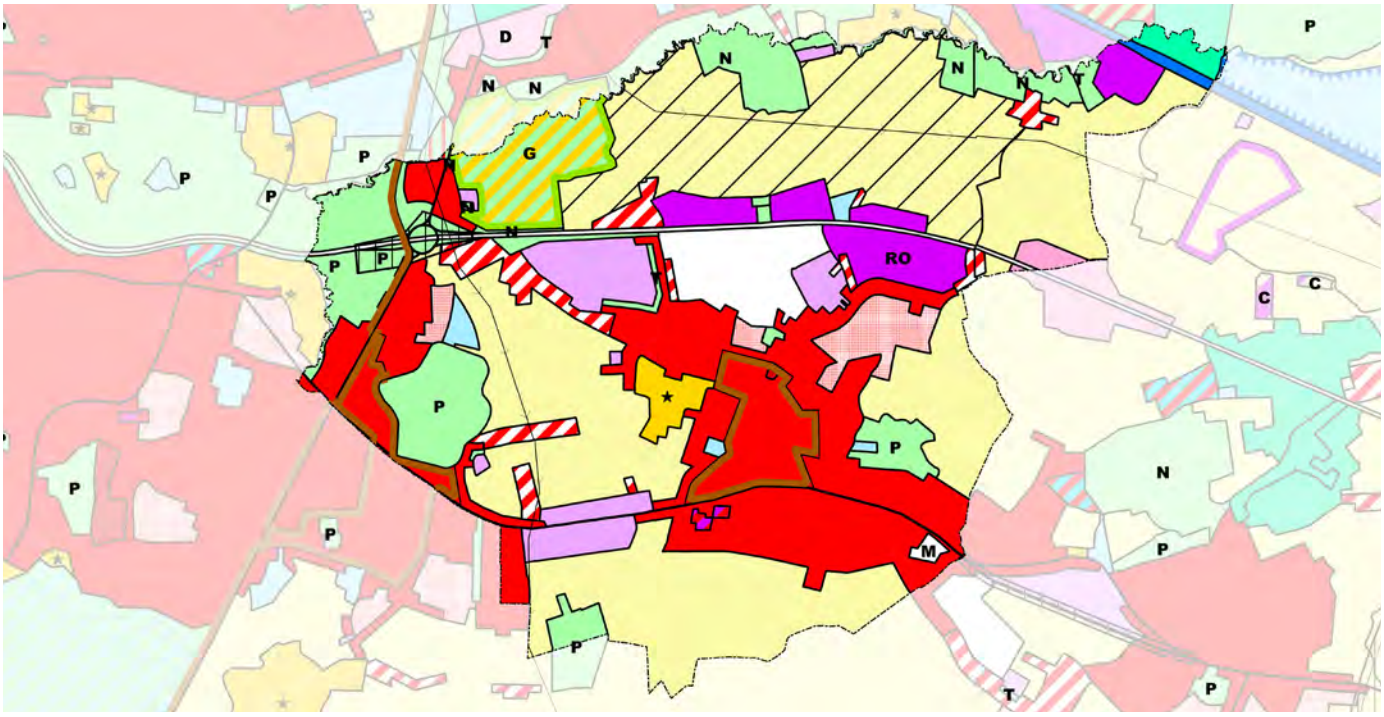
- Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen
- Nota Ruimte provincie Antwerpen
- Routeplan 2030 - Vervoerregio Antwerpen
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wommelgem
- Mobiliteitsplan Wommelgem
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Instrumenten voor behoud landbouwgebouwen en landbouwgronden
- Visie 2050, een lange termijnstrategie voor Vlaanderen

Gewestelijke BPA's en RUP's

- GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen
- Masterplan Borremans
- Masterplan Crollet
- Masterplan Kallement
- RUP Sint-Damiaanstraat

Ambities

- Vervoerregio: gebruik van openbaar vervoer en fiets bevorderen tot een modal split van 50/50 (max. 50% van de verplaatsingen met de wagen, overige 50% te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer).
- Klimaatactieplan Wommelgem: 20% minder CO_2 uitstoten op het grondgebied tegen 2020.
- Als organisatie klimaatneutraal worden.



Gewestplan van Wommelgem met zonering. De belangrijkste groepen in Wommelgem zijn woongebieden, agrarisch gebieden, groengebieden en bedrijventerreinen.

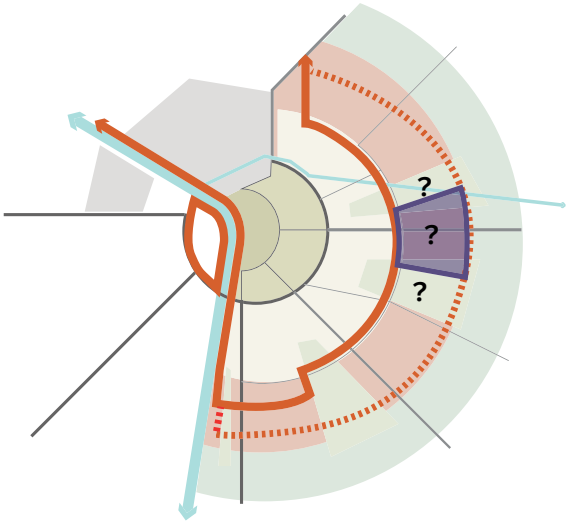
UITKOMST DIAGNOSE

HET VERHAAL VAN WOMMELGEM

De transformatie van een landelijke gemeente naar een dynamische randstedelijke gemeente heeft zijn sporen achtergelaten in Wommelgem. De gemeente is in het verleden in rap tempo verhard, kampt nog altijd met een zeer gefragmenteerde structuur en er is nood aan versterking van de ruimtelijke structuur om een leefbare, duurzame en gezonde leefomgeving te waarborgen.

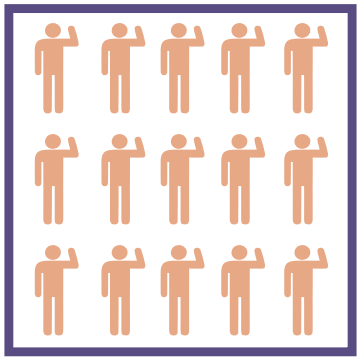
De ligging van Wommelgem en de bovenlokale invloeden hebben de gemeente ook veel gebracht: een goede bereikbaarheid, een grote economische aantrekkingskracht en groei van het aantal inwoners op zoek naar een groene woonomgeving. Nog altijd groeit de gemeente en woont maar liefst 93% van de Wommelgemnaren graag in de gemeente.

De samenkomst van veel verschillende structuren, de dynamiek in de gemeente en de in elkaar grijpende schaalniveaus in een gemeente van beperkte omvang maakt de opgave echter ook zeer complex. Dat geldt niet alleen voor Wommelgem. Er zijn meer gemeenten - met name aan de oostkant van Antwerpen - in deze gordel waar een richtinggevende, ruimtelijke visie voor ontbreekt. Wommelgem behoort niet tot de twintigste-eeuwse gordel van Antwerpen en ook niet tot het buitengebied, maar valt er precies tussenin. Die veelzijdigheid biedt kansen, maar vraagt wel om richtinggevende kaders. Anders ligt fragmentatie ook in de toekomst van Wommelgem op de loer, wat de transitie naar een duurzame leefomgeving in de weg zal blijven staan.

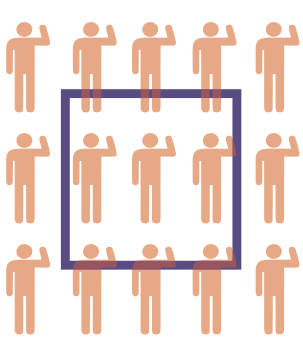


Gemeente in de Antwerpse gordel, aan de rand van het grootstedelijk gebied Antwerpen

- Voor deze gordel rondom Antwerpen bestaat geen duidelijke ruimtelijke visie. Daar zijn gemeenten als Wommelgem echter wel bij gebaat.
- De bovenlokale structuren zorgen op lokaal niveau voor fragmentatie.
- De goede bereikbaarheid geldt nu vooral voor de auto, terwijl Wommelgem veel baat heeft bij de uitbouw van het openbaar vervoer- en fietsnetwerk.
- Zowel op lokaal als bovenlokaal niveau speelt de Schijnvallei een sleutelrol in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van verstedelijkte gebieden.



Gemiddelde Vlaamse gemeente
- Gemiddeld 487 inwoners / km²
- Gemiddeld oppervlakte van 45 km²



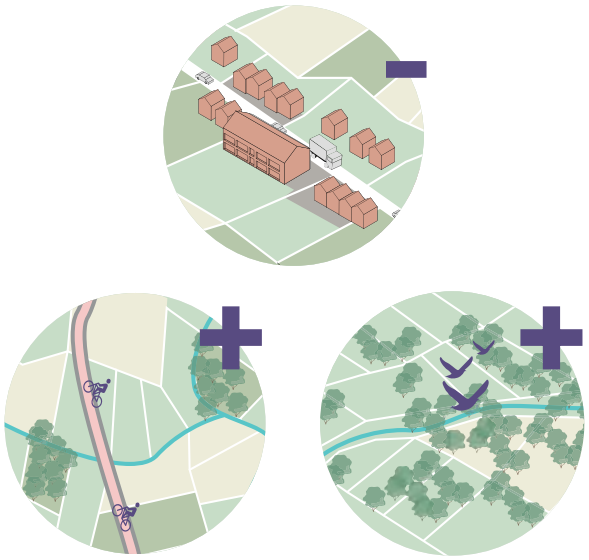
Wommelgem
- Gemiddeld 996 inwoners / km²
- Gemiddeld oppervlakte van 13 km²

Gemeente van een beperkte omvang mét een hoge dichtheid en verstedelijkingsdruk

- Qua omvang is de gemeente veel kleiner dan gemiddeld in Vlaanderen, wat - in combinatie met verstedelijkingsdruk - de open ruimte in de gemeente kwetsbaar maakt.
- Wommelgem heeft te maken met stedelijke problematiek en is genoodzaakt samen te werken om de Wommelgemse lokale omstandigheden te verbeteren.

De analyse laat zien hoezeer opgaven en schaalniveaus met elkaar verbonden zijn. Dat vraagt om een integrale blik op de transitie naar een duurzame, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving voor Wommelgem. De hoeveelheid bebouwde en onbebouwde omgeving moeten in balans worden gebracht, de structuren vragen om samenhang en continuïteit, en de opgaven omtrent wonen en mobiliteit vragen om een samenhangende aanpak op het lokale én bovenlokale schaalniveau. Voor de transformatie naar een duurzame omgeving met thema's als klimaatadaptatie en energie geldt bovendien een hoge urgentie. De gemeente moet daarvoor actief inzetten op mitigatie en adaptatie. Ook hier wordt de link tussen opgaven maar al te duidelijk; de CO_2-uitstoot is immers grotendeels afkomstig van huishoudens en vervoer.

Voor de toekomst heeft Wommelgem behoefte aan een duidelijke visie - zowel op lokaal als bovenlokaal niveau. Daarvoor kan de Vlaams Bouwmeesterscan inspiratie bieden. De gemeente moet haar positie in het grootstedelijk gebied opnieuw uitvinden, waarbij de aantrekkelijkheid en duurzaamheid voorop moeten komen te staan. Eventuele verdere groei van de gemeente kan daarbij dienen als hefboom voor de andere opgaven, zowel binnen als buiten de woonkernen, en voor het remediëren van de ruimtelijke fragementatie. Zo kan Wommelgem werken aan een sterke ruimtelijke structuur, ingebed in de ruimtelijke structuur van het grootstedelijk gebied.



Samenhang tussen opgaven: een kwetsbare balans mét koppelkansen

- De opgaven in Wommelgem hangen sterk met elkaar samen.
- De balans tussen diverse ruimteclaims is kwetsbaar, zeker gezien de huidige fragmentatie en de blijvende druk op de gemeente.
- Overlappende ruimteclaims kunnen ook leiden tot koppelkansen, waarbij meerdere opgaven gelijktijdig kunnen worden aangepakt en waarbij eenzelfde deel ruimte meerdere doelen gaat dienen.
- Daarvoor moet Wommelgem verder kijken dan oplossingen op het lokale schaalniveau en de samenwerking opzoeken.

Eigen identiteit binnen het grootstedelijk gebied: op weg naar een duurzame, gezonde gemeente

- Wommelgem dient voornamelijk het grootstedelijk gebied als zeer veelzijdige gemeente, maar de gemeente moet oppassen dat dit niet ten koste gaat van de aantrekkelijkheid, duurzaamheid en gezondheid van de gemeente.
- Tegelijkertijd moet de gemeente de transitie naar een duurzame leefomgeving verder vormgeven. Dan kan samengaan met de ontwikkeling van een heldere visie en het neerzetten van de eigen identiteit.

3.1 AMBITIES

De kernkracht van Wommelgem is de unieke mogelijkheid om te wonen in een gemeente met een veelzijdig karakter op nabije afstand van Antwerpen. De ambities bouwen voort op behoud en versterking van bestaande kwaliteiten: enerzijds de veelzijdigheid, de verbindingen met Antwerpen en grotere groengebieden, anderzijds op de continuïteit van structuren en de transitie naar een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. De ligging bij een groeiende stad en economisch netwerk maakt het nog urgenter voor Wommelgem om te investeren in de aantrekkelijkheid van de gemeente voor de eigen inwoners. Daarnaast heeft de gemeente behoefte aan een overkoepelende visie - zowel voor de gemeente als voor de gordel -, waarvoor de scan als inspiratie kan dienen. Met kleinschalige zeer lokale oplossingen zet de gemeente stappen in de goede richting, maar voor een daadwerkelijke transitie naar een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving moet integraal worden nagedacht over Wommelgems ruimtelijke structuur.

Om de kernkracht optimaal te behouden én te versterken, definiëren we de volgende drie ambities voor Wommelgem. Deze ambities zijn aan de hand van strategische projecten en programma's verder uitgewerkt.

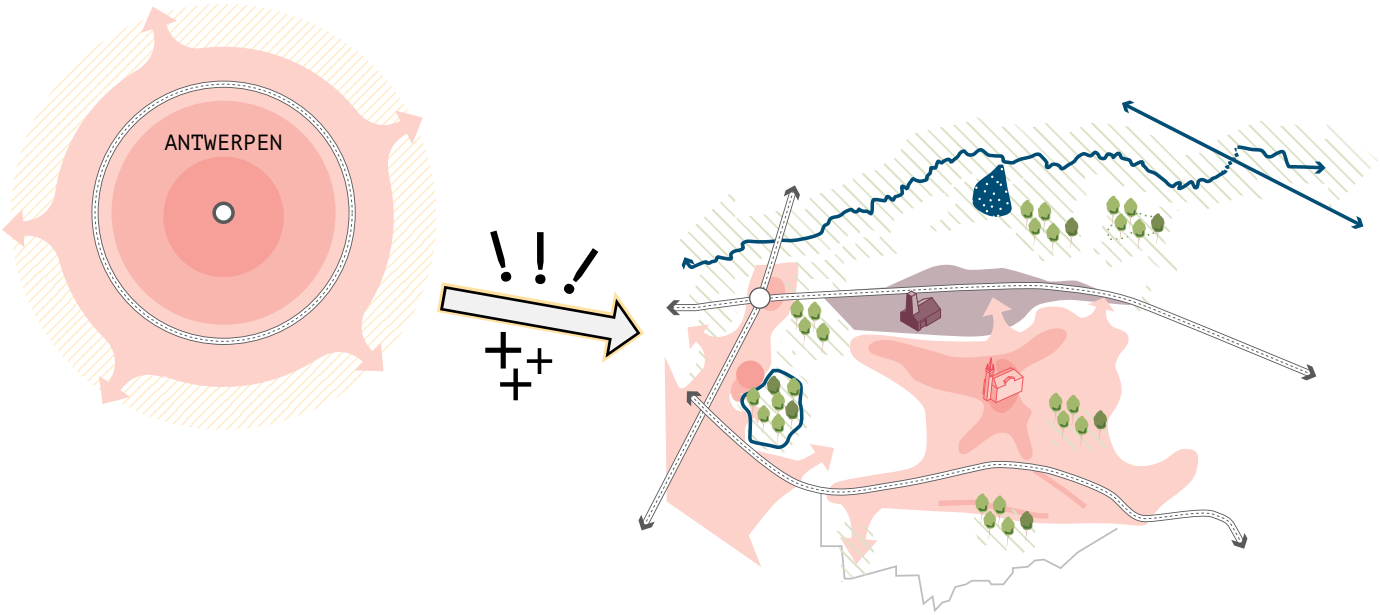
1. LANDSCHAP: GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS DRAGER VOOR ONTWIKKELING MET NADRUK OP DE SCHIJNVALLEI EN HET GROENE HART

De eerste ambitie verklaart de groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling van een duurzaam, gezond en aantrekkelijk Wommelgem - een troef voor Wommelgem! Deze structuur is de meest kwetsbare structuur en tegelijkertijd vraagt deze structuur misschien wel het meest om een visie en (bovenlokale) aanpak. De groenblauwe structuur wordt hier zo breed mogelijk gedefinieerd: van de Schijnvallei en de landbouwgebieden tot aan de gemeentelijke parken en binnentuinen, waarbij de focus ligt op kwaliteit en kwantiteit. Gezien de vele opgaven omtrent ecologische waarden, recreatie, klimaatadaptatie, energieopwekking en landbouw wordt ingezet op meervoudig en (waar mogelijk) intensief ruimtegebruik met aandacht voor de continuïteit en toegankelijkheid van structuren binnen én buiten de gemeente. Continuïteit van een robuuste groenblauwe structuur biedt ook kansen voor een continue beleving van het groen in de Antwerpse gordel. Tot slot heeft het bieden van voldoende ruimte aan de groenblauwe structuur ook gevolgen voor de overige opgaven, met name de balans tussen verhard en onverhard gebied.

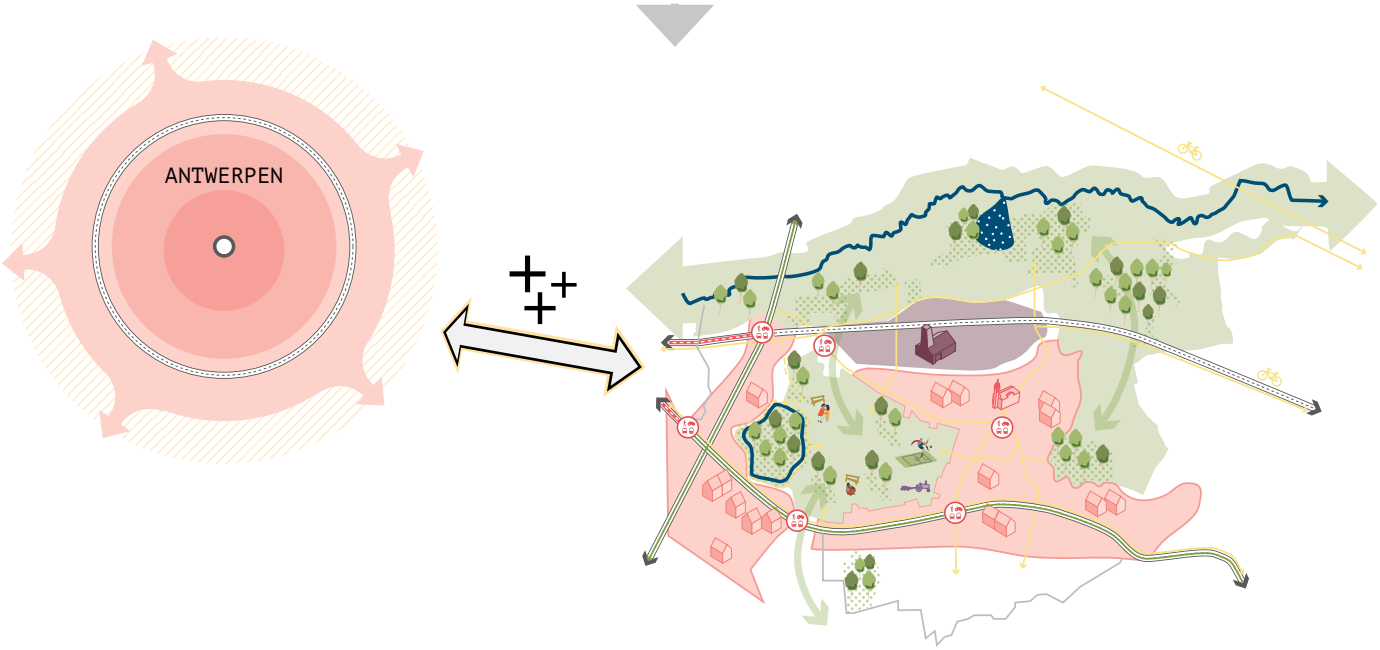
2. MOBILITEIT: VAN RUIMTE GEDOMINEERD DOOR GEMOTORISEERD VERKEER NAAR RUIMTE VOOR GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT

De tweede ambitie stelt het mobiliteitssysteem centraal. Wommelgem heeft toegang tot belangrijke verbindingen, zoals het tramnetwerk, fietssnelwegen, de R11 en de E313/E34. Met al deze netwerken gebeurt er veel op het gebied van mobiliteit met opgaven, oplossingsrichtingen en impact op verschillende schaalniveaus. Dat vraagt om een duidelijke focus en een ambitieuze houding. Als de gemeente blijft doorgroeien als economisch knooppunt in de regio met een hoge mate van doorgaand verkeer is het extra belangrijk duurzaamheid, aantrekkelijkheid en gezondheid voorop te stellen. De eerste stap is daarbij om het aantal (onduurzame) mobiliteitsbewegingen te beperken, waarna we inzetten op een modal shift, het verbeteren van de bestaande infrastructuur en het oplossen van missing links. De snelweg in combinatie met het bedrijventerrein blijft een grote barrière, maar er kan wel gewerkt worden aan noord-zuidverbindingen en groenblauwe dooradering. Dat biedt kansen voor ontsnippering. Met functionele en recreatieve netwerken worden de kernen, werklocaties én het recreatieve groen beter bereikbaar en wordt de samenhang tussen de verschillende deelgebieden in Wommelgem versterkt. Met een lokale focus op fiets en het openbaar vervoer kan de gemeente bijdragen aan een modal shift in de regio en kansen verzilveren ten behoeve van een duurzaam, aantrekkelijk en gezond Wommelgem.

2021



2030-2040



3. WONEN: GEZOND EN DUURZAAM WONEN EN RECREËREN IN DE GROENE GORDEL ROND ANTWERPEN

De derde ambitie gaat specifiek over de gebouwde omgeving met als doel om een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving voor Wommelgemnaren te creëren. Daarbij gaat het ook om de groeiambities van de gemeente binnen het grootstedelijk gebied Antwerpen, wat gevolgen heeft voor de diverse deelgebieden van Wommelgem. Daarvoor geldt hoofdzakelijk dat deze gordel rond Antwerpen behoefte heeft aan een duidelijke ruimtelijke visie, zodat opgaven en ambities voor het bebouwd gebied ook kunnen worden afgestemd met andere thema's. Voor Wommelgem zelf kan al richting worden gegeven aan de ontwikkeling van de diverse deelgebieden. Er wordt ingezet op optimale benutting van de ruimte, zowel voor wonen (ruimte) als voor leefbaarheid (sociaal). Terwijl bestaande bebouwing en de huidige openbare ruimte toe zijn aan een kwaliteitsslag, wordt geadviseerd om bij nieuwe plannen ervoor te zorgen dat hier geen open ruimte voor verloren hoeft te gaan en dat nieuwe plannen gepaard gaan met een verbetering van de openbare ruimte. Zo ontstaan er win-winsituaties voor de huidige en toekomstige inwoners.

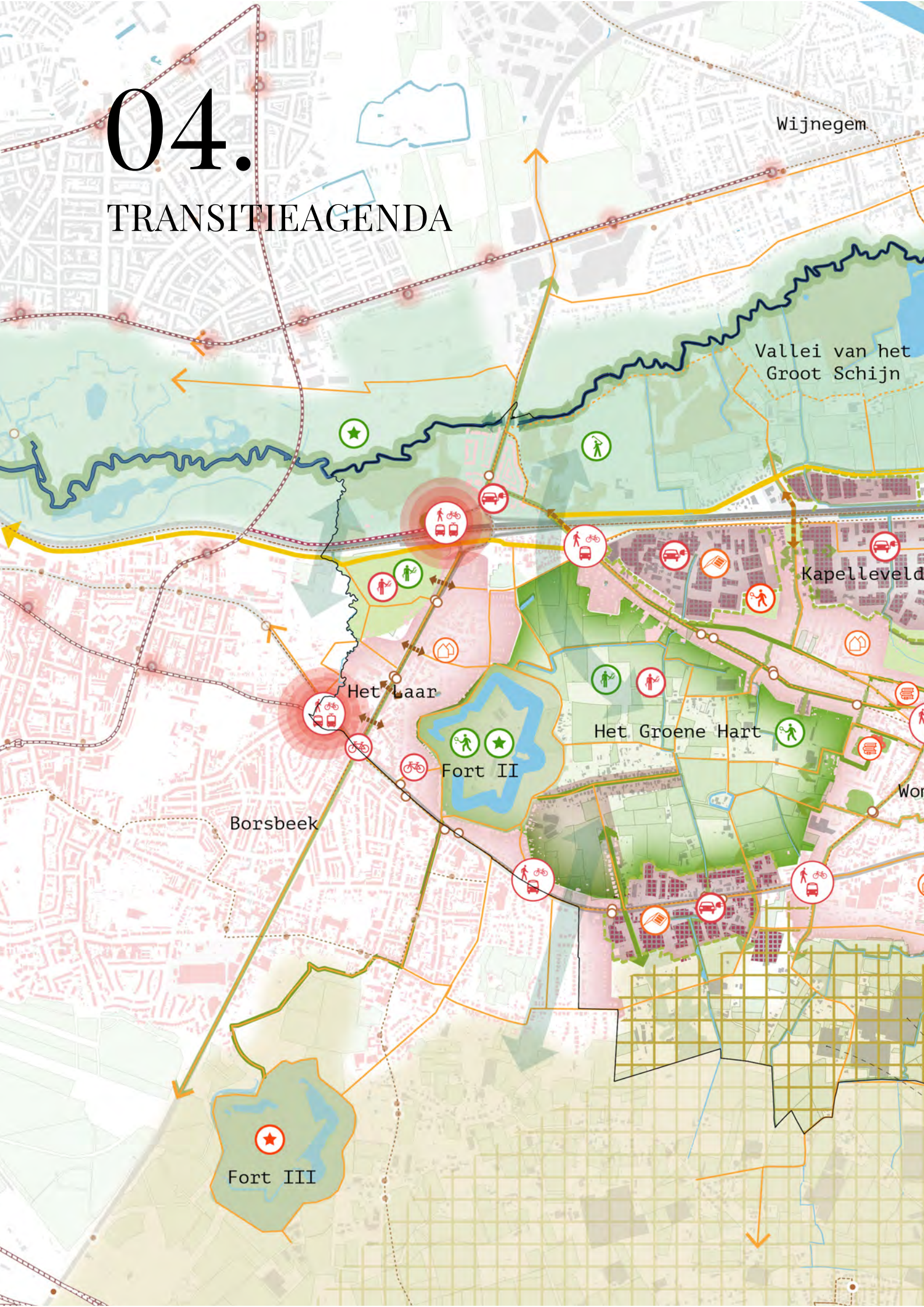
3.2 VAN AMBITIES NAAR EEN TRANSITIEAGENDA

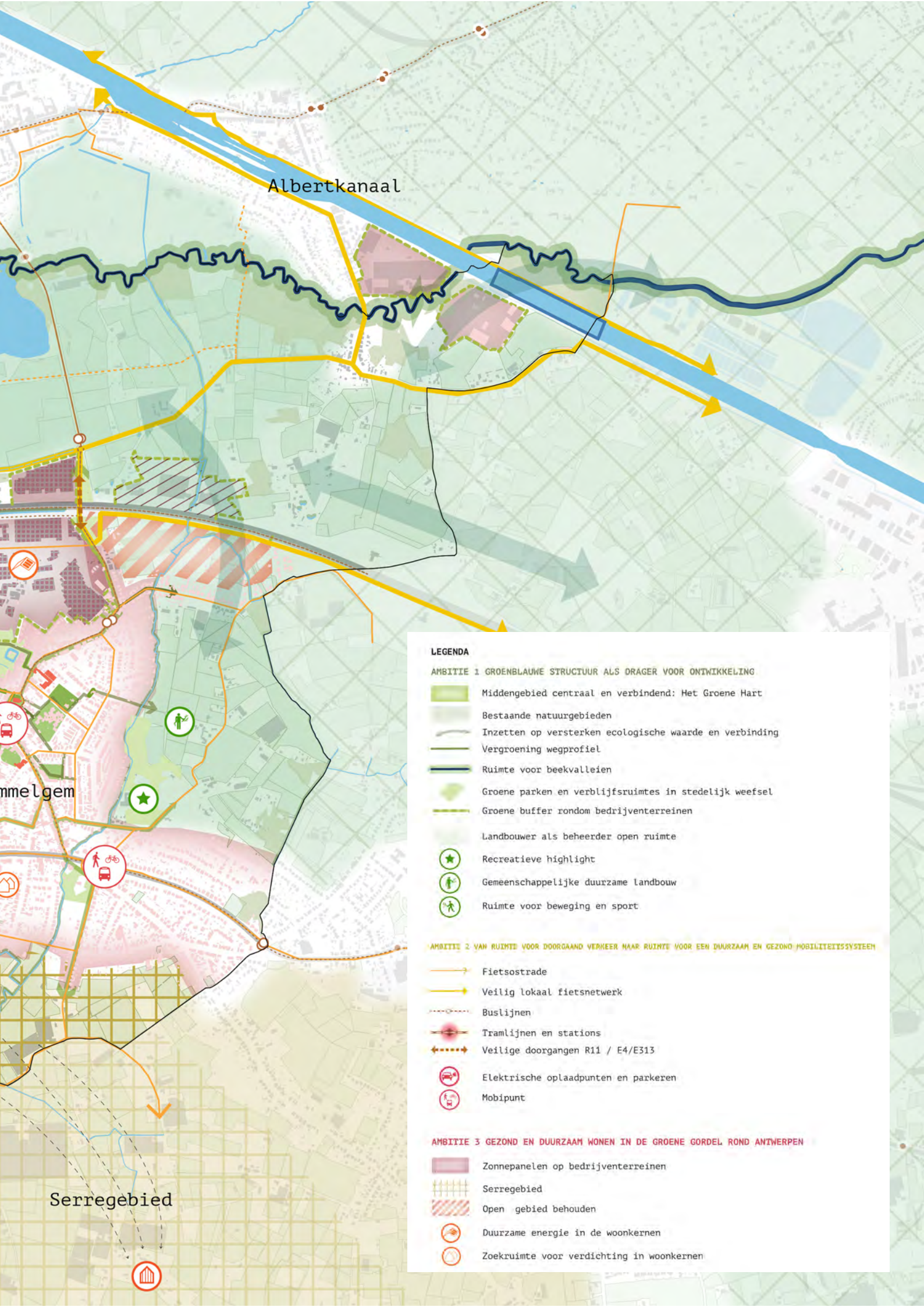
AMBITIE	SCHAAL REGIONAAL
1. Groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling met nadruk op de	
	1. Via regionale samenwerking inzetten op een continue groen- en recreatiestructuur: de landbouwgebieden, de fortengordel als gordel rond Antwerpen, de Schijnvallei als doorlopende groene vinger van parkgebieden (SP)
	2. Bestaande niet-bestemde open ruimte behouden en vrijwaren van toekomstige ontwikkelingen, incl. defragmentatie bestaand gebruik (PR)
2. Van ruimte gedomineerd door gemotoriseerd verkeer naar ruimte voor	
	8. Efficiënt en gezond traag netwerk voor woon-werkverkeer op regionaal niveau met aandacht voor de fietsostrade (SP)
	9. Agenderen van een beter netwerk voor zwaar verkeer over E34/E313 naar KMO-zones en ENA t.b.v. wering zwaar verkeer uit woonwijken en verbetering leefomgevingskwaliteit met een gesloten oostelijke ontsluiting E34/E313 (PR)
	10. OV-netwerk uitbreiden, inclusief aantrekkelijke first and last mile voor woon-werkverkeer en onderzoek naar kwalitatief en nabij openbaar vervoer voor Wommelgem Centrum (SP)
3. Gezond en duurzaam wonen en recreëren in de groene gordel rond	
	14. Investeer in de ruimtelijke samenhang in de groene gordel rond Antwerpen en stem de gewenste groei en ruimte van ontwikkeling af met buurgemeenten, zodat verdere fragmentatie bespaard blijft (PR)
	15. Regionale toekomstvisie serregebied t.b.v. efficiënt en duurzaam ruimtelijk en energetisch gebruik: serregebied als een samenhangend energielandschap beschouwen (SP)
	16. Regionale toekomstvisie energiereductie en hernieuwbare energieopwekking om doelstellingen Burgemeestersconvenant te behalen: samenwerken om het proces te versnellen en gemeentegrensoverschrijdende structuren ruimtelijk optimaal te benutten (SP)

SP Strategisch project
PR Programma

GEMEENTE	SITE(S)
Schijnvallei en het Groene Hart	
3. Koesteren, versterken en ontsluiten van bestaand groen in woonkernen t.b.v. klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit, gezondheid en aantrekkelijkheid, incl. verbindingen met omliggend groen (PR)	5. Fort II als groene en recreatieve highlight in de wijde omgeving, inclusief aandacht voor aanlooproutes naar Fort II voor traag verkeer en voor de natuur (SP)
4. Het binnengebied tussen 't Laar en Wommelgem prioritair ontwikkelen als groen hart, waar bestaande sportvoorzieningen, landbouwactiviteiten en recreatiemogelijkheden ecologisch verantwoord geïntegreerd worden en verbonden worden door een comfortabel netwerk voor traag verkeer (SP)	6. Meer ruimte creëren voor de Schijnvallei ter plaatse van het golfterrein en combineren met recreatieve en natuurlijke verbindingen (ruimte voor water en natte natuur) (SP)
	7. Groene buffers en ruimte voor beken op bedrijventerrein Kapelleveld, die het landschap van het Groot Schijn over de E34/E313 verbinden tot in de woonkernen en bijdragen aan klimaatadaptatie en leefbaarheid (PR)
gezonde en duurzame mobiliteit	
11. Inzetten op uitbreiding van een gezond traag netwerk voor Wommelgemnaren: zachte assen als verbindingen tussen woonwijken, belangrijke (recreatieve) voorzieningen, groengebieden en andere woonkernen. Mobiliteitstransitie inzetten om vergroening te laten plaatsvinden (SP)	13. Inzetten op verkeersveiligheid, zoals de oversteekbaarheid van R11 verbeteren met een nieuw straatprofiel en de tunnel aan het afrittencomplex als veiligere, aantrekkelijkere entree (PR)
12. Verkeersstructuur woongebieden aanpassen ten behoeve van de leefkwaliteit en lokale mobiliteit, o.a. ruimte voor groen, traag verkeer en openbaar vervoer langs entreestraten, permanentere oplossingen voor schoolomgevingen, sluipverkeer tegengaan (PR)	
Antwerpen	
17. Koppel bouwhoogte en dichtheid bij ontwikkelingen aan ruimte voor een groenblauw netwerk en knooppuntwaarde (PR)	20. Kerkplaats Wommelgem als een levendig en toekomstbestendig plein met ruimte voor verblijf, gekoppeld aan groene ruimte en een netwerk van steegjes rond het zorgcentrum, inclusief openstelling van de tuin van het zorgcentrum (SP)
18. Kwalitatieve verdichtingsstrategie i.c.m. een afbouwstrategie voor lintbebouwing: kernen versterken i.p.v. WUG's aansnijden en stem aanbod af op de toekomstige vraag (PR)	21. Halte Borsbeek Silsburg uitbouwen tot een kwalitatieve multimodale entree van de gemeente met aandacht voor de toegankelijkheid en verblijfskwaliteit voor fietsers en voetgangers (SP)
19. Investeringen in de gebouwde omgeving koppelen aan meerdere opgaven, zoals beheer, mitigerende maatregelen voor klimaatadaptatie, de energietransitie, renovatiestrategieën, etc. (SP)	

04.
TRANSITIEAGENDA




Albertkanaal
mmelgem
Serregebied
LEGENDA
AMBITIE 1 GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS DRAGER VOOR ONTWIKKELING
Middengebied centraal en verbindend: Het Groene Hart
Bestaande natuurgebieden
Inzetten op versterken ecologische waarde en verbinding
Vergroening wegprofiel
Ruimte voor beekvalleien
Groene parken en verblijfsruimtes in stedelijk weefsel
Groene buffer rondom bedrijventerreinen
Landbouwer als beheerder open ruimte
Recreatieve highlight
Gemeenschappelijke duurzame landbouw
Ruimte voor beweging en sport
AMBITIE 2 VAN RUIMTE VOOR DOORGAAND VERKEER NAAR RUIMTE VOOR EEN DUURZAAM EN GEZOND MOBILITEITSSYSTEEM
Fietsostrade
Veilig lokaal fietsnetwerk
Buslijnen
Tramlijnen en stations
Veilige doorgangen R11 / E4/E313
Elektrische oplaadpunten en parkeren
Mobipunt
AMBITIE 3 GEZOND EN DUURZAAM WONEN IN DE GROENE GORDEL ROND ANTWERPEN
Zonnepanelen op bedrijventerreinen
Serregebied
Open gebied behouden
Duurzame energie in de woonkernen
Zoekruimte voor verdichting in woonkernen

4.0 FUNDAMENTALS

Om de transitieagenda te realiseren ligt een aantal fundamentele principes aan de programma's en strategische projecten ten grondslag. Gezien het feit dat veel ontwikkelingen in Wommelgem sterk aan elkaar gerelateerd zijn - wat neerkomt op wederkerige relaties tussen de thema's uit de diagnose - bouwen we de transitieagenda op vanuit het hoofdprincipe van koppelkansen. De principes worden dan ook aan de hand van deze koppelkansen besproken.

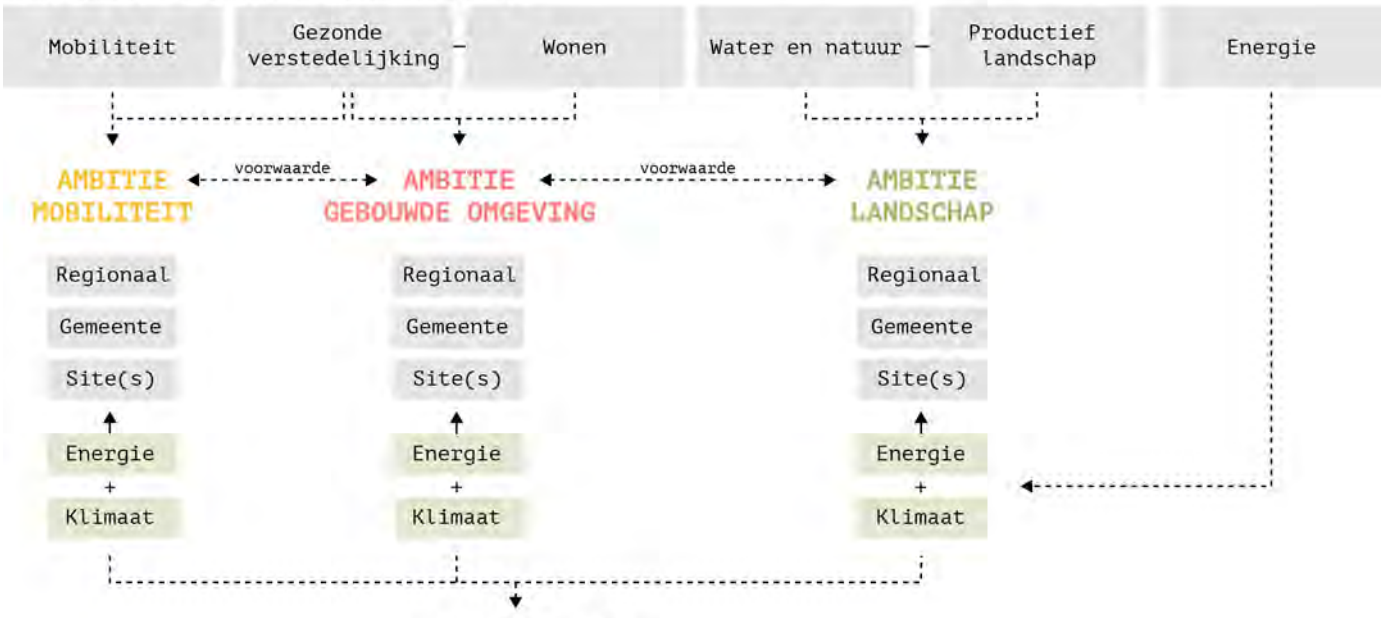
VAN 6 THEMA'S NAAR 3 AMBITIES

Vanuit de diagnose komen zes thema's naar voren (regelgeving en publiek ondernemerschap daargelaten). De diagnose heeft aangetoond in hoeverre de thema's gelinkt zijn, waarbij het draait om het feit dat bovenlokale trends op het gebied van wonen, mobiliteit en bedrijvigheid grotendeels druk leggen op de ruimte in Wommelgem. Dat betekent dat de een duidelijke visie op deze onderwerpen (gelinkt aan meerdere schaalniveaus) een voorwaarde is voor het versterken van lokale en bovenlokale structuren in de gemeente, zoals de continuïteit en toegankelijkheid van de Schijnvallei en de leefbaarheid langs grotere wegen. Dat is essentieel voor de kernkracht van Wommelgem: een kwalitatieve groene woonomgeving nabij Antwerpen met goede verbindingen naar het buitengebied.

Met name binnen de ambitie voor mobiliteit geldt dat het regionale schaalniveau zeer bepalend is. De tramverbindingen, de grotere wegen in Wommelgem, het busnetwerk en de regionale fietsroutes zijn hier afhankelijk van. Wel kan de gemeente op het gebied van mobiliteit zelf veel initiatief nemen en de eigen inwoners stimuleren om te kiezen voor duurzame en gezonde mobiliteit. Daarbij gaat het om een verduurzaming van de pendel van woon-werkverkeer, maar met name ook om Wommelgemnaren uit te nodigen om op de fiets of te voet het nabije groen te verkennen - mits er bij de ambitie voor het landschap voor wordt gezorgd dat dit kwalitatief en kwantitatief op orde is.

Voor de gebouwde omgeving heeft Wommelgem te maken met de ligging binnen het grootstedelijk gebied, verappartementisering en verstedelijkingsdruk. Daarvoor is het belangrijk goed onderscheid te maken tussen de daadwerkelijke feiten op het gebied van verdichting en de woonbehoefte en de lokaal leeft in de Wommelgemse politiek en bij de Wommelgemnaren. Met name als geïnvesteerd wordt in kwalitatief wonen, kan de druk op het gebied worden omgezet in kansen. Bovendien kunnen nieuwe ontwikkelingen een hefboomeffect creëren voor de energietransitie en een klimaatadaptieve, aantrekkelijke openbare ruimte. Belangrijk binnen deze ambitie is om recht te doen aan de diversiteit aan woongebieden binnen Wommelgem: de ruimtelijke en sociaaleconomische kenmerken van het Laar en van Wommelgem Centrum verschillen van elkaar. Wel hebben beide woongebieden baat bij een

KOPPELKANSEN TUSSEN HOOFDTHEMA'S



Duurzaam, gezond en aantrekkelijk Wommelgem

Kwalitatieve groene woonomgeving nabij Antwerpen met goede verbindingen naar het buitengebied

vergelijkbare aanpak met als doel een gezondere, duurzamere en aantrekkelijkere leefomgeving.

Voor het landschap geldt dat er op twee manieren naar Wommelgem gekeken kan worden. Enerzijds kan de gemeente getypeerd worden door de ruimtelijk onduidelijk gedefinieerde gordel rondom Antwerpen: gemeenten als Wommelgem vallen buiten de scope van de meer stedelijke twintigste-eeuwse gordel, maar maken ook geen volop deel uit van het landelijke buitengebied. Anderzijds is het een unieke ligging: dichtbij het stedelijk gebied, overlap met de groene vingers vanuit Antwerpen én dichtbij het landelijk gebied. Wel is het essentieel om dit binnen de gemeente te verzilveren, zodat Wommelgemnaren dichterbij een gezonde dosis (wijk)groen komen te wonen. Dat heeft voor een groot deel te maken met de toegankelijkheid, robuustheid en invulling van het groen. Daarmee is deze ambitie deels afhankelijk van de overige ambities, omdat het gaat om de balans tussen verharde en onverharde ruimte én ruimte voor fietsers en voetgangers.

Verder geldt dat bedrijvigheid en economische aantrekkingskracht een belangrijk thema voor Wommelgem is. Met de E34/E313 en het ENA is een interessant vestigingsklimaat gecreëerd en volgen er mogelijk nog uitbreidingen van het ENA. Dat zal een impact hebben op alle thema's: meer verharde ruimte en druk op de openbare ruimte, een grotere mobiliteitsvraag (tenzij de modal shift hier balans in brengt) en mogelijk consequenties voor de leefbaarheid in Wommelgem. geldt dat de druk op het mobiliteitssysteem vooral te verklaren is door de aanwezigheid van de E34/E313.

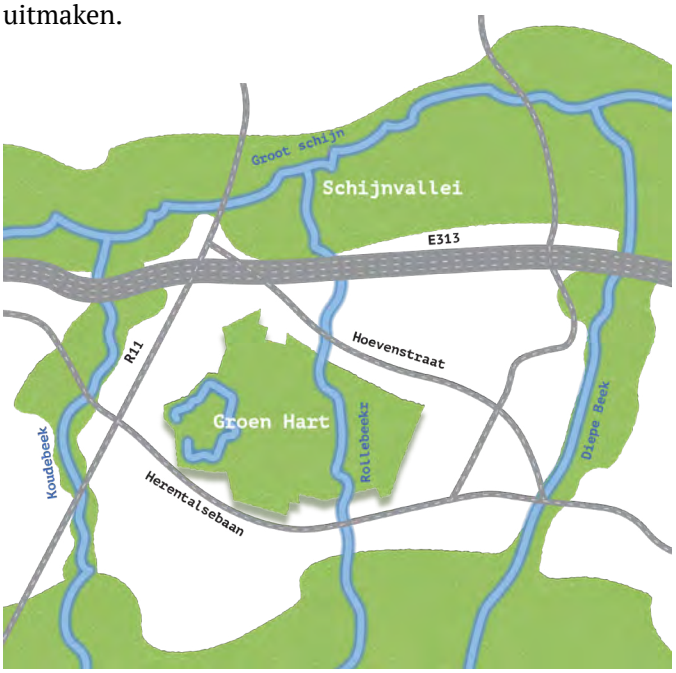
Tot slot geldt dat Wommelgem een gemeente van beperkte omvang is met een fors aandeel bebouwd gebied. Omdat in Wommelgem de energieopgave voornamelijk een ruimtelijke opgave is - de CO_2 -uitstoot is immers grotendeels afkomstig van huishoudens en (doorgaand) vervoer - is ervoor gekozen om dit thema 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 bruggenbouwer 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.

GEZONDE LEEFOMGEVING ALS VOORWAARDE

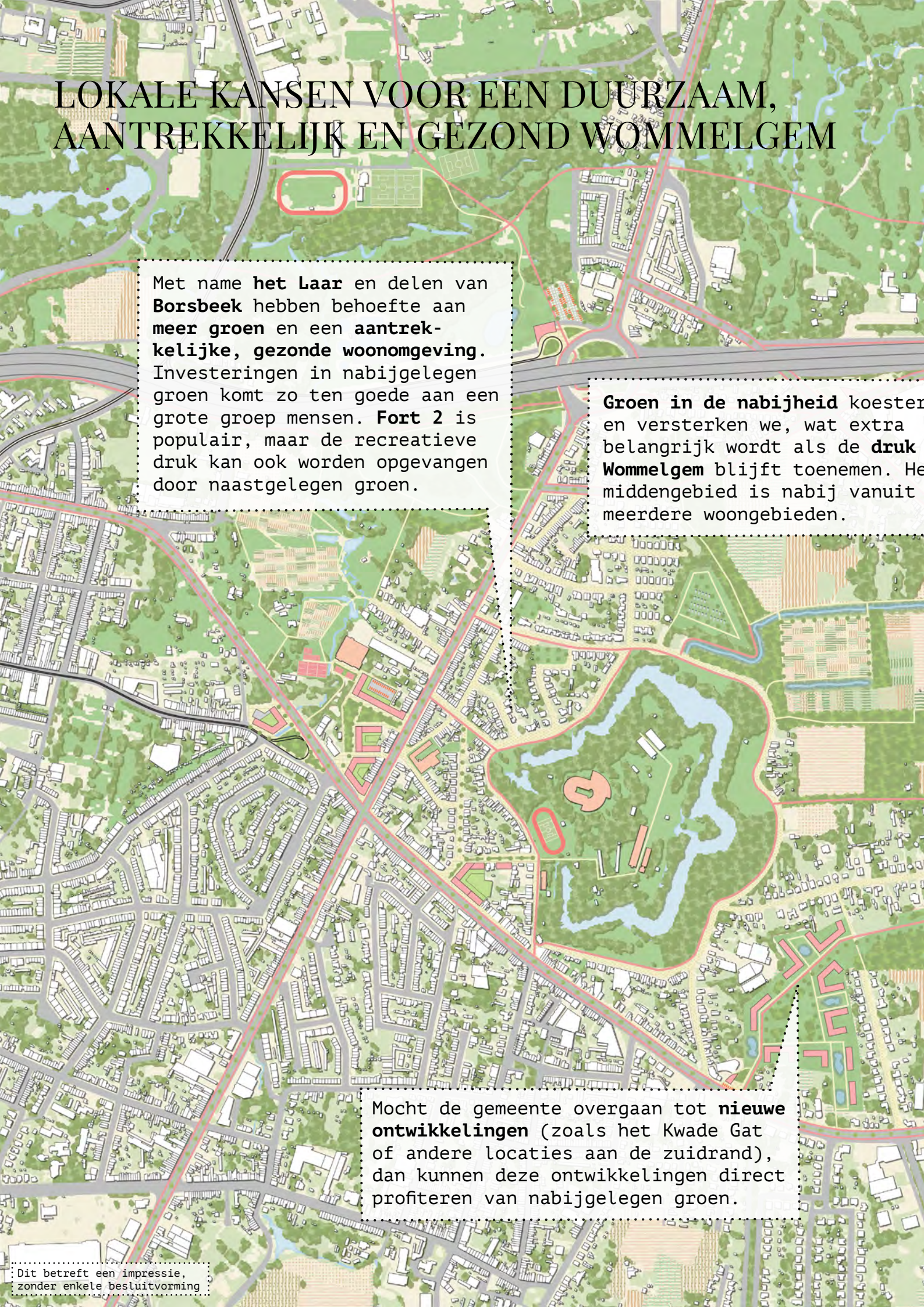
Naast een duurzame en aantrekkelijke gemeente wordt een aspect toegevoegd aan iedere ambitie: een gezonde leefomgeving. Met de hoeveelheid verkeer, de huidige kwantiteit en kwaliteit van het groen en de economische aantrekkingskracht verdient dit thema meer aandacht. Juist door te investeren in een gezonde leefomgeving, blijft Wommelgem ook in de toekomst aantrekkelijk voor haar eigen inwoners, wat in een vergrijzende gemeente van belang is. Daar komt bij dat ook de gemeente zelf aangaf dat de nabijheid en kwaliteit van groen een belangrijk thema is in de gemeente. Bovendien biedt een focus op gezondheid de kans om de verschillende ambities met elkaar te verbinden en koppelkansen te creëren. Uiteindelijk zijn zaken als duurzamere mobiliteit, meer groen en ruimte om te verblijven geen doelen, maar middelen. Via deze focus ontstaat een integrale benadering om de transitie naar een duurzamere, aantrekkelijkere én gezondere leefomgeving in gang te zetten. Inzetten op aantrekkelijke, toegankelijke groene gebieden (zie ook volgende pagina) draagt zo bij aan veel verschillende opgaven, omtrent sociale opgaven, versterking van kernen, klimaatadaptatie, gezond mobiliteitsgedrag, natuurinclusiviteit, etc. Zo verbinden we de ruimtelijke context, de leefstijl en inwoners van Wommelgem.

Bovendien geeft dit Wommelgem de kans om op lokale schaal een impact te kunnen maken voor de eigen inwoners, terwijl er ook wordt bijgedragen aan bovenlokale doelstellingen. Een concreet voorbeeld is de doelstelling van Routeplan 2030, waarbij wordt ingezet op een gezonde regio. Nog concreter is het Groen Kruis, waar de groengebieden van Wommelgem ook deel van uitmaken.



Met de kwalitatieve ontwikkeling van het middengebied - Het Groene Hart - komt het groen dichter bij de Wommelgemnaren.

LOKALE KANSEN VOOR EEN DUURZAAM, AANTREKKELIJK EN GEZOND WOMMELGEM

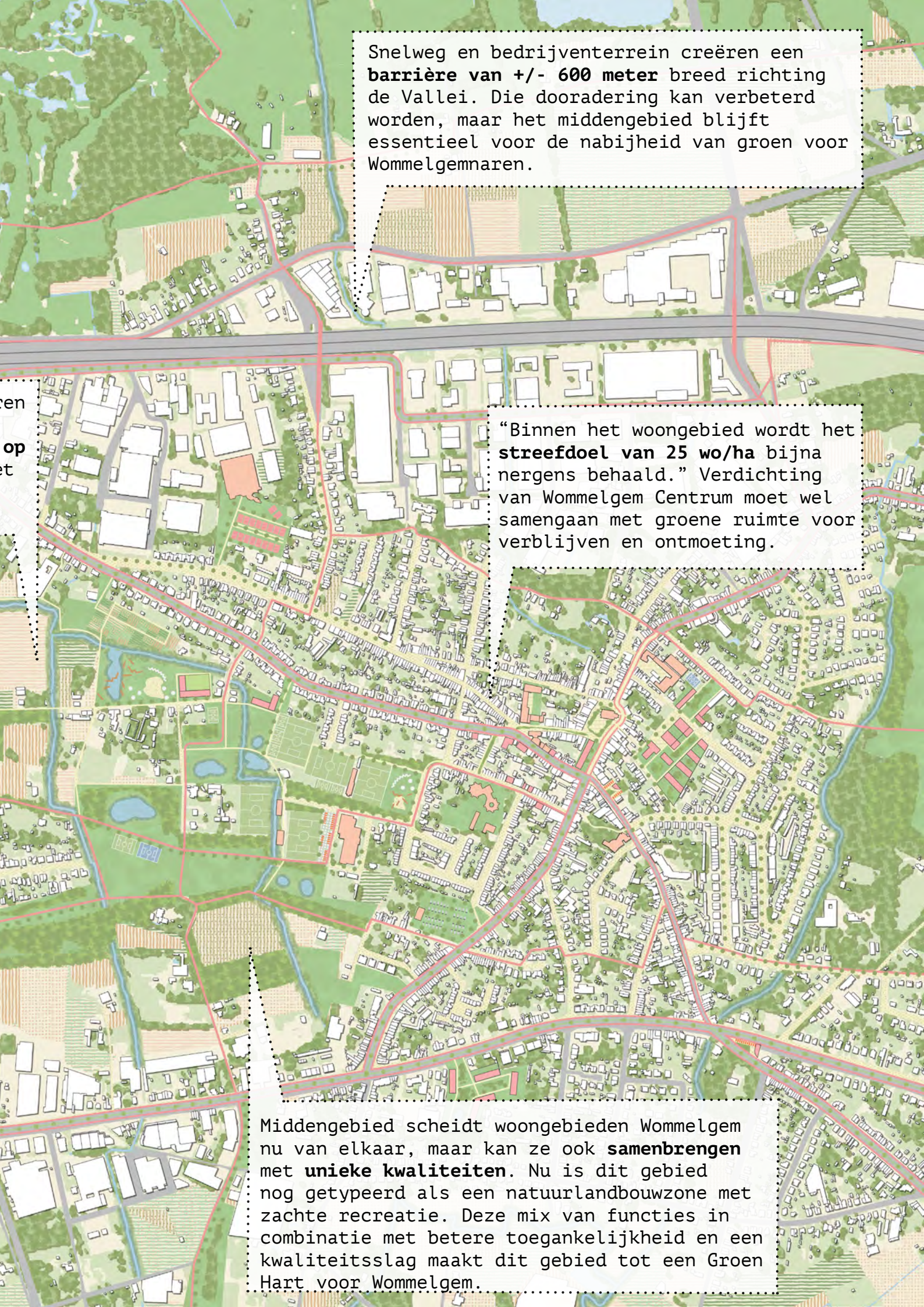


Met name **het Laar** en delen van **Borsbeek** hebben behoefte aan **meer groen** en een **aantrek-kelijke, gezonde woonomgeving.** Investeringen in nabijgelegen groen komt zo ten goede aan een grote groep mensen. **Fort 2** is populair, maar de recreatieve druk kan ook worden opgevangen door naastgelegen groen.

Groen in de nabijheid koester en versterken we, wat extra belangrijk wordt als de **druk Wommelgem** blijft toenemen. He middengebied is nabij vanuit meerdere woongebieden.

Mocht de gemeente overgaan tot **nieuwe ontwikkelingen** (zoals het Kwade Gat of andere locaties aan de zuidrand), dan kunnen deze ontwikkelingen direct profiteren van nabijgelegen groen.

Dit betreft een impressie, zonder enkele besluitvorming


Snelweg en bedrijventerrein creëren een **barrière van +/- 600 meter** breed richting de Vallei. Die dooradering kan verbeterd worden, maar het middengebied blijft essentieel voor de nabijheid van groen voor Wommelgemnaren.
“Binnen het woongebied wordt het **streefdoel van 25 wo/ha** bijna nergens behaald.” Verdichting van Wommelgem Centrum moet wel samengaan met groene ruimte voor verblijven en ontmoeting.
Middengebied scheidt woongebieden Wommelgem nu van elkaar, maar kan ze ook **samenbrengen** met **unieke kwaliteiten**. Nu is dit gebied nog getypeerd als een natuurlandbouwzone met zachte recreatie. Deze mix van functies in combinatie met betere toegankelijkheid en een kwaliteitsslag maakt dit gebied tot een Groen Hart voor Wommelgem.

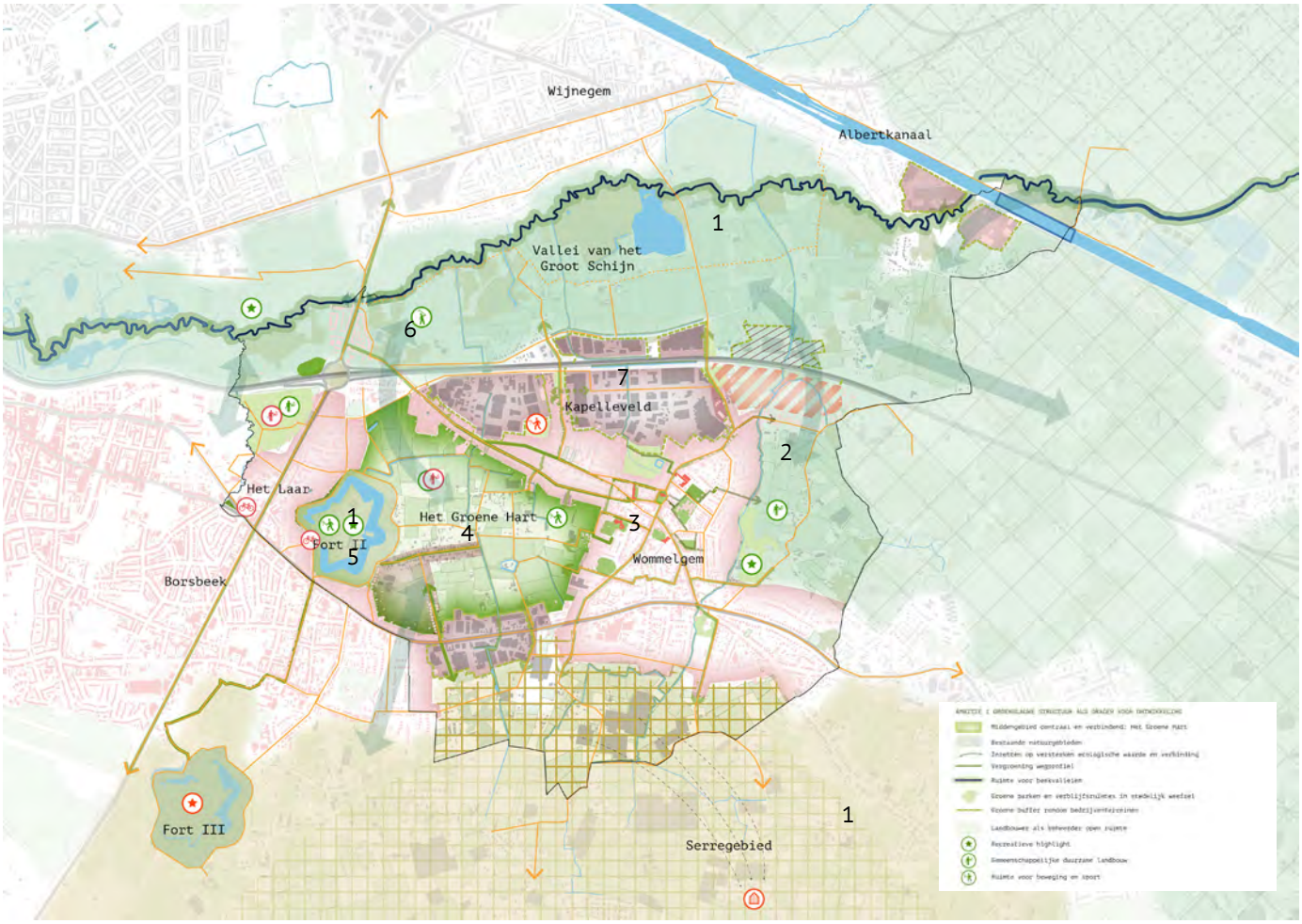
4.1 GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS DRAGER VOOR ONTWIKKELING MET NADRUK OP DE SCHIJNVALLEI EN HET GROENE HART

De eerste ambitie verklaart de groenblauwe structuur als drager voor ontwikkeling van een duurzaam, gezond en aantrekkelijk Wommelgem - een troef voor Wommelgem! Deze structuur is de meest kwetsbare structuur en tegelijkertijd vraagt deze structuur misschien wel het meest om een visie en (bovenlokale) aanpak. De groenblauwe structuur wordt hier zo breed mogelijk gedefinieerd: van de Schijnvallei en de landbouwgebieden tot aan de gemeentelijke parken en binnentuinen, waarbij de focus ligt op kwaliteit en kwantiteit. Gezien de vele opgaven omtrent ecologische waarden, recreatie, klimaatadaptatie, energieopwekking en landbouw wordt ingezet op meervoudig en (waar mogelijk) intensief ruimtegebruik met aandacht voor de continuïteit en toegankelijkheid van structuren binnen én buiten de gemeente. Continuïteit van een robuuste groenblauwe structuur biedt ook kansen voor een continue beleving van het groen in de Antwerpse gordel. Tot slot heeft het bieden van voldoende ruimte aan de groenblauwe structuur ook gevolgen voor de overige opgaven, met name de balans tussen verhard en onverhard gebied.

1. VIA REGIONALE SAMENWERKING INZETTEN OP EEN CONTINUE GROEN- EN RECREATIESTRUCTUUR: DE LANDBOUWGEBIEDEN, DE FORTENGORDEL ALS GORDEL ROND ANTWERPEN, DE SCHIJNVALLEI ALS DOORLOPENDE GROENE VINGER VAN PARKGEBIEDEN (SP)

Samenwerking op regionaal schaalniveau is van cruciaal belang voor Wommelgem, omdat een groot deel van de open ruimte de gemeentegrens overschrijdt in buurgemeenten. Daarvoor kan gezamenlijk beleid worden opgesteld, voor zover dit nog niet bestaat. Onder dit strategisch project wordt ingezet op een continue, robuuste groen- en recreatiestructuur langs Het Groot Schijn, zodat de groene oost-westelijke vinger verbonden blijft. Een continue groenstructuur houdt in dat er bij voorkeur wordt gestreefd naar groenblauwe corridors met ruimte voor natte natuur die worden aangevuld met groene/blauwe stapstenen (kleine leefgebieden voor flora en fauna met mogelijkheid tot voortplanten). Daarnaast kan het toevoegen van een recreatieve route, zoals een fietsroute tot in Groendomein Rivierenhof ervoor zorgen dat de inwoners en de gemeente kunnen profiteren van de recreatieve waarde van het groen en er hierdoor meer waarde wordt gehecht aan het beschermen van deze structuur. Hetzelfde geldt voor de Fortengordel. De forten in de provincie Antwerpen vormen een laag met historische ankerpunten die in potentie met elkaar verbonden kunnen worden in een recreatief fietsnetwerk of in ecologische ankerpunten. De precieze inrichting en eisen voor een corridor en stapstenen zijn afhankelijk van het type landschap en voorkomende soorten. Dat vergt nader gebiedsgericht onderzoek. Voor de ontwikkeling van continue structuren is dit project sterk afhankelijk van (toegestane) ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur en bebouwing. Mobiliteitsknooppunten, lintbebouwing en het bedrijventerreinen kunnen de continuïteit immers doorbreken (ter inspiratie: zie de groene recreatieve corridor Schoten - Wijnegem - Deurne op p. 88). Deze visie op de open ruimte en daaraan gekoppeld gemeentegrensoverstijgend beleid vraagt om het opzetten van samenwerkingsverbanden, zodat er geen concurrentie ontstaat tussen buurgemeenten. 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. Voor de aankoop van natuur zijn er onder meer subsidies ter beschikking vanuit ANB: met finaliteit bebossing en met finaliteit natuurreservaat. Ook de Blue Deal biedt kansen, zoals de jaarlijkse oproep projectsubsidie natuur met komend jaar extra budget voor natte natuur.

Met het project Groen Kruis wordt vanuit de provincie Antwerpen al gewerkt aan het verbinden van de open ruimte en groengebieden ten oosten van Antwerpen. Het einddoel is een groene corridor creëren die de lucht- en waterkwaliteit verbetert en de leefbaarheid in steden een boost geeft. Hiertoe behoren ook enkele zones in Wommelgem, zoals de Schijnvallei, Fort 2 en het middengebied. Voor Wommelgem biedt dit kansen om ook andere corridors te versterken en recreatieve netwerken door te trekken. Zo kan het Kruis kan



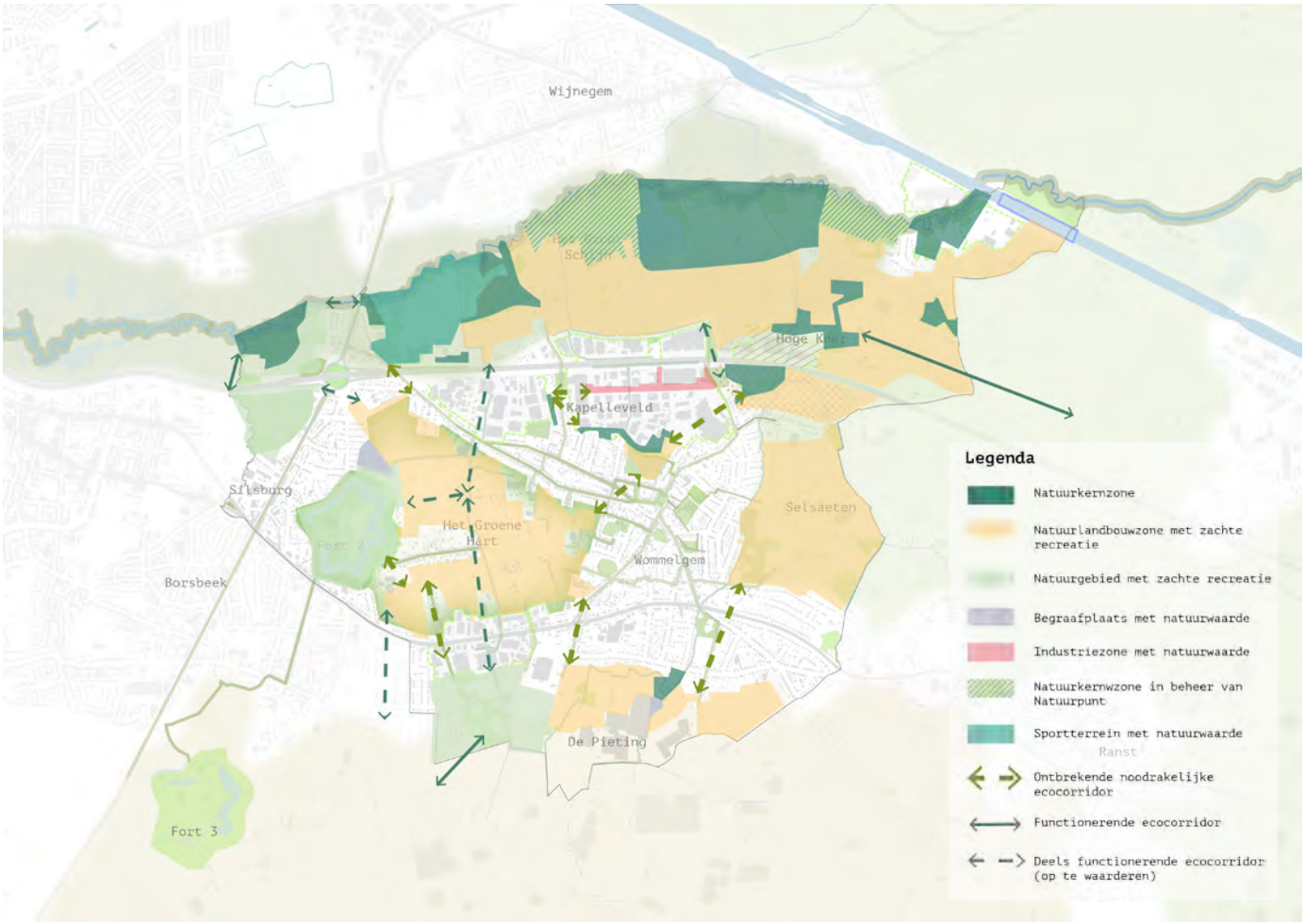
1. De kaart behorende bij de ambitie voor het groenblauwe netwerk (I). De strategische projecten en programma's zijn op de kaart aangegeven met de nummering uit de transitieagenda.

verder worden doorgetrokken naar het zuiden (voorbij het middengebied) en kunnen lokale groenblauwe verbindingen naar de kernen worden gemaakt vanuit het middengebied en de Schijnvallei (door Kapelleveld). Hiermee wordt de leefbaarheid en woonkwaliteit nog meer verbeterd. Bovendien kan Wommelgem voor een paar gebieden ook lokale wensen koppelen aan regionale wensen, wat de positie van de gemeente versterkt.

2. BESTAANDE NIET-BESTEMDE OPEN RUIMTE BEHOUDEN EN VRIJWAREN VAN TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN, INCL. DEFRAGMENTATIE BESTAAND GEBRUIK (PR)

Wommelgem heeft een huidige dichtheid van 983 inwoners per km^2, wat twee keer zoveel is vergeleken met het Vlaams gemiddelde. Daarnaast is de verwachte groei ongeveer 580 huishoudens t/m 2035. Het Grootstedelijk Gebied Antwerpen stelt daarom woonlocatie 't Kwade Gat voor in het middengebied met 200-250 woningen. Daarnaast blijft Wommelgem vanwege de bovenregionale verbindingen een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven.

Deze ontwikkelingen voeren de druk op de kostbare open ruimte, terwijl gemiddeld minder Wommelgemnaren in de nabijheid van een gezonde dosis groen wonen vergeleken met de rest van Vlaanderen. Er is behoefte aan een ambitieus beleid op zowel regionaal als gemeentelijk schaalniveau dat bijdraagt aan het behouden en het ontsnipperen van de open ruimte. Daarbij is sprake van ruimtelijk beleid in dienst van de open ruimte. Er moet gekeken worden naar het voorkomen van bebouwing buiten bestaand bebouwd gebied, ook omdat de dichtheid in Wommelgem Centrum nog veel lager ligt dat het streefgetal van 25 woningen/ha in het Grootstedelijk gebied. Specifiek gaat het om het voorkomen van bebouwing in woonuitbreidingsgebieden buiten kernen, langs linten of op geïsoleerde plekken. Afhankelijk van de ontsluiting en geïsoleerde ligging van deze locaties kan hierin een prioritering worden gemaakt. Daarbij is het ook belangrijk om vanuit het perspectief van de open ruimte te inventariseren waar continuïteit van ecologische structuren het meest gewenst is, bijvoorbeeld bij de biologisch meest waardevolle gebieden, plekken waar continuïteit ook gecreëerd kan worden door het aanleggen van bufferstroken, bij locaties waar behoefte is aan waterretentie of bij locaties met de mogelijkheid op vrij zicht op de open ruimte.



2. De diversiteit aan groengebieden in Wommelgem, inclusief de (missende of op te waarderen) ecologische corridors. Deze kaart kan worden meegenomen bij verdere visie- en planvorming.

Ook ontstaat er door ontsnippering meer ruimte voor het opwekken van energie en voor klimaatadaptatie. Daarvoor is het onder meer belangrijk om de valleigebieden voldoende ruimte te bieden, zodat deze kunnen werken als 'sponzen' bij wateroverlast.

3. KOESTEREN, VERSTERKEN EN ONTSLUITEN VAN BESTAAND GROEN IN WOONKERNEN T.B.V. KLIMAATADAPTATIE, NATUURINCLUSIVITEIT, GEZONDHEID EN AANTREKKELIJKHEID, INCL. VERBINDINGEN MET OMLIGGEND GROEN (PR)

Op gemeentelijk schaalniveau is het een uitdaging om de samenhang tussen de woonkernen en het buitengebied te versterken, zowel vanuit ruimtelijk als sociaaleconomisch opzicht. Deze uitdaging komt ook bij de andere ambities terug, omdat ook infrastructuur en de bebouwde ruimte hier een aandeel in hebben (verhouding tussen verhard en onverhard gebied).
Om een netwerk 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, gezondheid en aantrekkelijkheid. Dit moet leiden tot een sturend principe, gezien het gebrek aan toegankelijkheid en gebruik van het groen. Er kan begonnen worden met hoofdstraten en openbare plekken zoals de Kerkplaats of schoolomgevingen. Tegelijkertijd kan er worden gewerkt aan routes voor traag verkeer. Hierdoor worden de belangrijkste plekken in de gemeente verbonden door een groene route met verblijfsplekken die tegelijkertijd ecologische waarde hebben. Vanuit een gemeentelijk programma kan op verschillende manieren worden ingezet om straten, parkeerplaatsen en pleinen te vergroenen. Dit is ook een opdracht voor AWV, gezien de beperkte aandacht voor vergroening/ontharding bij wegaanleg. Daarbij 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

3. Locaties waar (toekomstige) bedrijventerreinen en belangrijke ecologische corridors overlappen. De pijlen geven aan dat er eerst moet worden gezocht naar optimaal gebruik van het bestaande bedrijventerrein (en e.v.t. herklokaliseren), alvorens nieuw terrein in te zetten voor bedrijvigheid t.b.v. de bescherming van ecologische corridors.

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 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.

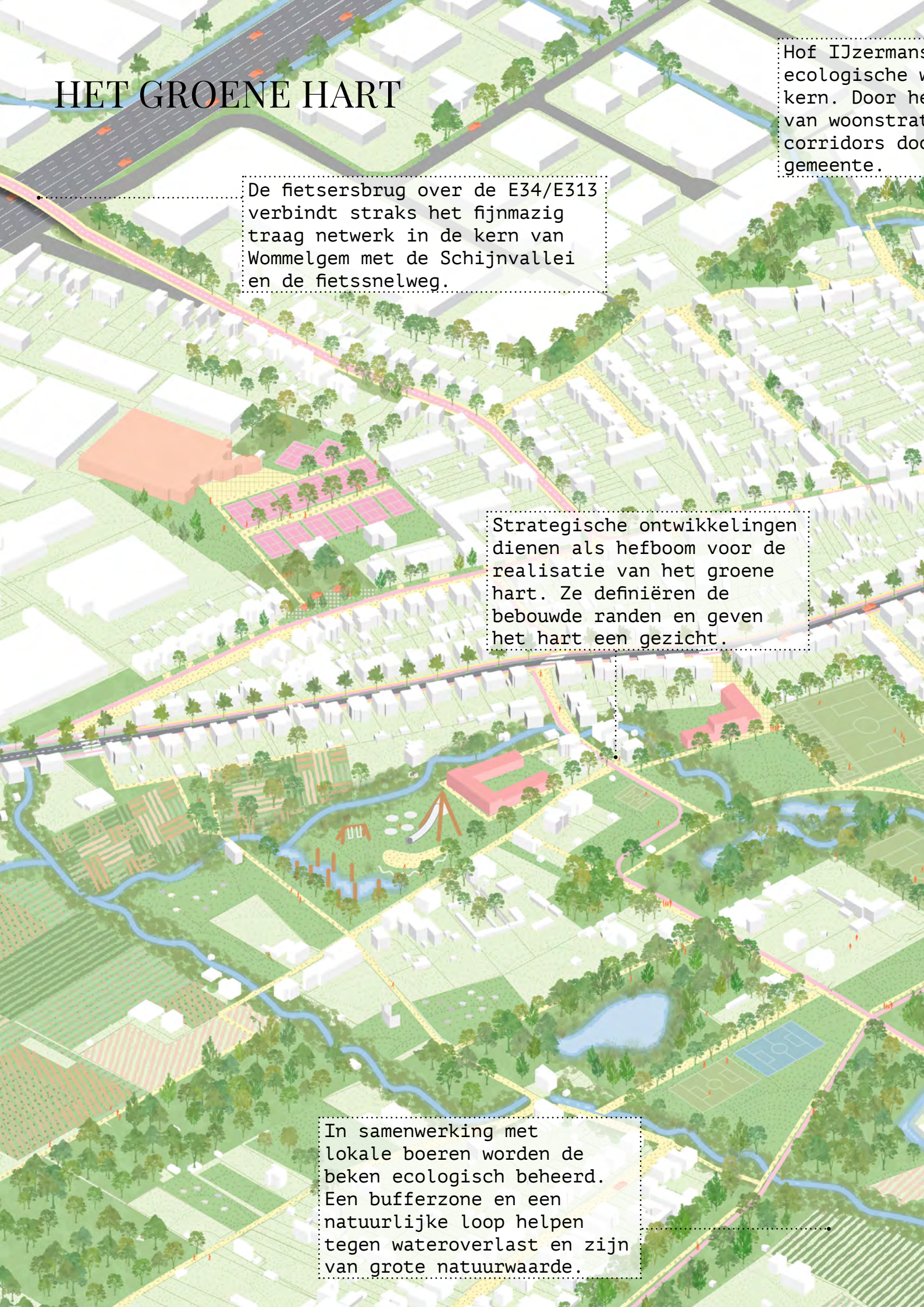
4. HET BINNENGEBIED TUSSEN 'T LAAR EN WOMMELGEM PRIORITAIR ONTWIKKELEN ALS GROEN HART, WAAR BESTAANDE SPORTVOORZIENINGEN, LANDBOUWACTIVITEITEN EN RECREATIEMOGELIJKHEDEN ECOLOGISCH VERANTWOORD GEÏNTEGREERD WORDEN EN VERBONDEN WORDEN DOOR EEN COMFORTABEL NETWERK VOOR TRAAG VERKEER (SP)

Het ingesloten centraal gelegen landbouwgebied Schootsveld en aangrenzende omgeving vormen een grote opportuniteit voor de gemeente om wijkgroen bereikbaar te maken voor haar inwoners. Terwijl het gebied momenteel een barrière vormt tussen de woonkernen Borsbeek/'t Laar en Wommelgem, heeft het juist de potentie deze kernen met elkaar te verbinden en een kwalitatieve uitbereiding te vormen van het weefsel van de gemeente (zie ook impressie op p. 86).

De graduele transformatie van onbestemd gebied naar Groen Hart begint echter bij het communiceren van deze kwaliteit op steenworpafstand van woongebieden door het benoemen van het Groene Hart, het plaatsen van bewegwijzering en het verbeteren van trage toegangswegen. Door actief beleid te voeren gericht op de realisatie van het hart als natuurkern met zachte recreatieve functie op gemeentelijk niveau, kunnen bestaande en toekomstige functies ondersteund worden door zich aan deze bredere functionaliteit aan te passen.

De aanwezige voetbalclub en sportvoorzieningen kunnen fungeren als poort naar het Groene Hart vanuit kern Wommelgem. Door de reorganisatie van de parkeervoorzieningen en enkele velden ontstaat ruimte voor integratie in de natuurlijke omgeving en trage routes door het gebied. Landbouwfuncties moeten gestimuleerd worden door lokaal te produceren voor de Wommelgemnaar (zoals de zelfoogstboerderij al doet met een korte-keten) en ondersteund worden bij het herstel van kleine landschapselementen, het ecologisch beheer en het herstel van beken. Landbouw als bron van voedsel en een hoge natuurwaarde betekent wel dat kleinschaligheid moet worden gestimuleerd, pesticiden en herbiciden afwezig moeten zijn en juist een maximale aanwezigheid van (half)natuurlijke elementen en

HET GROENE HART



Hof IJzermans
ecologische v
kern. Door he
van woonstrat
corridors doo
gemeente.

De fietsersbrug over de E34/E313 verbindt straks het fijnmazig traag netwerk in de kern van Wommelgem met de Schijnvallei en de fietssnelweg.

Strategische ontwikkelingen dienen als hefboom voor de realisatie van het groene hart. Ze definiëren de bebouwde randen en geven het hart een gezicht.

In samenwerking met lokale boeren worden de beken ecologisch beheerd. Een bufferzone en een natuurlijke loop helpen tegen wateroverlast en zijn van grote natuurwaarde.

s is van grote
waarde voor de
et vergroenen
ten ontstaan
orheen de
Het centrumgebied van Wommelgem met zijn vele scholen en publieke functies, is ontworpen op maat van de mens. In deze groene omgeving in ruimte voor ontmoeting en ontspanning.
Slimme parkeeroplossingen op waterdoorlatende bestrating scheppen ruimte voor de realisatie van een schat aan recreatie.
Dit betreft een impressie, zonder enkele besluitvorming

een focus op de korte keten. Concreet komt dit neer op ongeveer 20% van het areaal dat moet worden gereserveerd voor bloemrijke wegkanten, half-natuurlijke hooilanden, knotwilgen, bosjes, houtkanten, etc. Zo kunnen recreatieve, natuurlijke en productieve functies elkaar versterken en ontstaat brede publieke meerwaarde voor en binding met het gebied.

Op lange termijn kan onderzocht worden hoe verspreide bebouwing van het gebied kan worden afgebouwd en zonevreemde bebouwing, zoals de brandweerkazerne en het gemeentemagazijn, kan worden verplaatst. Door op enkele strategische plekken woningbouw toe te laten kunnen de bebouwde randen rondom het hart worden afgebouwd, waardoor een voorgevel richting het gebied ontstaat en daarmee sociale controle. Eventuele nieuwe ontwikkelingen fungeren als hefboom voor de transformatie van het gebied en leveren daarmee een meerwaarde geven voor toekomstige, maar ook huidige bewoners.

5. FORT 2 ALS GROENE EN RECREATIEVE HIGHLIGHT IN DE WIJDE OMGEVING, INCLUSIEF AANDACHT VOOR AANLOOPROUTES NAAR FORT 2 VOOR TRAAG VERKEER (SP)

Fort 2 staat in het gewestplan aangeduid als parkgebied en/of dagrecreatie en huisvest een veelvoud aan functies die hierop aansluiten. Naast een aantal musea, een scoutsvereniging en sportfaciliteiten, heeft het fort ook grote ecologische en erfgoedkundige waarde en valt onder de Europese-habitatrichtlijnen. Om natuurdoelen te halen, is uitbreiding van de beschikbare oppervlakte aan vleermuizenverblijfplaatsen aan de orde, die ingebed worden in een natuur- en erfgoedrijke omgeving. Het historische fort is een populaire wandellocatie en de omringende slotgracht is een trekpleister voor watervogels, evenals de lokale vissersvereniging. Voor veel Wommelgemnaren is het Fort enorm waardevol.

Deze veelvoud van functies zetten het gebied het gebied echter ook steeds meer onder druk. Zo zijn de ecologische functies eerder gebaat bij rust en stilte en brengt recreatie juist geluid of zelfs vervuiling met zich mee. Het is dan ook van groot belang deze verschillende gebruiksvormen duidelijk in kaart te brengen en te zoeken naar een gezonde balans mét voldoende ruimte voor de drie functies. Zones hoeven niet te worden afgesloten voor recreanten, maar het is wel belangrijk om het groen van het fort verder uit te breiden. Het fort als integraal onderdeel van het Groene Hart biedt kansen om deze balans te realiseren. Doordat het beschikbaar oppervlak van recreatieve en ecologische functies zal toenemen, zal de mogelijkheid ontstaan om de druk beter te spreiden met op alle vlakken grote meerwaarde.

Hiervoor dient onderzocht te worden hoe het fort beter aansluit op de recreatieve trage routes vanuit het hart enerzijds, en tramhalte Borsbeek Silsburg anderzijds. Met het optimaliseren van omliggende wegprofielen voor traag verkeer, kan tegelijkertijd de ecologisch verbindende eigenschap van de woonstraten versterkt worden door verder vergroening en de aanplanting van inheemse boomsoorten. Het fort vormt zo de westelijke hoeksteen van het Groene Hart. De Van Asschestraat, de Fortlaan en de Rooseweg kunnen bijvoorbeeld aangepaste straatbeplanting en -verlichting krijgen en zo een corridor vormen. Vanuit het Groene Hart kunnen ook weer corridors worden gecreëerd naar andere gebieden, ook door middel van vergroening van straten. Een voorbeeld is de Kapelaan Staslaan. Dat vereist wel een onder- en bovengrondse doorgang over de Herentalsebaan. Voor fauna speelt ook verlichting een rol, hoewel dit ook moet worden afgewogen tegen veiligheid en sociale controle.

In het fort zelf kan door beter beheer van het gebied, de ecologische functionaliteit en bovendien de belevingswaarde sterk vergroot worden. Zo raadt Natuurpunt aan de grasvelden te laten uitgroeien tot bloemenweides (slechts tweemaal per jaar maaien) en het binnenfort te laten beheren door een schaapskudde (zoals ook in Kessel en Liezele het geval is). Dat is ook kostenefficiënt. Ook kan er een betere visie op het water worden gemaakt: rietvelden zijn bijvoorbeeld erg interessant voor watervogels; buiten de visserzone kunnen planten worden geplant om de waterkwaliteit te verbeteren tijdens de warme periodes en voor natuurbeleving is het belangrijk om de visserszone af te bakenen en (vis)afval tegen te gaan.

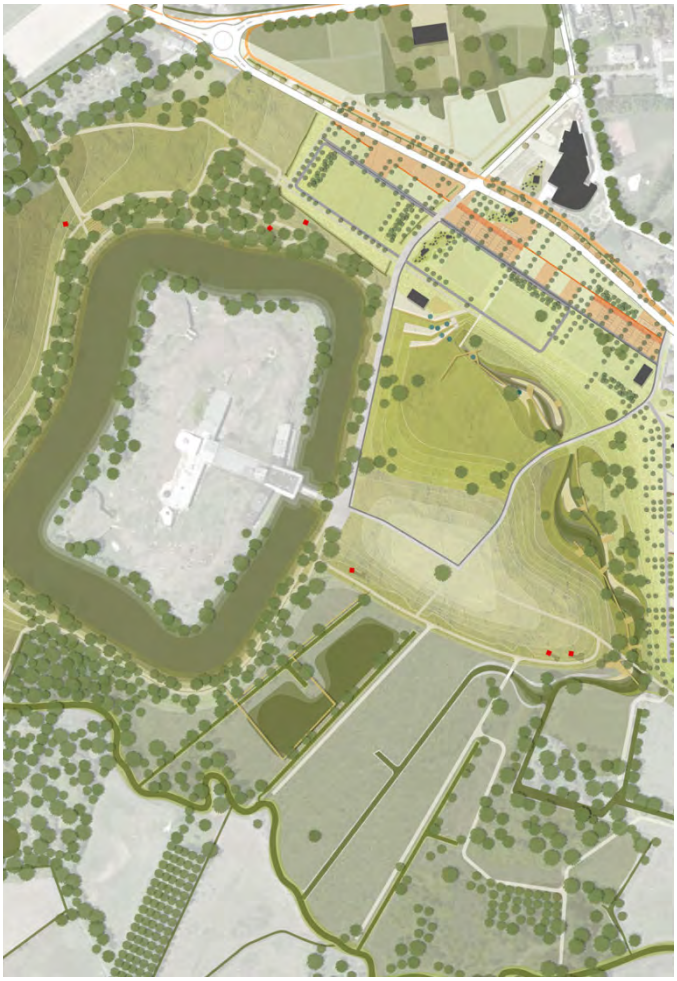
Voor Fort 2 is een beheerplan in opmaak dat nog niet gefinaliseerd is. Uiteraard is het belangrijk om de omschrijving van dit project naast het beheerplan te leggen.

6. MEER RUIMTE CREËREN VOOR DE SCHIJNVALLEI TER PLAATSE VAN HET GOLFTERREIN EN COMBINEREN MET RECREATIEVE VERBINDINGEN (SP)

De Schijnvallei speelt een belangrijke rol op regionaal niveau. Als ecologische verbinding, maar ook als recreatieve verbinding tot bijna in het centrum van Antwerpen. Onderweg treft men het sportpark Deurne, Park Rivierenhof en kasteel Sterckshof. In de eigen gemeente liggen aan de ene kant natuurgebieden Beemdkant en het Veer, die van grote ecologische waarde zijn en daarmee beperkt toegankelijk zijn, en aan de andere kant het golfterrein dat ontoegankelijk is voor niet leden en het Schijnbos. Vanuit de kern van Wommelgem is de vallei bovendien afgesneden door de

5.

6.



7.

8.

9.

5./6. Het golfterrein in Rotterdam (NL) als referentie voor een toegankelijk terrein met natuurwaarden.
7./8. Forten als recreatieve highlights. Fort liezele, Puurs.
9. Recreatieve en ecologische structuur gecombineerd. Koning Boudewijnpark, Jette

10. Projectgebied het Groene Kruis. Door te investeren in het Groene Hart en de Schijnvallei past deze ruimtelijke structuur binnen de bovenlokale structuur.

E34/E313; voor bewoners van de gemeente is de recreatieve waarde van de Schijnvallei aldus zeer beperkt.

Dat een golffunctie ecologische waarde niet uitsluit, bewijzen de aanwezige waardevolle natuurkernen. Onderzocht dient echter te worden hoe het terrein past binnen een grotere ecologische en recreatieve structuur, wat ook het project Groen Kruis van de Provincie Antwerpen ten goede komt. Momenteel is de impact van het gevoerde beheer op de aanwezige biodiversiteit en de waterkwaliteit in het Schijn niet bekend. Dit betekent voor bewoners van de gemeente een gezonde ontsluiting richting Antwerpen door een prachtige valleiomgeving, en tevens grotere bereikbaarheid voor de golfclub zelf.

Waar het Groot Schijn in een duiker onder de R11 verdwijnt, kan deze recreatieve verbinding vervolledigd worden, en bovendien de ecologische corridorfunctie van de beekvallei versterken. De route kan zorgvuldig ingepast worden in de golfbaan zoals bijvoorbeeld het geval is in Rotterdam (NL), waardoor bestaande functionaliteiten blijven behouden. Vanuit het Schijnbos ligt er ook een duiker onder de E313 richting het Hoogveld. Deze corridor is ongeschikt voor kleine zoogdieren en sommige insecten. Verder heeft het Schijnbos behoefte aan geïntegreerd beheer en het verminderen van overlast door loslopende honden. Ook sluikstort is hier nog een probleem.

7. GROENE BUFFERS EN RUIMTE VOOR BEKEN OP BEDRIJVENTERREIN IN KAPELLEVELD, DIE HET LANDSCHAP VAN HET GROOT SCHIJN OVER DE E34/E313 VERBINDEN TOT IN DE WOONKERNEN EN BIJDRAGEN AAN KLIMAATADAPTATIE EN LEEFBAARHEID (PR)

De open ruimte is immers al vergaand versnipperd en nog altijd dreigen belangrijke ecologische relaties te verdwijnen. Ook komt de toegankelijkheid van recreatieve gebieden op het spel te staan. Het gebiedsprogramma ENA Wommelgem/Ranst draagt daar al bij met de uitbouw van Groenpool Antwerpen en versterking van enkele deelgebieden. De opzet van Groenpool is interessant voor Wommelgem, omdat de open ruimte op macro-, meso- en microniveau wordt onderzocht. Door dat te verwerken in de doelstellingen en de ambities, kan de gemeente zelf lokaal stappen zetten en daarmee tegelijkertijd ook bijdragen aan wat er op hogere schaalniveaus nodig is. Daarnaast is het bij dit type projecten interessant om te werken aan twee kaartbeelden: een kaart met restricties en harde randvoorwaarden en een kaart met kansen. Die kaarten kunnen naast elkaar worden gelegd om zo te bepalen welke groengebieden bespaard of versterkt moeten worden met de grootste impact.

Omtrent de thema's economie en ecologie zijn er voor Wommelgem enkele belangrijke gebieden, die

11. Daaronder valt ook de groene recreatieve corridor van Schoten - Wijnegem - Deurne (Gruunrant)

ofwel nabij het Albertkanaal ofwel nabij Kapelleveld liggen. De gebieden tegen het Albertkanaal hebben een hoge natuurwaarde, waar bescherming van biodiversiteit een primair doel is. Het is belangrijk om dit landschap zo goed mogelijk te beschermen en beheren. Een combinatie van natuur en kleinschalige landbouw gaan hier goed samen. Ook aan de overzijde van het Albertkanaal liggen belangrijke ecologische gebieden, die zeer gebaat zijn bij bescherming.

Verder lopen er meerdere beken vanuit het Schijn naar het zuiden, richting het Groene Hart, Wommelgem Centrum en aan de oostkant van Wommelgem. Veel beken kampen met een slechte waterkwaliteit en vragen om ecologisch herstel in combinatie met groenblauwe dooradering in de gemeente. Ook kunnen duikers geoptimaliseerd worden voor kleine zoogdieren en insecten. Voor Kapelleveld (en toekomstig benodigde ruimte voor bedrijvigheid) geldt dat aan de oostkant een watergevoelig gebied met een beek ligt: een signaalgebied in het Benedenscheldebekken. De Vlaamse Regering heeft dit gebied aangemerkt als 'bouwvrije opgave', wat betekent dat delen van het gebied bouwvrij moeten blijven en bijgevolg een andere bestemming moeten krijgen. Ook door Kapelleveld zelf lopen enkele beken, die een meerwaarde kunnen betekenen voor de biodiversiteit en anderzijds kunnen functioneren als kleine oases in een gebetonneerde omgeving. Juist op het verharde Kapelleveld is het belangrijk dat wordt gewerkt aan de verduurzaming van het terrein met ruimte voor groen, water en energieopwekking. Zo krijgt het terrein ook een vriendelijkere uitstraling en vormt het minder een barrière. Verder kan de brug van de Wijnegemsesteenweg over de E34/E313 een goede corridor vormen voor kleine zoogdieren en insecten en zijn er aanpassingen nodig aan het kruispunt met de Uilenbaan. Verder kunnen daken en gevels zo goed mogelijk worden benut voor natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie in combinatie met zonnepanelen op daken en in gevels. Ontwerpprincipes voor dit terrein kunnen ook direct worden meegenomen bij eventuele toekomstige terreinen, hoewel het de voorkeur heeft om Wommelgem niet verder te verharden.

12. Impressie van hoe ruimte voor bedrijvigheid en ruimte voor biodiversiteit, klimaatadaptatie en energie samen kunnen gaan op o.a. Kapelleveld.

HET GROENE HART

Nieuwe ontwikkelingen aan de randen van het Groene Hart definiëren de nieuwe ruimte en zorgen voor een veilige en levendige omgeving.

Het sportcentrum en de voetbalclub vormen de entree van het Groene Hart vanuit de centrum van Wommelgem. Deze functies worden als voorlopers ecologisch en duurzaam ingericht.

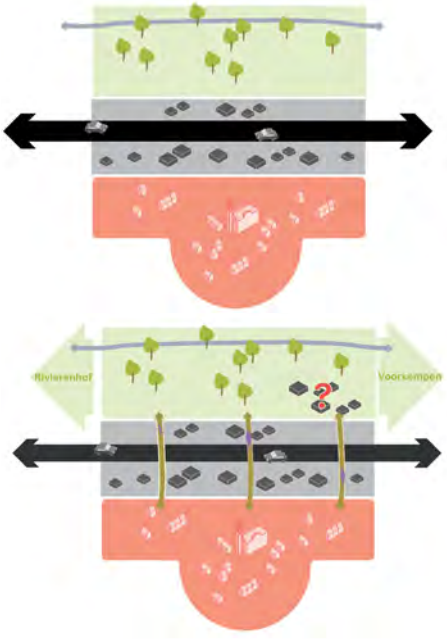
In het Groene Hart is de ruimte voor groen en water. De beken krijgen groenere oevers en vormen zo belangrijke dragers van de lokale biodiversiteit.

In het Groene Hart is veel aandacht voor trage functionele en recreatieve verbindingen. Gezonde verplaatsing staat op de eerste plaats.

Dit betreft een impressie, zonder enkele besluitvorming

4.2 VAN RUIMTE GEDOMINEERD DOOR GEMOTORISEERD VERKEER NAAR RUIMTE VOOR GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT

De tweede ambitie stelt het mobiliteitssysteem centraal. Wommelgem heeft toegang tot belangrijke verbindingen, zoals het tramnetwerk, fietssnelwegen, de R11 en de E313/E34. Met al deze netwerken gebeurt er veel op het gebied van mobiliteit met opgaven, oplossingsrichtingen en impact op verschillende schaalniveaus. Dat vraagt om een duidelijke focus en een ambitieuze houding. Als de gemeente blijft doorgroeien als economisch knooppunt in de regio met een hoge mate van doorgaand verkeer is het extra belangrijk duurzaamheid, aantrekkelijkheid en gezondheid voorop te stellen. De eerste stap is daarbij om het aantal (onduurzame) mobiliteitsbewegingen te beperken, waarna we inzetten op een modal shift, het verbeteren van de bestaande infrastructuur en het oplossen van missing links. De snelweg in combinatie met het bedrijventerrein blijft een grote barrière, maar er kan wel gewerkt worden aan noord-zuidverbindingen en groenblauwe dooradering. Dat biedt kansen voor ontsnippering. Met functionele en recreatieve netwerken worden de kernen, werklocaties én het recreatieve groen beter bereikbaar en wordt de samenhang tussen de verschillende deelgebieden in Wommelgem versterkt. Met een lokale focus op fiets en het openbaar vervoer kan de gemeente bijdragen aan een modal shift in de regio en kansen verzilveren ten behoeve van een duurzaam, aantrekkelijk en gezond Wommelgem.

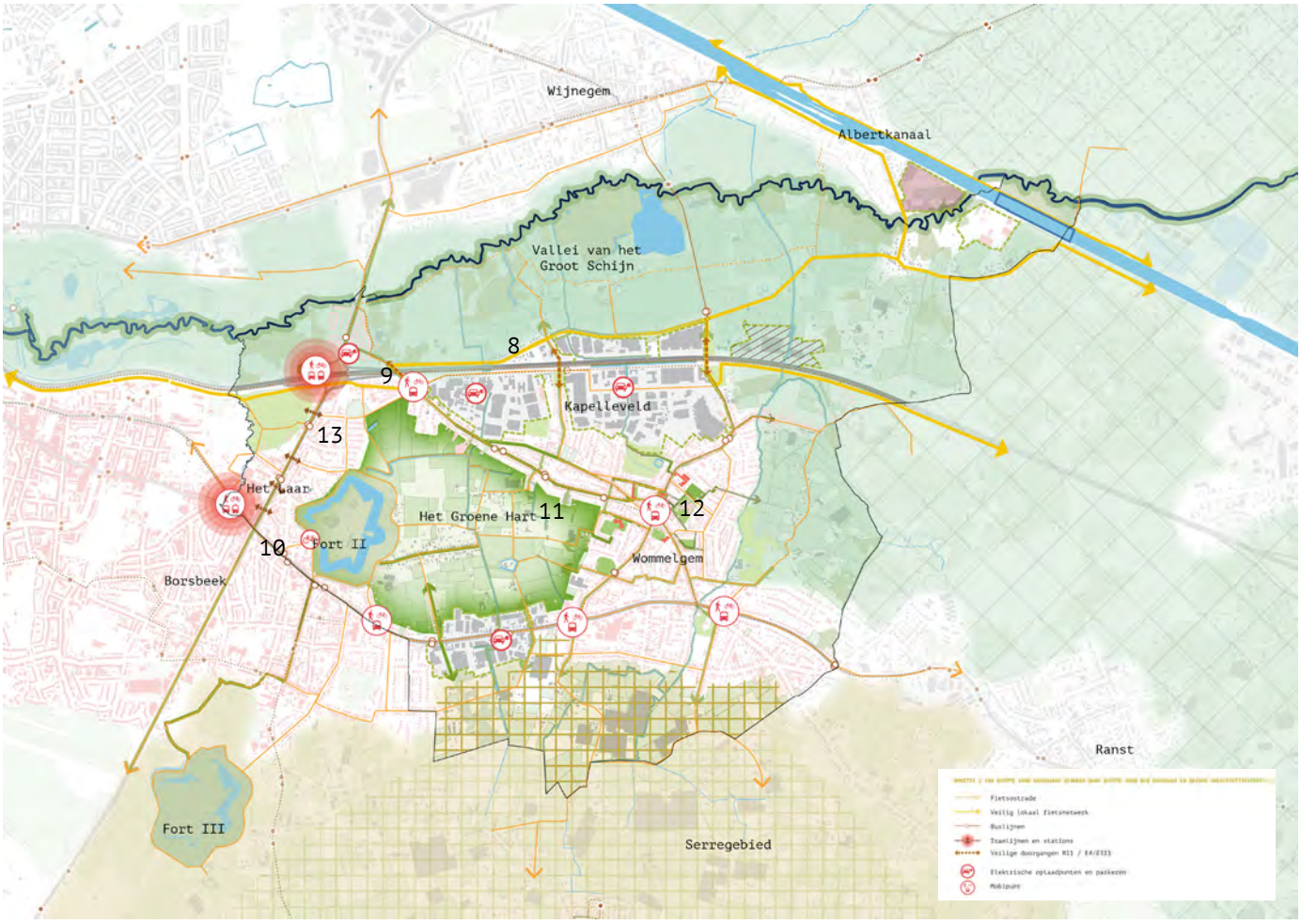


1. De barrièrewerking van de E34/E313 met de afstand tussen oversteekplekken richting de vallei

8. EFFICIËNT EN GEZOND TRAAG NETWERK VOOR WOON-WERKVERKEER OP REGIONAAL NIVEAU MET AANDACHT VOOR DE FIETSOSTRADE (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 de volgende pagina 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 veiligheid of comfort of deze paden ontbreken als geheel. Kwalitatieve fietspaden in het Groene Hart zijn een voorbeeld van een missing link; deze kunnen verlengd worden door het woongebied, bijvoorbeeld via de scholen naar de Kerkplaats. Daarnaast worden nu nog veel fietspaden parallel aan de grotere infrastructuren gelegd, zoals de fietsostrade langs de zuidkant van de E34/E313. Bij fietsostrades is het bovendien van groot belang om de aanlooproutes mee te nemen in het strategisch ontwerp. Met name bij het Rondpunt kan de bereikbaarheid voor fietsers verbeterd worden. Daarnaast zijn er kansen om ook een nieuwe knoop, zoals de P+R Ranst/Q8 te linken aan de aanleg van de fietsostrade.

Het zou verdienstelijk zijn 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. Een fietsverbinding die deze kwaliteiten draagt is een fietsverbinding door Het Groot Schijn die in verbinding staat met de fietsostrades van het Albertkanaal. Deze fietsverbinding kan via het Rivierenhof tot in Antwerpen doorlopen. Dit kan met een goed ontwerp, waarbij voldoende aandacht is voor een robuust karakter van het groenblauwe netwerk. Vanuit fietsostrades gaat (functioneel verlicht, gestrooid, intensief gebruik, tot 6 meter breed) immers ook een druk uit op de omgeving die kan conflicteren met de schaarse natuur.

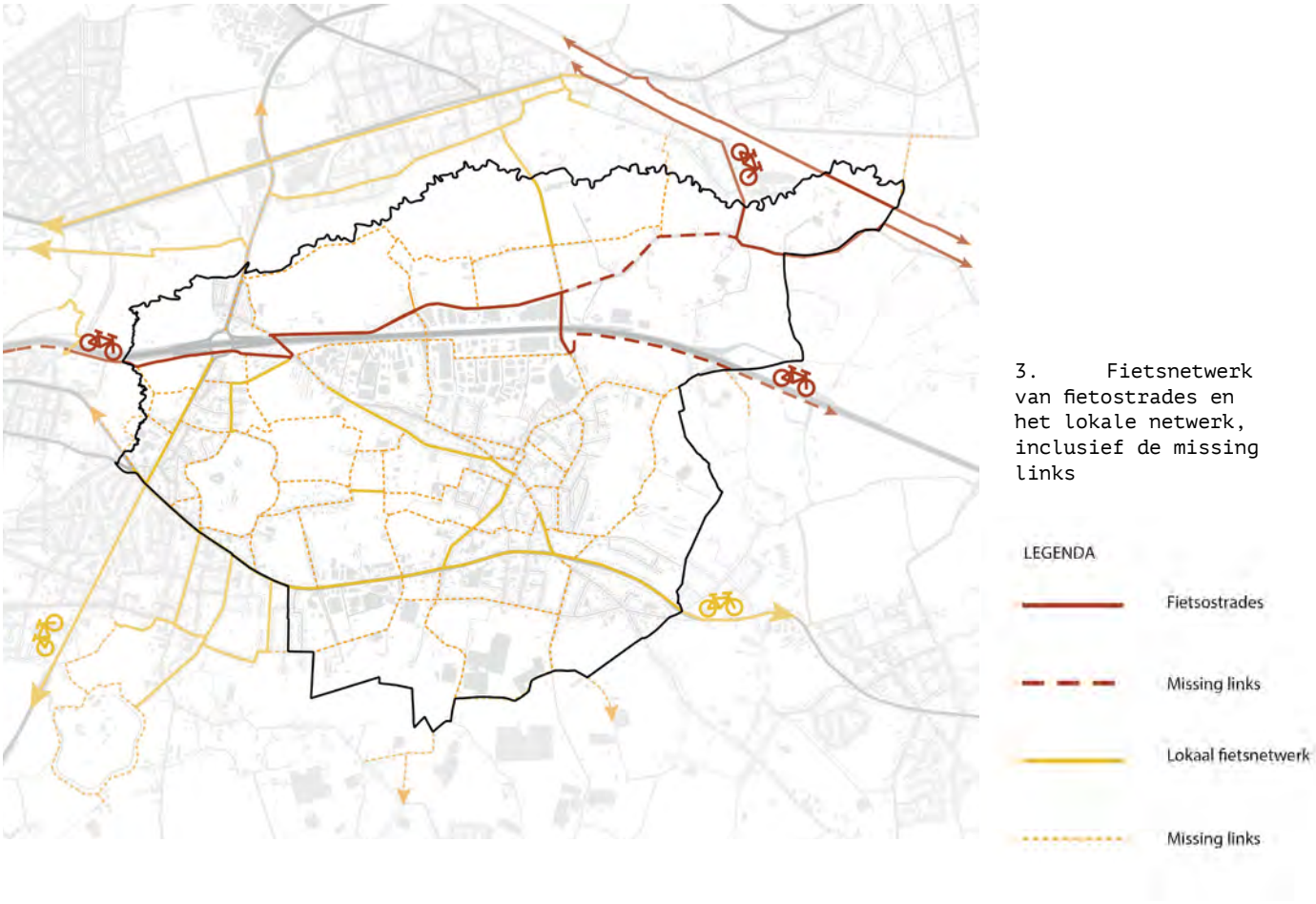


2. De kaart behorende bij de ambitie voor mobiliteit (II). De strategische projecten en programma's zijn op de kaart aangegeven met de nummering uit de transitieagenda.

9. AGENDEREN VAN EEN BETER NETWERK VOOR ZWAAR VERKEER OVER E34/E313 NAAR KMO-ZONES EN ENA T.B.V. WERING ZWAAR VERKEER UIT WOONWIJKEN EN VERBETERING LEEFOMGEVINGSKWALITEIT MET EEN GESLOTEN OOSTELIJKE ONTSLUITING E34/E313 (PR)

Op regionaal niveau, in samenwerking met de provincie, AWV, De Vervoerregio, ENA, grote bedrijven en buurgemeenten, kan het bestaande netwerk voor logistiek of zwaar verkeer worden geëvalueerd, gezien de huidige zware belasting voor de gemeente Wommelgem. Daarbij is de gezondheid in Wommelgem een belangrijk uitgangspunt, gegeven de huidige luchtkwaliteit. Met de huidige hoeveelheid (mogelijke) plannen voor zowel het wegennet (A102 en verbreding E34/E313) als het ENA (toevoeging KMO-zones) is het belangrijk dat Wommelgem duidelijk voor ogen heeft wat de lokale impact is en hoe dit zo goed mogelijk kan worden opgevangen. Allereerst is het belangrijk om te kijken in welke mate er extra KMO-zones in Wommelgem gewenst/nodig zijn en of de ruimte op bestaande KMO-zones al optimaal wordt benut. Voor bestaande en nieuwe plannen is het belangrijk om clustering van bedrijven en KMO-zones te stimuleren, zodat het logistiek verkeer ook efficiënter gebundeld kan worden, er geen lang lint ontstaat en er geen onnodig verkeer wordt gegenereerd. Met een lint wordt het bovendien ingewikkelder om faunamigratie, recreatieven en functionele verbindingen mogelijk te maken. Verder liggen er voor Wommelgem kansen als aan de oostkant het op- en afrittencomplex voltooid wordt. Wel is het van belang dat dit een gesloten systeem wordt, zodat verkeer zoveel mogelijk beperkt wordt tot de snelweg en de (nieuwe) KMO-zones. Ter hoogte van de bestaande KMO-zones is geen behoefte aan een extra op- en afrittencomplex.

Bij eventuele uitbreiding van de KMO-zones is het belangrijk dat daar compensatie tegenover staat, wat de duurzaamheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid in Wommelgem en randgemeenten ten goede komt. Daarbij gaat het om het landschap (zie voorgaande ambitie), maar ook inwoners van Wommelgem, met name voor inwoners die dichtbij deze ontwikkelingen wonen en daar dagelijks impact van ondervinden.



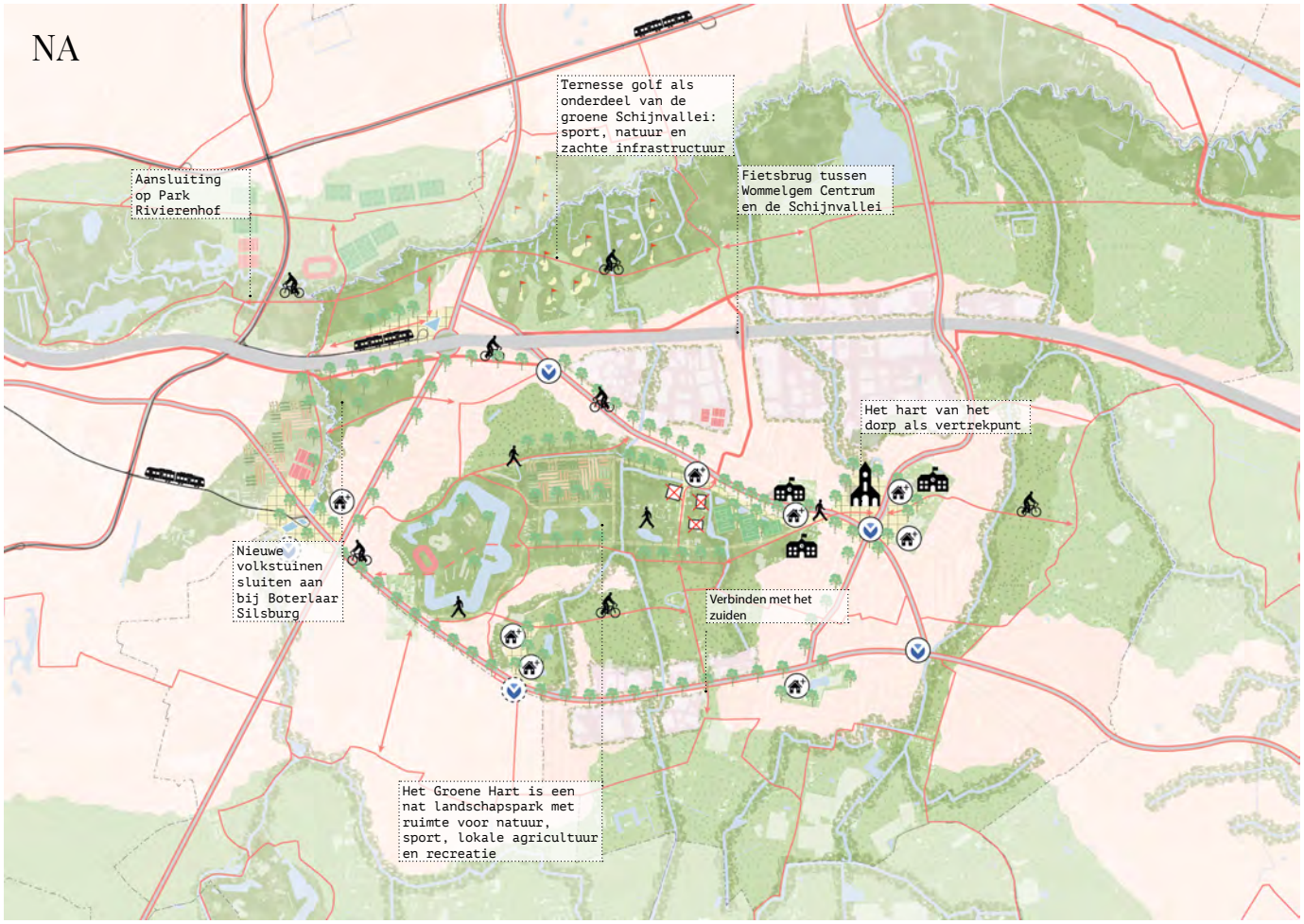
3. Fietsnetwerk van fietostrades en het lokale netwerk, inclusief de missing links

10. OV-NETWERK UITBREIDEN, INCLUSIEF AANTREKKELIJKE FIRST AND LAST MILE VOOR WOON-WERKVERKEER EN ONDERZOEK NAAR KWALITATIEF EN NABIJ OPENBAAR VERVOER VOOR WOMMELGEM CENTRUM (SP)

Wanneer we bij de ambitie spreken over een gezond en leefbaar Wommelgem kan een duurzaam mobiliteitssysteem met een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernetwerk niet ontbreken. Het autogebruik ligt nog altijd hoog in Wommelgem, ook op de zeer korte afstanden. Tegelijkertijd biedt de ligging van Wommelgem veel kansen voor traag verkeer en openbaar vervoer, maar moeten deze netwerken wel op orde zijn om te kunnen concurreren met de auto en zo een modal shift te bewerkstelligen. Ook in Routeplan 2030 wordt ingezet op openbaar vervoer met het A-net: 'snel, betrouwbaar en frequent reizen binnen de vervoerregio.' Met de tramhaltes aan de grens van Wommelgem kan de gemeente hier ook van profiteren, mits deze tramhaltes voldoende toegankelijk en comfortabel zijn. Daar liggen veel kansen voor de fiets, aangezien vanuit Wommelgem Centrum beide tramhaltes binnen 10-12 minuten bereikbaar zijn.

Daarnaast kunnen mobipunten een belangrijke rol spelen. De gemeente heeft enkele mobipunten aangewezen en ook vanuit de Vervoerregio wordt nagedacht over mobipunten, op basis van netwerklogica. Om voldoende kritische massa te creëren voor deze mobipunten en de verbindingen frequent genoeg te laten zijn, is het essentieel om in te zetten op verdichting van bestaand bebouwd gebied. Het Laar wordt al goed bediend door de tramverbindingen en dit zal in de toekomst waarschijnlijk zelfs beter worden. Hier is het probleem echter dat de R11 (Autolei) de toegankelijkheid van de tramhaltes vermindert. Voor de R11 ligt de sleutel bij het maken van veilige oversteekplekken in combinatie met een aangepast profiel.

Voor Wommelgem Centrum ligt er nog wel een opgave qua aandeel van het openbaar vervoer. Dat is een regionaal probleem, want waarschijnlijk ontstaat er ook veel verkeer in deze gordel rond Antwerpen. Daar wordt een mobipunt in het centrum voorgesteld, hoewel dit nog wel vraagt om een visie op het busnetwerk. Het op- en afrijden van de Herentalsebaan kost bussen namelijk veel tijd, wat de routes minder rendabel maakt - terwijl de bus wel heel goed in staat zou kunnen zijn om de *last mile* aantrekkelijk te maken. Dat maakt het waard om ook te kijken naar een mobipunt aan de zuidkant van Wommelgem, zoals de gemeente zelf ook voorstelt. Vertramming is echter geen populair idee, wat mogelijk gelinkt is aan het stedelijke beeld van een tram vs. de meer landelijke kern. De vraag is echter hoe landelijk deze kern in de toekomst zal blijven.



4. De ontwikkeling van het Groene Hart in een voor- en nabeeld (enkel ter impressie): de uitrol van het trage netwerk gekoppeld aan groen, voorzieningen en de woongebieden

Tot slot liggen aan de noordkant van Wommelgem ook opties voor openbaar vervoer, gekoppeld aan de ontwikkelingen omtrent de E34/E313. Nu rijden bussen door, maar in de toekomst zijn snelwegshuttles met haltes voorstelbaar. Die verdienen echter wel goede aanlooproutes vanuit de woongebieden (mogelijk bij bruggen, zodat men de snelweg ook kan oversteken). Ook wordt er nagedacht om in relatie tot ENA en een P+R oostelijk aan de E313, de tramlijn die nu eindigt aan het Rondpunt Wommelgem door te trekken. De P+R locatie kan dan worden afgebouwd en er ontstaat een mogelijkheid om Kapelleveld ook met de tram te ontsluiten. De tramlus zal zich dan bevinden ter plaatse van de oostelijke P+R.

Procesmatig gezien zou het interessant zijn voor Wommelgem om de samenwerking met Wijnegem, Ranst en Borsbeek te intensiveren. Op die manier kan de gemeente mobiliteitsvraagstukken mogelijk beter agenderen en onderzoeken.

11. INZETTEN OP UITBREIDING VAN EEN GEZOND TRAAG NETWERK VOOR WOMMELGEMNAREN: ZACHTE ASSEN ALS VERBINDINGEN TUSSEN WOONWIJKEN, BELANGRIJKE (RECREATIEVE) VOORZIENINGEN, GROENGEBIEDEN EN ANDERE WOONKERNEN. MOBILITEITSTRANSITIE INZETTEN OM VERGROENING TE LATEN PLAATSVINDEN (SP)

Op gemeentelijk schaalniveau verdient het trage netwerk prioriteit, met name in en rondom woonwijken. Wommelgemnaren bezitten meer (elektrische) fietsen dan gemiddeld in Vlaanderen en de stad Antwerpen ligt op fietsafstand, maar toch gaat slechts 16% op de fiets en 6% te voet naar werk, school of opleiding. Voor korte afstanden neemt meer dan de helft in het uiterste geval maandelijks de fiets en een derde doet dit zelfs nooit of een uitzonderlijke keer. Ook de voetganger kan nog aan populariteit winnen, aangezien slechts de helft van de Wommelgemnaren wekelijks te voet gaat bij korte afstanden. Dat heeft deels ook te maken met de condities van de paden: iets meer dan de helft van de Wommelgemnaren vindt dat er voldoende fietspaden zijn en slechts een derde vindt het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen. Kortom, de cijfers vragen om investeringen en wel voor gezondere, duurzame mobiliteit.

Er kan een onderscheid gemaakt worden in het trage netwerk naar de woonwijken, alsmede het trage netwerk in de woonwijken zelf (zie PR 12). Het netwerk tussen woonwijken is ingetekend op de kaarten op de volgende pagina. Naar de woonwijken is het van belang om voorkeurstracés voor doorgaand verkeer te bepalen. Andere wegen kunnen dan meer worden ingericht voor traag verkeer en zo wordt er een hiërarchie in het netwerk aangebracht. Daarnaast kunnen de wegen door binnentuinen worden gebruikt voor het traag netwerk. Met name wanneer het aankomt op belangrijke pleinen, zoals de Kerkplaats, is het van belang dat deze plek niet gedomineerd wordt door auto's maar juist als verblijfplaats dient.

12. VERKEERSSTRUCTUUR WOONGEBIEDEN AANPASSEN TEN BEHOEVE VAN DE LEEFKWALITEIT EN LOKALE MOBILITEIT, O.A. RUIMTE VOOR GROEN, TRAAG VERKEER EN OPENBAAR VERVOER LANGS ENTREESTRATEN, PERMANENTERE OPLOSSINGEN VOOR SCHOOLOMGEVINGEN, SLUIPVERKEER TEGENGAAN (PR)

Dit programma is een vervolg van de ambitie om toe te werken naar een gezond traag netwerk voor Wommelgemnaren, waarbij specifiek wordt gekeken naar het netwerk in de kernen zelf en lokale oplossingen (vaak quickwins) die de verkeersstructuur kunnen verbeteren ten behoeve van de leefkwaliteit en lokale mobiliteit. Het uiteindelijke doel is een fijnmazig kwalitatief dekkend netwerk van deur tot deur waar jong en oud gebruik van kunnen en willen maken. Voor het definiëren van het netwerk gaat het om het onderling verbinden van publieke functies, zoals scholen en sportvoorzieningen en het mogelijk maken voor kinderen om zelfstandig naar school te kunnen lopen of fietsen. Voor alle Wommelgemnaren gaat het grotendeels ook om verblijfskwaliteit, zodat ruimte voor voetgangers gecombineerd wordt met ruimte voor groen. Met name wanneer het aankomt op belangrijke pleinen, zoals de Kerkplaats, is het van belang dat deze plek niet gedomineerd wordt door auto's, maar juist als verblijfplaats dient. Daarnaast kunnen de wegen door binnentuinen worden gebruikt voor het traag netwerk. Deze wegen kunnen ontworpen worden als woonerven, specifiek gericht op voetgangers en fietsers.

Voor de gemeente is het belangrijk om tijdelijke oplossingen goed te monitoren, zodat er uiteindelijk kan worden ingezet op permanentere oplossingen voor bijvoorbeeld de schoolomgevingen. Hetzelfde geldt voor sluipverkeer. Er kan geëxperimenteerd worden met oplossingen en bijvoorbeeld het afsluiten van wegen. Op den duur vereist deze 'modal shift' een vrijwel volledige herziening van straatprofielen. Dit biedt echter kansen om meerdere problemen tegelijk aan te pakken. Zo moet bij een lagere maximumsnelheid wat fietsveiligheid vergroot, de rijbaan versmald worden. Dit creëert ruimte om het straatprofiel te vergroenen en daarmee

5. Het trage netwerk in Wommelgem Centrum: de aangepaste straatprofielen vormen zo een netwerk richting de verschillende voorzieningen in en rondom de kern. Dit is ter impressie (zonder besluitvorming).

wateroverlast en hittestress aan te pakken en bovendien verblijfsplekken voor bewoners te realiseren. Er dient gekeken te worden hoe deze aanpassingen bijvoorbeeld gecombineerd kunnen worden met onderhoud aan riolering, het leggen van kabels en andere werkzaamheden.

13. INZETTEN OP VERKEERSVEILIGHEID, ZOALS DE OVERSTEEKBAARHEID VAN R11 VERBETEREN MET EEN NIEUW STRAATPROFIEL EN DE TUNNEL AAN HET AFRITTENCOMPLEX ALS VEILIGERE, AANTREKKELIJKERE ENTREE (PR)

Voor 't Laar blijft de Autolei (R11) een aandachtspunt, gezien de hoeveelheid verkeer en het beperkte aantal oversteekplekken. In de toekomst zal deze weg hoogstwaarschijnlijk gecategoriseerd worden als dragend netwerk, waardoor de weg nog altijd een belangrijke rol zal spelen in het netwerk. Voor 't Laar zelf is het van belang dat onderzocht wordt hoe deze weg leefbaarder gemaakt kan worden. Tot de opties behoren het ondertunnelen van (delen van) de weg ter plaatse van belangrijke kruispunten, zodat men de weg makkelijker kan oversteken. Met name bij de tramhaltes is dit van belang. Daarnaast laat de bereikbaarheid met de fiets van P+R Wommelgem te wensen over, maar investeringen op deze plek moeten afgewogen worden tegen de mogelijke toekomstige status van dit knooppunt. Mocht het een belangrijke openbaar vervoershalte blijven voor Wommelgemnaren, dan is het zeker de moeite waard om te investeren in een betere bereikbaarheid voor fietsers en fietsvoorzieningen. Daarbij hoort ook de tunnel aan het op- en afrittencomplex: nu een onveilige, onaantrekkelijke entree van de gemeente. Met de nodige aanpassingen, zoals verlichting, kan de beleving hier verbeterd worden voor gebruikers.

4.3 GEZOND EN DUURZAAM WONEN EN RECREËREN IN DE GROENE GORDEL ROND ANTWERPEN

De derde ambitie gaat specifiek over de gebouwde omgeving met als doel om een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving voor Wommelgemnaren te creëren. Daarbij gaat het ook om de groeiambities van de gemeente binnen het grootstedelijk gebied Antwerpen, wat gevolgen heeft voor de diverse deelgebieden van Wommelgem. Daarvoor geldt hoofdzakelijk dat deze gordel rond Antwerpen behoefte heeft aan een duidelijke ruimtelijke visie, zodat opgaven en ambities voor het bebouwd gebied ook kunnen worden afgestemd met andere thema's. Voor Wommelgem zelf kan al richting worden gegeven aan de ontwikkeling van de diverse deelgebieden. Er wordt ingezet op optimale benutting van de ruimte, zowel voor wonen (ruimte) als voor leefbaarheid (sociaal). Terwijl bestaande bebouwing en de huidige openbare ruimte toe zijn aan een kwaliteitsslag, wordt geadviseerd om bij nieuwe plannen ervoor te zorgen dat hier geen open ruimte voor verloren hoeft te gaan en dat nieuwe plannen gepaard gaan met een verbetering van de openbare ruimte. Zo ontstaan er win-winsituaties voor de huidige en toekomstige inwoners.

14. INVESTEER IN DE RUIMTELIJKE SAMENHANG IN DE GROENE GORDEL ROND ANTWERPEN EN STEM DE GEWENSTE GROEI EN RUIMTE VAN ONTWIKKELING AF MET BUURGEMEENTEN, ZODAT VERDERE FRAGMENTATIE BESPAARD BLIJFT (PR)

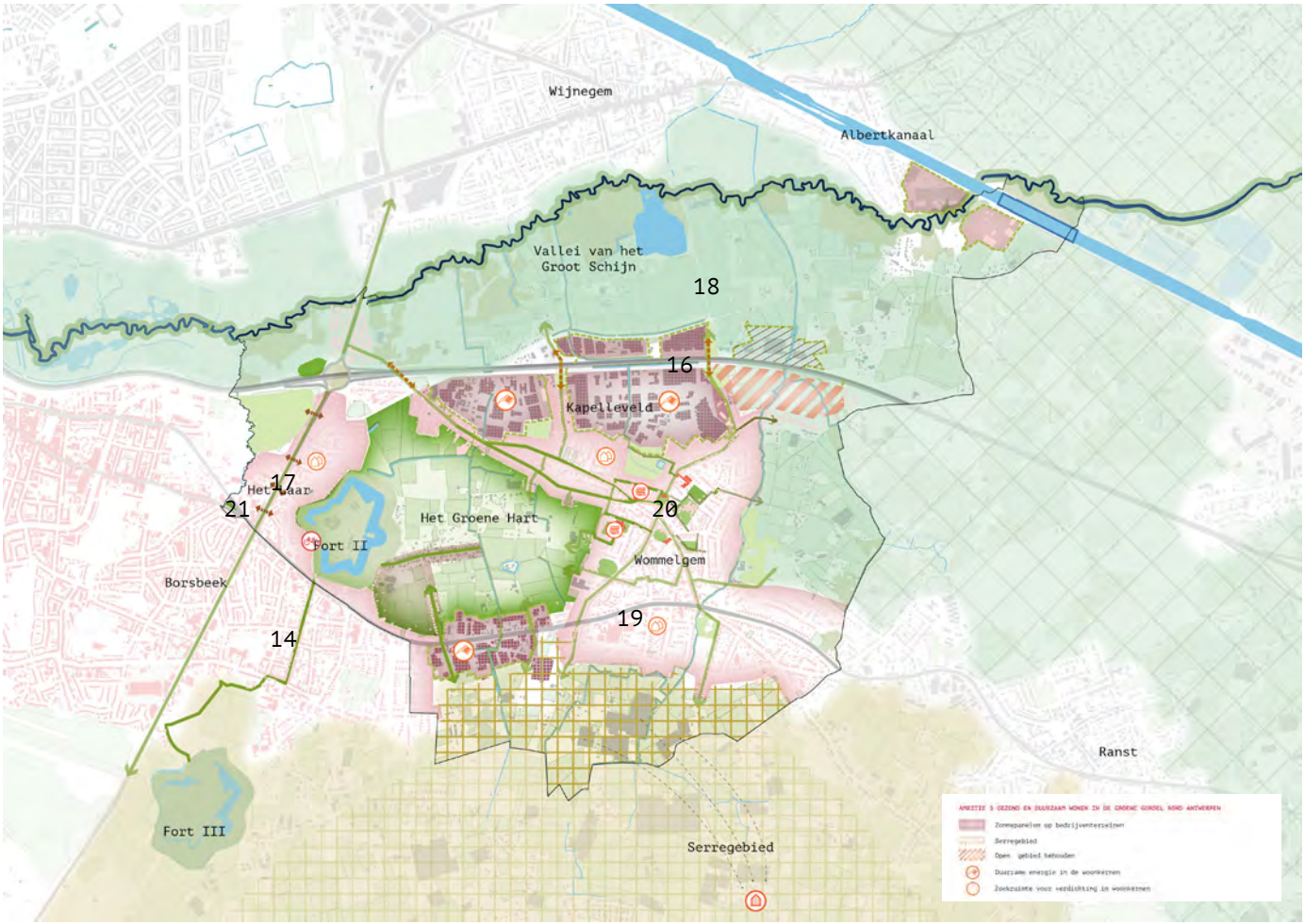
Op regionaal schaalniveau kan Wommelgem samenwerken met buurtgemeenten in de gordel rond Antwerpen op het gebied van groei van inwoners en bedrijventerreinen. In combinatie met strategisch programma 1 ligt het voor de hand te kijken naar gemeentegrensoverschrijdend beleid. Samenwerkingsverbanden kunnen bijdragen aan het concreet maken en uitdragen van de kwaliteit van de gordel van Antwerpen. Zoals eerder is benoemd, is juist deze gordel nog zoekende ruimtelijk gezien.

De regionale bereikbaarheid en aanwezigheid van het Albertkanaal in Wommelgem dragen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Hierdoor staan de open ruimte en groenblauwe verbindingen onder druk. Door eerst op regionale schaal te bepalen welke groenblauwe verbindingen van belang zijn om vervolgens dit te koppelen aan andere ruimteclaims kan er gekeken worden naar positionering in de regio. Op die manier kan verdere fragmentatie voorkomen worden. Bij verdere ontwikkeling is het ook essentieel om te kijken naar de knooppuntwaarde en de plaatswaarde, zodat de mobiliteitsvraag zoveel mogelijk beperkt blijft. In principe is Wommelgem - gezien de nabijheid van Antwerpen - een geschikte locatie om te groeien, mits het bestaand gebouwd gebied optimaal wordt benut en er sprake is van een duurzaam en gezond mobiliteitssysteem.

15. REGIONALE TOEKOMSTVISIE SERREGEBIED T.B.V. EFFICIËNT EN DUURZAAM RUIMTELIJK EN ENERGETISCH GEBRUIK: SERREGEBIED ALS EEN SAMENHANGEND ENERGIELANDSCHAP BESCHOUWEN (SP)

Aan de zuidzijde van Wommelgem is een landbouwgebied te vinden, afgewisseld met serres en losse natuurgebieden. Dit gebied maakt onderdeel uit van een veel groter serregebied richting het zuiden. Voor dit hele landschap geldt een grote verduurzamingsopgave, gezien het hoge energieverbruik van serres. Dat is een flinke uitdaging, maar gezien de energetische en ruimtelijke gelijkenissen biedt dit grote kansen voor samenwerking. Op regionaal schaalniveau moet onderzocht worden waar clustering van serres verder mogelijk is en welke serres eventueel nog kunnen uitbreiden. Voor het gebied binnen de Wommelgemse grenzen geldt bijvoorbeeld al dat de natuur zwaar onder druk staat door uitbreidende serreteelt (en intensivering van de veeteelt). Zo verdwijnen er steeds meer kleine landschapselementen en het verliest het landschap zijn natuurlijke en recreatieve waarde. Gezien het feit dat Wommelgem ook al veel bedrijvigheid bevat, is het de vraag of dit de plek - binnen een groter regionaal gebied - is om verder te verharden via uitbreidende serres. Vanuit de ambitie om toe te werken naar een duurzaam, gezond en aantrekkelijk Wommelgem zou dit gebied eerder vrijgehouden moeten worden van dergelijke ontwikkelingen.

Voor bestaande serres geldt alsnog een verduurzamingsopgave. Door te clusteren wordt niet alleen de versnippering van de ruimte verminderd, maar ontstaan er ook belangrijke voordelen op het gebied van onderlinge samenwerking. Dat kan een boost geven aan een duurzamere ontwikkeling van de glastuinbouwsector. Daarnaast kan gewerkt worden aan energiebesparing



1. 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.

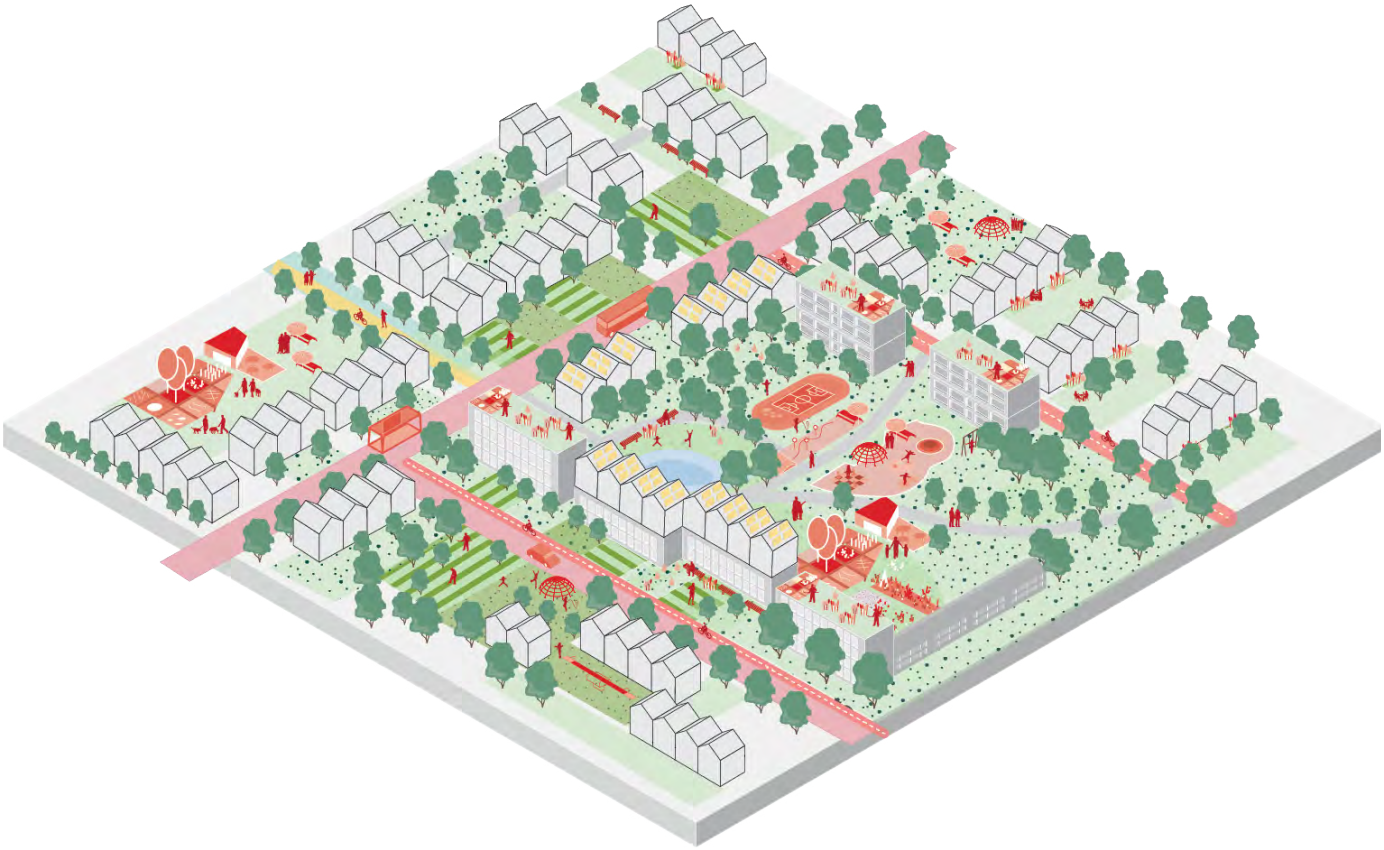
via de constructie en systemen van de serre (betere isolatie, ventilatie, etc.), andere teelten met een lagere warmtevraag en hernieuwbare energieproductie. Wat gunstig is voor de glastuinbouwsector, is dat er een goede balans is tussen de elektriciteitsproductie en de warmtevraag. Met clustering wordt een warmtenet, in combinatie met een CO_2-net, rendabel. Bovendien zijn er ecologische en economische voordelen te behalen als een glastuinbouwbedrijf met warmtekrachtkoppeling en een andere warmtevrager zonder warmtekrachtkoppeling worden gekoppeld. Ook in dat geval is het van belang dat glastuinbouwbedrijven dichtbij bedrijventerreinen en de bebouwde omgeving worden gevestigd. Er kan tevens gewerkt worden met warmte-opslag in lokale warmtebuffers, zodat piekvragen naar warmte kunnen worden opgevangen en ook weekenden kunnen worden overbrugd. Dit hangt wel van de teelt af. Bij serreteelten met een lagere warmtevraag, zoals potplanten of sla, is de warmtevraag veel kleiner en geconcentreerd in een deel van het jaar. Daarmee wordt het systeem automatisch minder rendabel. Er wordt momenteel veel onderzoek gedaan, wat essentieel is voor Wommelgem om te blijven volgen.

16. REGIONALE TOEKOMSTVISIE ENERGIEREDUCTIE EN HERNIEUWBARE ENERGIEOPWEKKING OM DOELSTELLINGEN BURGEMEESTERSCONVENANT TE BEHALEN: SAMENWERKEN OM HET PROCES TE VERSNELLEN EN GEMEENTEGRENSOVERSCHRIJDENDE STRUCTUREN RUIMTELIJK OPTIMAAL TE BENUTTEN (SP)

Zoals eerder aangekondigd wordt het thema 'Energie' integraal meegenomen in de overige ambities. Dat betekent ook dat de bebouwde én onbebouwde ruimte benut moeten worden als energielandschap. Enerzijds gaat het dan om beperking van de behoefte en besparing door bijvoorbeeld beter te isoleren en mobiliteitsbewegingen te beperken, anderzijds moet ook worden ingezet op hernieuwbare bronnen. Zo kan het aantal zonnepanelen op daken nog verder worden uitgebreid, kan worden ingezet op duurzame warmtebronnen en kan de windpotentie meegenomen worden. Een belangrijk voordeel van kernversterking is dat er warmtenetten kunnen worden aangelegd, wanneer er een rendabele dichtheid en een warmtebron in de buurt is. Anders kan ook met warmtepompen warmte onttrokken

WOMMELGEM CENTRUM

Met plaatselijk aangepaste bestrating en veel groen wordt het hart van het dorp een ontmoetingsplek voor alle bewoners
De concentratie van scholen rondom de kern vraagt om openbare ruimte ontworpen voor gebruikers van alle leeftijden
Dit betreft een impressie, zonder enkele besluitvorming



2. Impressie van Wommelgem Centrum, waarbij ook de binnentuinen volop worden ingezet voor de leefkwaliteit. Er kunnen verbindingen worden gemaakt door deze binnentuinen en ruimte wordt ingezet voor ontmoeting, natuurinclusiviteit, klimaatadaptatie, speelruimte, etc.

worden. Instrumenten zoals een duurzaamheidsmeter kunnen worden gebruikt om nieuwe bouwprojecten te evalueren. Ook kan de gemeente hier eisen voor opleggen. Met instrumenten als een warmtezoneringsplan kan de gemeente van tevoren in kaart brengen wat het vraag en aanbod is en daar vervolgens voorkeuren voor energienetwerken en energiebronnen aan koppelen. Dit helpt bij de informatievoorziening, maar draagt ook bij aan het vooraf inzicht krijgen in welke ontwikkelingen in een gebied hierbij passen, zoals het verhogen van de dichtheid voor een warmtenet.

Daarnaast is het belangrijk om draagvlak te organiseren voor de energietransitie en bewoners te stimuleren om initiatieven op te pakken. Met energiecoöperaties, zowel voor zonne- als windenergie kunnen bewoners gezamenlijk investeren én profiteren van hernieuwbare energie. Daarmee wordt het potentieel in de gemeente beter benut en worden bewoners en de gemeente dichter bij elkaar gebracht. Er zijn in Vlaanderen enkele goede voorbeelden van succesvolle energiecoöperaties, bijvoorbeeld Zuidtrant in de Antwerpse zuidrand, 'Buurzame Stroom' in de wijk Dampoort in Gent, het initiatief 'Klimaatscholen'. Een gemeente kan hierover op lokaal niveau nadenken, maar door krachten te bundelen en ervaringen te delen met buurgemeenten wordt de effectiviteit vergroot. Ook zijn er ruimtelijke structuren die gemeentegrensoverschrijdend zijn en gezamenlijk kunnen worden aangepakt. Het voorbeeld van serres is eerder al genoemd, maar hetzelfde geldt voor windturbines of zonnepanelen langs snelwegen of de invulling van bedrijventerreinen in het ENA.

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

Om Wommelgem leefbaar en aantrekkelijk te houden én tegelijkertijd op de juiste manier om te gaan met verschillende ruimteclaims, is het essentieel om na te denken over bouwhoogte en dichtheden bij ontwikkelingen, alsmede de locaties voor deze ontwikkelingen. Daar gaat nog wel aan vooraf dat de gemeente eerst moet afwegen in welke mate groei gewenst is. 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 waar men wordt gestimuleerd met de fiets naar werk te gaan, als dat op een andere plek meer ruimte voor een groenblauw netwerk oplevert en autoverkeer scheelt. De knooppuntwaarde is

belangrijk om mee te nemen, omdat dat een belangrijke voorwaarde kan zijn voor een leefbare, gezonde woonomgeving. Wanneer men voorrang geeft aan fietsers en openbaar vervoer, is het wel essentieel om ervoor te zorgen dat die modaliteiten voldoende comfort en snelheid bieden. Dit sluit ook aan op de tweede gezamenlijke ambitie 'kernversterking: nabijheid, verblijfskwaliteit en op mensenmaat' van Routeplan 2030 waar de gemeente Wommelgem bij betrokken is. Bij het maken van woningbouwplannen kan al rekening worden gehouden met een mobiliteitsplan. 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. Deze ideeën kunnen worden toegepast op de ontwikkeling van 't Kwade Gat. De locatie in het Groene Hart vraagt om zorgvuldige inpassing, zodat de bebouwing het park niet verrommelt en juist het groen als kwaliteit omarmt. Daarnaast geeft een goede verbinding met een HOV-halte aan de Herentalsebaan of een nabijgelegen Mobipunt niet meer auto's op de weg. Wanneer er 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.

18. KWALITATIEVE VERDICHTINGSSTRATEGIE I.C.M. EEN AFBOUWSTRATEGIE VOOR LINTBEBOUWING: KERNEN VERSTERKEN I.P.V. WUG'S AANSNIJDEN EN STEM AANBOD AF OP DE TOEKOMSTIGE VRAAG (PR)

In Wommelgem speelt zowel het verdichtings- als afbouwvraagstuk. Ondanks de hoge dichtheid is er nog veel zonevreemde bebouwing aanwezig. Gezien de huidige fragmentatie is het advies om dit zo snel mogelijk af te bouwen. Daar staat tegenover dat het instrumentarium nog ontoereikend is en het vraagt veel maatwerk, wat ingewikkeld is voor een gemeente met een klein ambtenarenapparaat. Er zijn wel enkele voorbeelden in Vlaanderen van woningen die werden afgebouwd met instrumenten als planruil of planschade. Voor de gemeente is het essentieel om deze ontwikkelingen op te blijven volgen, gebruik te maken van eventuele steun van hogere overheden en kennis en ervaringen uit te wisselen.

Naast het afbouwen is er ook preventie mogelijk. Dat kan onder meer door woonuitbreidingsgebieden te bevriezen of om te vormen naar open ruimte. Aan de oostkant van Wommelgem ligt nog een woonuitbreidingsgebied wat vanwege de watergevoeligheid en het belang van een ecologische corridor - naast het feit dat er nog ruimte in bebouwd gebied is - bij voorkeur niet wordt volgebouwd. Met een RUP kan het woonuitbreidingsgebied worden omgevormd naar natuur, park of landbouwzone. Mogelijk komt hier planschade bij kijken, maar gezien de watergevoeligheid van het gebied is er wellicht ook een kans dat de Vlaamse overheid de gemeente hierin tegemoet kan komen.

Een tweede manier om ongewenste ruimtelijke ontwikkeling te voorkomen is minder direct, maar wel effectief: het ontwikkelen van een woonomgevingsplan, eventueel omgevormd tot een wettelijk bindend RUP of een stedenbouwkundige verordening. Hiermee kunnen verdichtingsprojecten op ongewenste locaties makkelijker voorkomen worden en kunnen kwalitatieve ruimtelijke randvoorwaarden afgedwongen worden. De Bond Beter Leefmilieu heeft hier veel 'recepten' met concrete referenties voor verzameld. Voor Wommelgem is het belangrijk om dit te combineren met de knooppuntenkaart van VITO, zoals deze ook in de scan is opgenomen en nieuwe woningen te koppelen aan een mobiliteitsplan.

Bovenal geldt dat goed moet worden afgewogen hoe Wommelgem duurzaam kan groeien. Er is nog een behoefte voor woningen, die deels al wordt opgevangen door bestaande masterplannen. Voor bestaande en nieuwe plannen is het cruciaal om hier randvoorwaarden aan te verbinden.

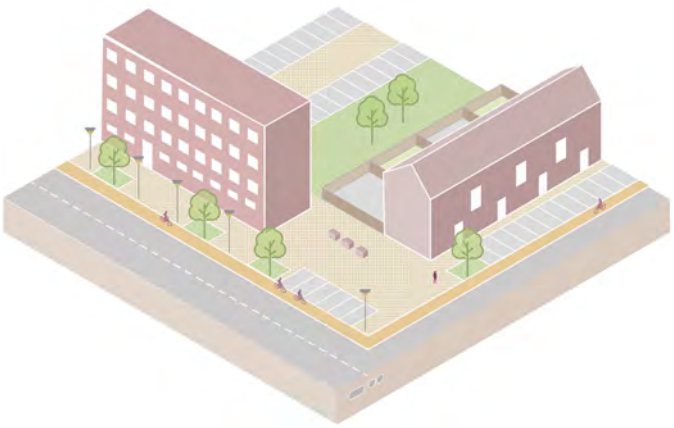
19. INVESTERINGEN IN DE GEBOUWDE OMGEVING KOPPELEN AAN MEERDERE OPGAVEN, ZOALS BEHEER, MITIGERENDE MAATREGELEN VOOR KLIMAATADAPTATIE, DE ENERGIETRANSITIE, RENOVATIESTRATEGIEËN, ETC. (SP)

Veel ambities worden op hoger niveau geformuleerd, maar moeten uiteindelijk op lokaal schaalniveau gerealiseerd worden. Een voorbeeld is de energietransitie, die zeer lokaal terecht komt in de vorm van bijvoorbeeld zonnepanelen. Ook voor klimaatadaptatie is een lokale vertaling mogelijk: de bomen in de straat en het ontharden van een tuin.

Die opgaven kunnen goed aan elkaar gekoppeld worden en meegenomen worden in dezelfde aanpak voor een gebied. Voor de onderhoudsoperatie van

TRAMHALTE BORSBEEK SILSBURG EN OMGEVING

Het fort is van grote ecologische waarde als rust en broedplaats. Recreatieve functies zijn zorgvuldig ingepast en onderdeel van een groot traag recreatief netwerk.
In de groene straten rondom het fort kan op straat worden gespeeld en kunnen kinderen veilig op de fiets naar school.
Tramhalte Borsbeek Silsburg fungeert als aangename verblijfsplek en entree voor de gemeente. De landschappelijke kwaliteiten zijn hier direct tastbaar.
Dit betreft een impressie, zonder enkele besluitvorming



3. Impressie van de huidige situatie, waarbij de openbare en collectieve ruimte niet altijd veel kwaliteit kent en ook minder bijdraagt aan leefbaarheid, de sociale structuur, klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit in het bebouwd gebied.

4. 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. Zo worden opgaven gekoppeld in een aanpak.

riolering worden straten bijvoorbeeld open gelegd. Dat biedt kansen om de kosten van beheer tegelijkertijd te benutten voor het realiseren van andere transitieopgaven. Wanneer de straat toch open ligt, kan er ook een warmtenet worden aangelegd en kan het straatprofiel klimaatadaptiever en fietsvriendelijker worden teruggelegd. Belangrijk is om de bovengrondse en ondergrondse eisen op elkaar af te stemmen. Hetzelfde geldt voor een deel van het woningbestand wat toe is aan een renovatiebeurt. Belangrijk is dat de gemeente doelstellingen formuleert op het gebied van onder meer energie, klimaatadaptatie, mobiliteit en sociale cohesie en zich realiseert dat veel transitieopgaven niet binnen één transitie vallen, maar juist overlappen met meerdere transities. Daar is een grote groep stakeholders bij betrokken: de gemeente, bewoners, netbeheerders, marktpartijen, etc. Voor die stakeholders is het gunstig om data uit te wisselen, zodat men kennis kan nemen van elkaars planning en projecten. Dat maakt het mogelijk om het ruimtelijk en procesmatig te stroomlijnen. De gemeente kan de rol opnemen als regisseur van het proces. Momenteel wordt hiermee al geëxperimenteerd in de grotere steden. Voor Wommelgem is het belangrijk om dit op te volgen en hier zelf ook een gebiedseigen aanpak voor te ontwikkelen.

20. KERKPLAATS WOMMELGEM ALS EEN LEVENDIG EN TOEKOMSTBESTENDIG PLEIN MET RUIMTE VOOR VERBLIJF, GEKOPPELD AAN GROENE RUIMTE EN EEN NETWERK VAN STEEGJES ROND HET ZORGCENTRUM, INCLUSIEF OPENSTELLING VAN DE TUIN VAN HET ZORGCENTRUM (SP)

Een van de voornaamste plekken waar men gestimuleerd moet worden om de auto te laten staan is in de dorpskern. Om autogebruik te ontmoedigen dienen parkeerplaatsen in het centrum tot een absoluut minimum te worden beperkt en idealiter betalend te worden. Tegelijkertijd dienen alternatieven toegankelijker te worden, de bus zichtbaarder en gecombineerd met een fietsenstalling of deelmobiliteit. Door de auto uit het centrum te weren ontstaat ruimte om elkaar te ontmoeten en om de straten en het plein te vergroenen. Hier dient maximaal ingezet te worden op de trage weggebruiker met een fijnmazige stedenbouwkundige structuur, gedetailleerde inrichting op maat van de mens en veel groene verblijfsplekken. Hoe completer en verder dit trage netwerk reikt, hoe aantrekkelijker de uitnodiging om te voet de straat op te gaan.

Gemeentelijke gronden zullen hierbij als katalysator dienen, maar uiteindelijk zal het succes deels afhangen van lokale winkeliers, bewoners en private gronden. Binnen het centrumgebied dient gestreefd te worden naar grote levendigheid, gebouwen met actieve plinten, hogere dichtheid en het benutten van leegstaande percelen. Gemeentelijk beleid kan dit mogelijk

maken door op strategische plaatsen meer bouwlagen toe te laten, maar contact met de straat als voorwaarde te stellen.

21. HALTE BORSBEEK SILSBURG UITBOUWEN TOT EEN KWALITATIEVE MULTIMODALE ENTREE VAN DE GEMEENTE MET AANDACHT VOOR DE TOEGANKELIJKHEID EN VERBLIJFSKWALITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS (SP)

Wommelgem kent een tweetal eindstations in het HOV-netwerk richting Antwerpen. Eén daarvan is de P+R Wommelgem die voornamelijk gericht is op overstappers vanuit de auto, en de andere halte is Borsbeek Silsburg. Met de ontwikkeling van het Groene Hart als kern van de gemeente komt deze halte letterlijk dichterbij en wordt daarmee belangrijker. Waar de halte momenteel een kaal plein betreft omgeven door zonevreemde baanwinkels, liggen hier wel degelijk grote potenties om uit te groeien tot een kwalitatieve entree naar de gemeente. In het noorden ligt het recentelijk aangelegde volkstuin en landschapspark Boterlaar Silsburg, de tennisvereniging en Koude Beek. In het oosten liggen Fort 2 en het toekomstige Groene Hart, woonwijk 't Laar en het toekomstige Kwade Gat.

De zone tussen de halte en deze functies wordt momenteel gebruikt door grote baanwinkels die slecht aansluiten bij de schaal van de wijk, autogebruik aantrekken en met uitgestrekte parkeervlaktes de uitstraling van de wijk aantasten. Langs de R11 liggen winkels bovendien verspreid, wat minder aantrekkelijk is voor voetgangers en fietsers (zeker als de oversteekmogelijkheden ook nog beperkt zijn). Onderzocht dient te worden hoe deze functies beter in het stedelijk weefsel geïntegreerd kunnen worden. Zo kunnen de winkels gecombineerd worden met woonfuncties met (gemeenschappelijke) tuinen op het dak en kan parkeren intern compact opgelost worden. Hierdoor ontstaat een levendige woonwijk, waar toch plaats blijft voor grote commerciële functies, maar ook voor groen en waterinfiltratie. De lasten van de nieuwe publieke ruimte kunnen hierbij deels gedragen worden door de nieuwe ontwikkelmogelijkheden.

Om Borsbeek Silsburg aantrekkelijk te maken voor voetgangers en fietsers dient de dominantie van de auto in het straatbeeld teruggeschroefd te worden. Een plaatselijke vernauwing van de grote doorgaande verkeersaders zal het verkeer afremmen en tegelijkertijd de oversteekbaarheid vergroten en extra ruimte vrijmaken voor trottoirs, fietspaden en voor groen. Uiteraard vraagt dit om een verdere verkeers- en ontwerpstudies. Het plein rondom deze eindhalte dient een aantrekkelijke publieke ruimte te worden die uitnodigt om te verblijven. De aanwezigheid van de ondergrondse Koude Beek is een grote troef die niet onderbenut moet blijven. Door de beek plaatselijk open te leggen ontstaat een overweldigende verblijfskwaliteit en wordt tegelijkertijd de route naar Boterlaar Silsburg aangezet.

(zie ook de impressie op de volgende pagina)

5. Referentie voor de tramhalte Borsbeek Silsburg: een tramhalte in Brussel (Espaces Mobilites)

BWMSTR SCAN

TRAMHALTE BORSBEEK SILSBURG

Boterlaar Silsburg als toegankelijke groene kern met volkstuinen, sport, recreatie en ruimte voor groen en water.

Tramhalte Borsbeek Silsburg inrichten als aantrekkelijke groene verblijfsplaats. De tram als waardig alternatief voor de auto.
Baanwinkels in woonkernen zorgvuldig inpassen in omgeving en combineren met woningen en geïntegreerde parkeeroplossingen
De Koudebeek wordt een integraal onderdeel van het nieuwe plein. Er ontstaat een verkoelende aangename omgeving met maximale aandacht voor voetgangers en fietsers.
Dit betreft een impressie, zonder enkele besluitvorming

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

Om de projecten in de transitieagenda succesvol door te voeren is een instrumentarium voor regelgeving en handhaving noodzakelijk. Hieronder worden instrumenten beschreven waar de gemeente inspiratie uit kan halen. De publieke slagkracht van de gemeente omvat maatregelen die al binnen handbereik liggen, zoals het opstellen van een RUP, maar ook maatregelen waarvoor samenwerking met buurgemeenten of hogere overheden nodig is, bijvoorbeeld het realiseren van een regionale fietsroute of groenstructuur. Ten slotte is een aantal instrumenten innovatief of in ontwikkeling, zoals de planologische ruil of de verhandelbare ontwikkelrechten.

1. SAMENWERKING

Om grensoverschrijdende ambities mogelijk te maken moeten samenwerkingsverbanden opgezet worden met de buurgemeenten (bijvoorbeeld voor de continuïteit en versterking van de Schijnvallei), Vervoerregio Antwerpen, de stad Antwerpen en met hogere overheden zoals provincie Antwerpen (voor het bovenlokaal fietsnetwerk en energietransitie), AWV en Vlaams Gewest (bijvoorbeeld de inpassing van windmolens). Waar mogelijk kan de gemeente initiatief nemen in verschillende gemeentegrensoverschrijdende projecten en ook meer baat hebben bij samenwerkingsverbanden.

2. WOONUITBREIDINGSGEBIEDEN HERBESTEMMEN

a) via het vergunningsbeleid;
b) Opmaken van RUP. Aangezien dit een bestemmingswijziging betreft, is hier volgens VCRO planschade van toepassing.
c) Zodra het (ontwerp)decreet woonreservegebieden 2019 in voege gaat kan gemeente een woonuitbreidingsgebied omzetten naar een open ruimtebestemming door middel van een gemeenteraadsbeslissing. Hiertoe zal Vlaamse Regering na uitspraak van de gemeente dan een Gewestelijk RUP opstellen en wordt planschade gedragen door Vlaamse overheid vanaf 2040.

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

Zones die in als woongebied (of landelijk woongebied) ingekleurd zijn maar waar verdere verdichting (van bijvoorbeeld 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. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om gebieden die ecologische corridors onderbreken of die in een overstromingsgevoelig gebied liggen.

4. 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.

Daarnaast dient ook onderzocht te worden of er een ontwikkelingskost opgelegd kan worden die afgedragen wordt per m^2 of gerealiseerde wooneenheid aan een gemeentelijk fonds dat instaat voor een actief open ruimte beleid in het buitengebied. Uit dit fonds, aangevuld met subsidies, kunnen gronden of panden worden aangekocht op plekken waar (verdere) ontwikkeling niet wenselijk is. Dit zou gerealiseerd kunnen worden via stedenbouwkundige lasten.

5. OPEN 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. De reden hiervoor is dat Wommelgem nu losse percelen met hoge natuurwaarde heeft, terwijl de natuur gebaat is bij een continue structuur. Aangezien dit een bestemmingswijziging betreft is hier volgens VCRO planschade van toepassing.

6. OPEN RUIMTE NETWERKEN VERSTERKEN DOOR HET STIMULEREN VAN ECOLOGISCH BEHEER VAN LANDBOUWGRONDEN

Het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds (VLIF) ondersteunt de Vlaamse land- en tuinbouw door duurzame investeringen te stimuleren. Naast de professionele land- en tuinbouwer komen ook de voedingsindustrie, de omkaderingssector (zoals praktijkcentra), sociale instellingen en consumentencoöperaties in aanmerking voor steun. Het VLIF ondersteunt ook niet-productieve investeringen. Dit zijn investeringen die bijdragen aan het verhogen van de biodiversiteit, het verbeterd waterbeheer en het verminderen van erosie of investeringen van landbouwers die willen overschakelen naar onder andere biologische landbouw en korte-ketenlandbouw. Deze ondersteuning kan voor een meer gedifferentieerd en waardevoller landschap leiden zonder dat het ten koste gaat van de landbouwers. (bron: Instrumenten voor behoud landbouw-gebouwen en landbouwgronden; ILVO en Provincie Antwerpen; 2016)

De gemeente Wommelgem zou in het kader van haar beleid ten aanzien van de open ruimte actief landbouwers kunnen stimuleren en ondersteunen bij het aanvragen van VLIF-steun voor hun onderneming.

7. HANDBOEK OPENBARE RUIMTE DORPSKERN EN ENTREES

De vergroening en ontharding van de bebouwde omgeving van Wommelgem moet gekaderd zijn in een visie op het geheel. Deze visie 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 gemeente geduid en toegelicht. Ten slotte worden de inrichtingselementen (bestratingsmaterialen en straatmeubilair, maar ook groen en verlichting) beschreven.

8. STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING MET BETREKKING TOT PARKEERNORM MOET AANGEPAST WORDEN

De huidige parkeernormen leggen een aantal parkeerplaatsen per (type) woongelegenheid 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, al dan niet elektrische deelfietsen, elektrische fiets, etc.) als eerste alternatief na openbaar vervoer.

9. 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.

10. MASTERPLAN HET GROENE HART

Het ontwikkelen van groen in de nabijheid van woongebieden is een essentieel onderdeel van het toekomstig ruimtelijk beleid van de gemeente. De opmaak van het masterplan moet de kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden borgen. Het gaat hierbij onder andere over de programmatische mix en verwevenheid, toegankelijkheid, natuurwaarden en duurzaamheid. Via kavelpaspoorten kunnen kwalitatieve en kwantitatieve randvoorwaarden vastgelegd worden. Ook de beeldkwaliteit is hiervan een integraal onderdeel. De (her)inrichting van het openbaar domein en de afstemming en samenwerking tussen verschillende kavels is de tweede pijler van het masterplan. Het plan legt enerzijds de ambitie en kaders vast voor de ontwikkelingen en is anderzijds het toetsingskader voor toekomstige initiatieven.

De randvoorwaarden voor de bebouwing binnen de contouren van het masterplan kunnen ook vastgelegd worden in een RUP wanneer dit noodzakelijk is, een andere mogelijkheid is om de gemeentelijke bouwverordening aan te passen met bijzondere regelgeving voor het Groene Hart (zie ook p. 114/115).

11. UPDATE BOUWVERORDENING WOMMELGEM

De kwantitatieve randvoorwaarden die opgegeven zijn in de huidige verordening moeten worden geactualiseerd en gekoppeld aan de kwalitatieve opgave van kernversterking en nieuwe inzichten inzake duurzame mobiliteit (parkeernormen, deelmobiliteit, ...). Zowel een duurzame afbouw- als verdichtingsstrategie vragen om een nieuwe visie die opgenomen moet worden in de nieuwe versie van de gemeentelijke bouwverordening. Het komt neer op het vertalen naar een integrale bouwverordening, waarbij de stedenbouwkundige voorschriften worden gewijzigd en uitgebreid.

Een alternatief is om maatwerk te maken voor kleinere zones binnen de afbakening van de centrumzone en voorschriften te definiëren in de vorm van een RUP. Hiervan zijn voorbeelden in bijvoorbeeld Opwijk en Vorselaar.

De gemeente Opwijk kan hier als referentie dienen: de RUP 'wijziging van woonlagen' laat zien dat het ook in een landelijke dorpskern mogelijk is om op een verantwoorde manier hogere dichtheden te realiseren. De gemeente Opwijk heeft strategische locaties in het centrum aangewezen waar meerdere bouwlagen mogelijk zijn, zoals de stationsomgeving. Daarbij heeft de gemeente rekening gehouden met de wegbreedte, de draagkracht en de ontsluiting van de gemeente.

De gemeente Vorselaar streeft ook naar verdichting binnen het bestaande woonweefsel en heeft de 'RUP Kern' opgesteld. Ook daarvoor zijn nieuwe stedenbouwkundige voorschriften vastgesteld die de bestaande voorschriften vervangen. Hierbij is de kern verdeeld in drie deelruimtes met voor elke deelruimte een streefwaarde voor verdichting en stedenbouwkundige voorschriften. Naast de integrale bouwverordening die gaat gelden binnen de afbakening, kan de gemeente Wommelgem ook voor buiten de afbakening een bouwverordening opstellen. Dat kan worden aangevuld met een beeldkwaliteitsplan.

12. BEELKWALITEITSPLAN WOMMELGEM

Nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen in de kern van Wommelgem moeten passen binnen de toekomstvisie van de gemeente en de identiteit van de specifieke plekken. Er is een noodzaak aan een duidelijk en gedetailleerd toetsingskader dat specifieke eisen beschrijft, wat deels kan worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van de Bouwverordening. In het beeldkwaliteitsplan worden deze randvoorwaarden uitgebreider beschreven en geduid. Dit plan moet goedgekeurd worden door de gemeente en dient de breed gedragen visie op de bebouwde omgeving in Wommelgem te verbeelden. Dit plan wordt gebruikt bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen.

13. 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. Om effectief invulling te kunnen geven aan het handhavingsbeleid moet er ook voldoende personeel aan gekoppeld worden. De aanstelling van een handhavingsambtenaar is noodzakelijk.

14. 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 grondeigenaars, moet er een financieel plan worden opgemaakt 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-bebouwbare 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).

Het beleid van de gemeente Zemst kan dienen als referentie voor de gemeente Wommelgem. De gemeente heeft net als Wommelgem te maken

met verstedelijkingsdruk en voorziet daarom het belang van het verlichten van de druk op de open ruimte. De gemeente wil vermijden dat de kernen via lintbebouwing aan elkaar groeien. Een planologisch ruilsysteem is hier ondergebracht in het gemeentelijk RUP 'Landschappelijke Zichten', waarbij landelijk woongebied is omgezet naar bouwvrij agrarisch gebied. In de kern van Zemst is tegelijkertijd een woonzone aangewezen, waardoor het ruilen daadwerkelijk mogelijk wordt. Via onderhandse overeenkomsten over planschade en planbaten met eigenaren is de grondenruil doorgevoerd, zonder de eigenlijke verkoop van gronden. Dit is een goede methode, mits er niet veel eigenaren zijn.

Wanneer er echter wel veel eigenaren zijn, kan gebruik worden gemaakt van planologische ruil waarbij zowel de bestemming als het eigendom worden geruild. Dit instrument is opgenomen in het decreet landinrichting en een provinciale landcommissie verrekent zelf de verschillen in waardebepaling bij de ruil.

15. 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 transfereren naar gebieden waar ontwikkeling gewenst is. Uiteraard kan dat instrument niet zomaar overgenomen worden; de ruimtelijke ordening is in Vlaanderen immers helemaal anders gestructureerd dan in de VS.

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 het Departement Omgeving en de Vlaamse Landmaatschappij.

16. RECEPTEN VOOR KERNVERSTERKING

De focus van vernieuwing en verdichting zal liggen op de dorpskernen de komende jaren. Maatwerk is hiervoor 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 gemeente zal dus niet alleen een andere visie en aanpak moeten uitdenken, maar ook een nieuwe rol moeten aannemen om de kwaliteiten van de openheid en het groene karakter te verzoenen met de vraag voor meer bebouwde ruimte." (LaboXX).

In het "Recepten voor kernversterking" rapport van Bond Beter Leefmilieu zijn een aantal concrete oplossingen verzameld voor het verdichten van stad- en dorpscentra in Vlaamse gemeenten. Een aantal "recepten" vanuit dit document (Bron: www.bondbeterleefmilieu.be):

Recept 2. Herbestemmen van slecht gelegen woongrond;
Recept 9. Onderbenutte verkavelingen verdichten en e-noveren;
Recept 12. Bouwdichtheden gebiedsgericht verhogen;
Recept 20. Autoluwe straten met een gemeenschappelijke parking aan de rand;
Recept 22. Erfpacht: niet de kosten, wel de rechten op bouwgrond;
Recept 29. Een lokale coöperatieve voor een gezamenlijk warmtenet.

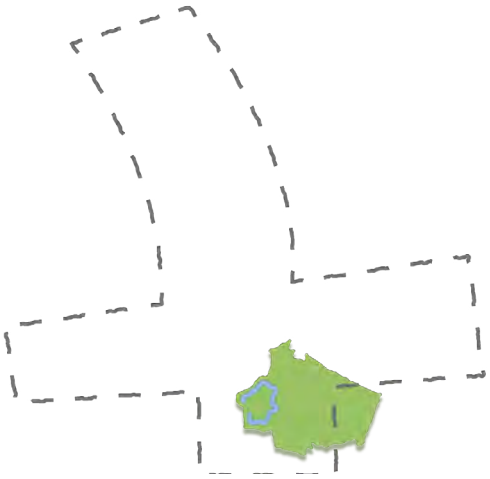
17. ENERGIECOÖPERATIES

In veel gemeenten is een hoog dakpotentieel voor zonne-energie aanwezig en zijn er mogelijkheden voor windenergie.. Met een coöperatie kan in zonnepanelen geïnvesteerd worden op daken van scholen, overheidsgebouwen of daken van mensen die daar zelf het budget niet voor hebben. Hetzelfde principe is mogelijk voor windturbines. De coöperatie zorgt voor de installatie van de zonnepanelen in een wijk met een eerlijke verdeling van kosten en opbrengsten. Mensen kunnen aandelen kopen, meedoen aan het project en zo ook meeprofiteren van de zonne- of windenergie in de wijk. Zowel eigenaren als huurders kunnen meedoen. Een voorbeeld is het project ‘Buurzame Stroom’ in de wijk Dampoort in Gent. Ook Eeklo is een goed voorbeeld van hoe windenergie op een breed gedragen manier uitgerold kan worden.

18. MOBILITEITSEXPERTISE

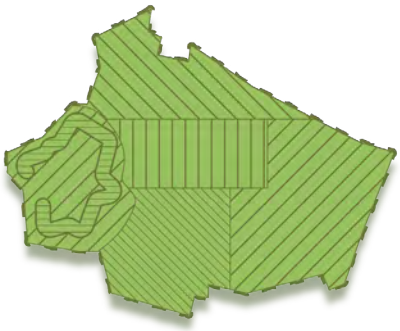
Gezien de ruimtelijke structuur en de leefbaarheid van de gemeente sterk bepaald wordt door mobiliteitsaspecten, is het belangrijk dat Wommelgem blijft investeren in mobiliteitsexpertise om de mobiliteitsvraagstukken binnen de gemeente integraal te bekijken. Daarnaast speelt er veel op bovenlokaal niveau. De mobiliteitsambtenaar kan daar ook de ambitie en randvoorwaarden van Wommelgem op de agenda plaatsen. Er kan ook gedacht worden aan een samenwerking met de buurgemeenten.

STRATEGIE GROENE HART



1. Identificeren van relevante regionale initiatieven. Inventarisatie beschikbare subsidies en financieringen. Bijvoorbeeld organisaties zoals Agentschap Natuur en Bos en Natuurpunt en projecten zoals Blue Deal, Project Groen Kruis.

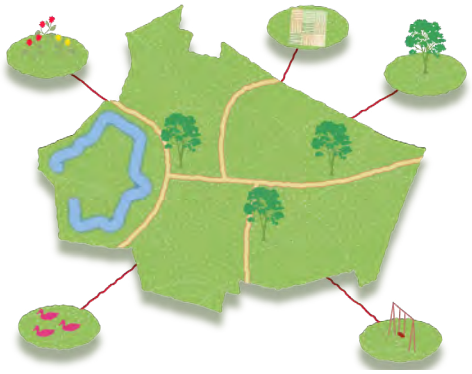
2. Het benoemen van het project: ‘Groen Hart’. De realisatie van centraal contactpunt en het opstellen van projectagenda en het in kaart brengen aanwezige kwaliteiten, stakeholders, noden en ideeën d.m.v. onderzoek, workshops en inspraakmomenten.



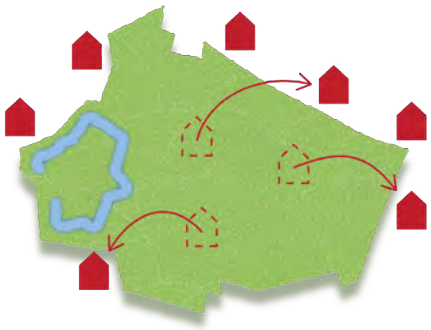
5. Het opmaken van een RUP voor het planologisch afbakenen van het plangebied en eventueel noodzakelijke bestemmingswijzigingen. (Definiëren bebouwd- ofwel te vrijwaarden open/ groen gebied)

6. Transformeren van gemeentegronden en private gronden in samenwerkingen met grote grondbezitters zoals boeren, instituten en bedrijven. Zoals levende hagen, bufferstroken etc.

3. Benutten aanwezige infrastructuur: ontsluiten van projectgebied met routes en bewegwijzering vanuit de woonkernen, zeker ook in samenwerking met buurgemeenten. Bijvoorbeeld door het inrichten van fietsstraten, aangepast beheerplan, verlichting, meubilair, etc.



4. Opzetten van deelprojecten en het ondersteunen en adviseren van private initiatieven met o.a. gerichte projectsubsidies. Bijvoorbeeld: Maak grijs groener, Cool Down City, 1000 Geveltuinen en Tuinstraten. Wet- en regelgeving aanpassen in functie van het project.



7. Strategisch ontwikkelen aan rand gebied als hefboom voor het project. Het her lokaliseren van zonevreemde activiteiten d.m.v. actief aankoop en uitdoof beleid.

4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVEREDEN

1. DE GORDEL ROND ANTWERPEN - MET NAME DE OOSTRAND - HEEFT BEHOEFTE AAN EEN DUIDELIJKE RUIMTELIJKE VISIE EN EEN RICHTINGGEVEND KADER

Terwijl de Vervoerregio al werkt aan een routeplan voor de regio Antwerpen, bestaat er nog geen ruimtelijke visie met eenzelfde *area of scope*. Voor de noordoostelijke en zuidelijke rand van Antwerpen is het vanzelfsprekender hoe deze gebieden zich gaan ontwikkelen, maar voor de oostrand van Antwerpen is dit een veel complexer vraagstuk. Hier spelen netwerken op meerdere schaalniveaus, is een sterke mate van fragmentatie aanwezig en bevinden veel gemeenten zich op het randje van stedelijk gebied en landelijk gebied. Terwijl het voor Antwerpen zelf tot aan de twintigste-eeuwse ring en voor het echte buitengebied duidelijker is hoe deze gebieden zich kunnen ontwikkelen, valt Wommelgem (en vergelijkbare gemeenten) daartussen. Met een duidelijke ruimtelijke visie en een richtinggevend kader voor deze gordel kan de gemeente sturing krijgen bij het maken van keuzes en het ontwikkelen van lokaal beleid.

2. HET INSTRUMENTENDECREET MOET ZO SNEL MOGELIJK AFGEROND WORDEN

Het instrumentendecreet moet de nodige tools voorzien voor overheden en andere actoren die op het terrein met ruimtelijke ontwikkelingen bezig zijn, om te komen tot realisatie van hun ruimtelijke projecten. Wommelgem kan een innovatief ruimtelijk beleid gaan voeren dat in lijn is 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 gebaseerd kunnen worden op de geactualiseerde verwervingswaarde.

3. SAMENWERKINGSVERBAND OPZETTEN RONDOM DE ORGANISATIE VAN LOGISTIEK VERKEER

De aanwezigheid van Kapelleveld, het ENA en de E34/E313 speelt op regionaal schaalniveau een belangrijke rol. Het zware verkeer rijdt nu door Wommelgem heen. Met een groeiend economisch netwerk en de onveilige verkeerssituatie op de E34/E313 is het essentieel om een samenwerkingsverband op te zetten om het zware verkeer naar en door Wommelgem in goede banen te leiden. De voltooiing van het op- en afrittencomplex in de vorm van een gesloten systeem is daar onderdeel van. De samenwerking kan worden opgezet met buurgemeenten, de Vervoerregio, het Agentschap Wegen & Verkeer en de gemeente Wommelgem. Hierin zou de provincie Antwerpen of de Vervoerregio haar rol als facilitator kunnen vervullen. Ook bij vergelijkbare processen kunnen bovenlokale overheden processen beter stroomlijnen en afstemmen. Nu zijn er vaak verschillende entiteiten die het trekken en is het erg complex, wat het onoverzichtelijk en tijdrovend maakt om op te volgen voor gemeenten als Wommelgem.

4. SAMENWERKINGSVERBAND VOOR DOELEN BURGEMEESTERSCONVENANT EN PROVINCIE

De energietransitie vraagt veel technische expertise, instrumenten en veel kennis over participatie en het creëren van draagvlak. Voor gemeenten is dat een grote uitdaging, waar de provincie aan kan bijdragen. Vaak spelen dezelfde uitdagingen en met bijvoorbeeld het serregebied zijn er ook grotere gebieden waar een vergelijkbare aanpak mogelijk is.

5. SAMENWERKINGSVERBAND VOOR VERSTERKING VAN DE ECOLOGISCHE CORRIDORS ALS DE GROENE VINGERS RICHTING ANTWERPEN

De groene vingers zijn van groot belang voor Antwerpen. Lokaal zijn gemeenten als Wommelgem gebaat bij de continuïteit van deze structuren en een goede toegankelijkheid van het recreatieve potentieel. Voor Wommelgem gaat het specifiek om de Schijnvallei en de noord-zuid georiënteerde beken. De provincie kan initiatief nemen om de samenwerking binnen de provincie (gemeente Antwerpen, gemeenten langs/in de groene vingers) te faciliteren en zo 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 van 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 (VRIND 2004-2005).

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
Bodemafdekking of bodemafdichting 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 bodemafdekking of bodemafdichting

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 m^2 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 800m (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.

CO_2-emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)
Bron: provincie in cijfers

CO_2-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

5.2 METHODOLOGISCHE NOTA | GIS ANALYSES

1. BODEMGEBRUIK PIECHART (1.1)

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

- Beschermd natuur: Bos reservaten, Vlaamse natuurreservaten, Erkende natuurreservaten, beschermd cultuurhistorische landschappen, Hstroische permanente grasland, Beschermde 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 categorien 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 (snelheidscategorie elektrische fietsen die op fietspad mogen rijden).

2.3 OV reistijden vanuit de gemeente 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 groothandel, 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 Berekening van potentiële energievraag dekking door windenergie:
- 4,06 MWh/jaar per gemiddeld huishouden in Wommelgem (in 2018, Provincie in Cijfers);
- 6,5 turbine of 26.000 MWh/jaar per km^2 (Hernieuwbare EnergieAtlas Vlaamse gemeenten).

1. BELEIDSDOCUMENTEN

- Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen
- Nota Ruimte provincie Antwerpen
- Routeplan 2030 - Vervoerregio Antwerpen
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wommelgem
- Mobiliteitsplan Wommelgem
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Instrumenten voor behoud landbouwgebouwen en landbouwgronden
- Visie 2050, een lange termijnstrategie voor Vlaanderen

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.

3. GIS DATA

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

4. OVERIGE PUBLICATIES

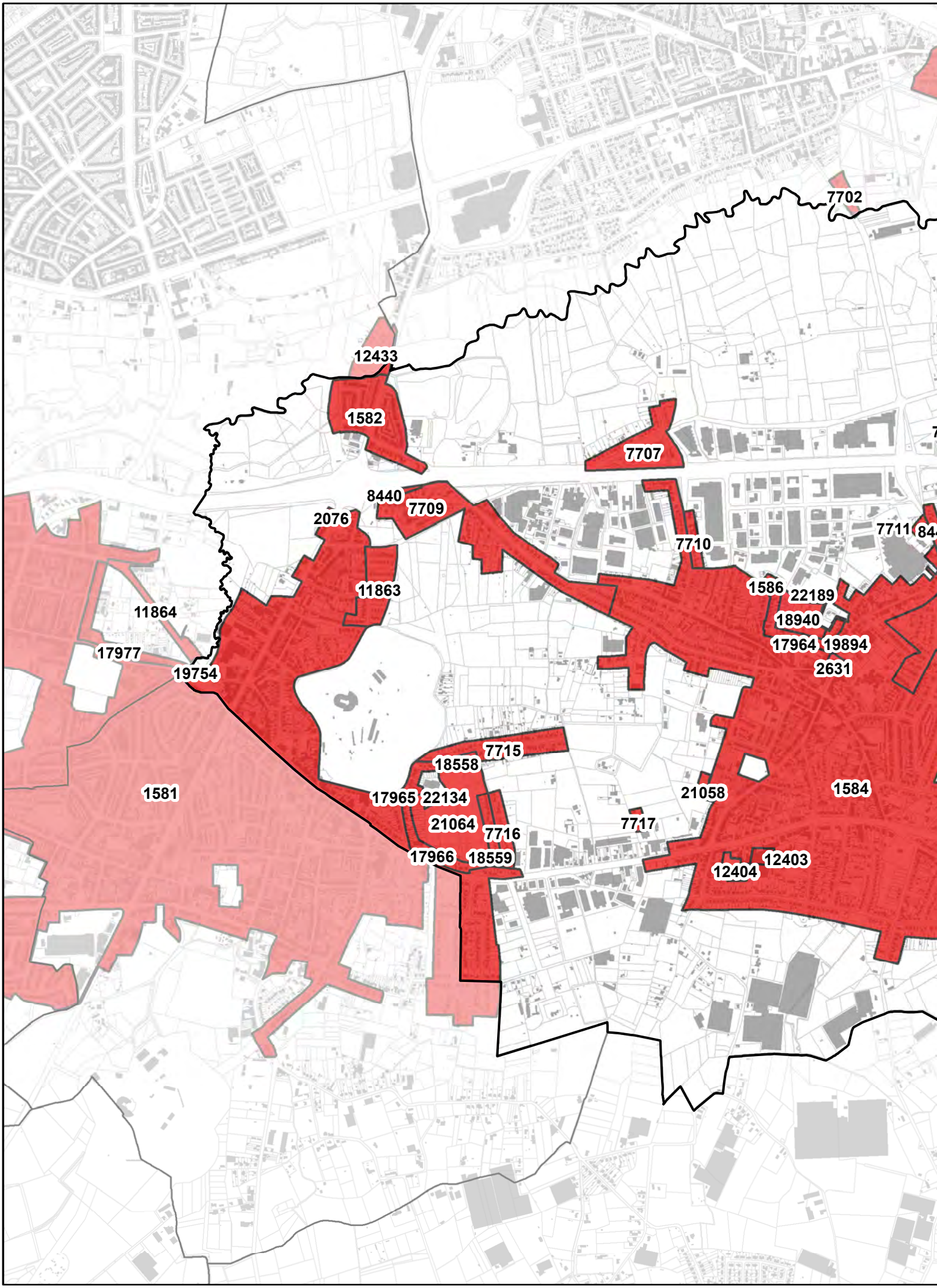
- Agentschap Natuur en Bos (2012). Instandhoudingsdoelstellingen voor speciale beschermingszones (rapport 13);
- Lokale en nationale kranten;
- Jouw gemeente in cijfers - Wommelgem, editie 2018, Statistiek Vlaanderen;
- Sociaal-demografische gegevens van Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Vlaams Gewest.
- Bovenlokaal functionaal fietsroutenetwerk provincie Antwerpen

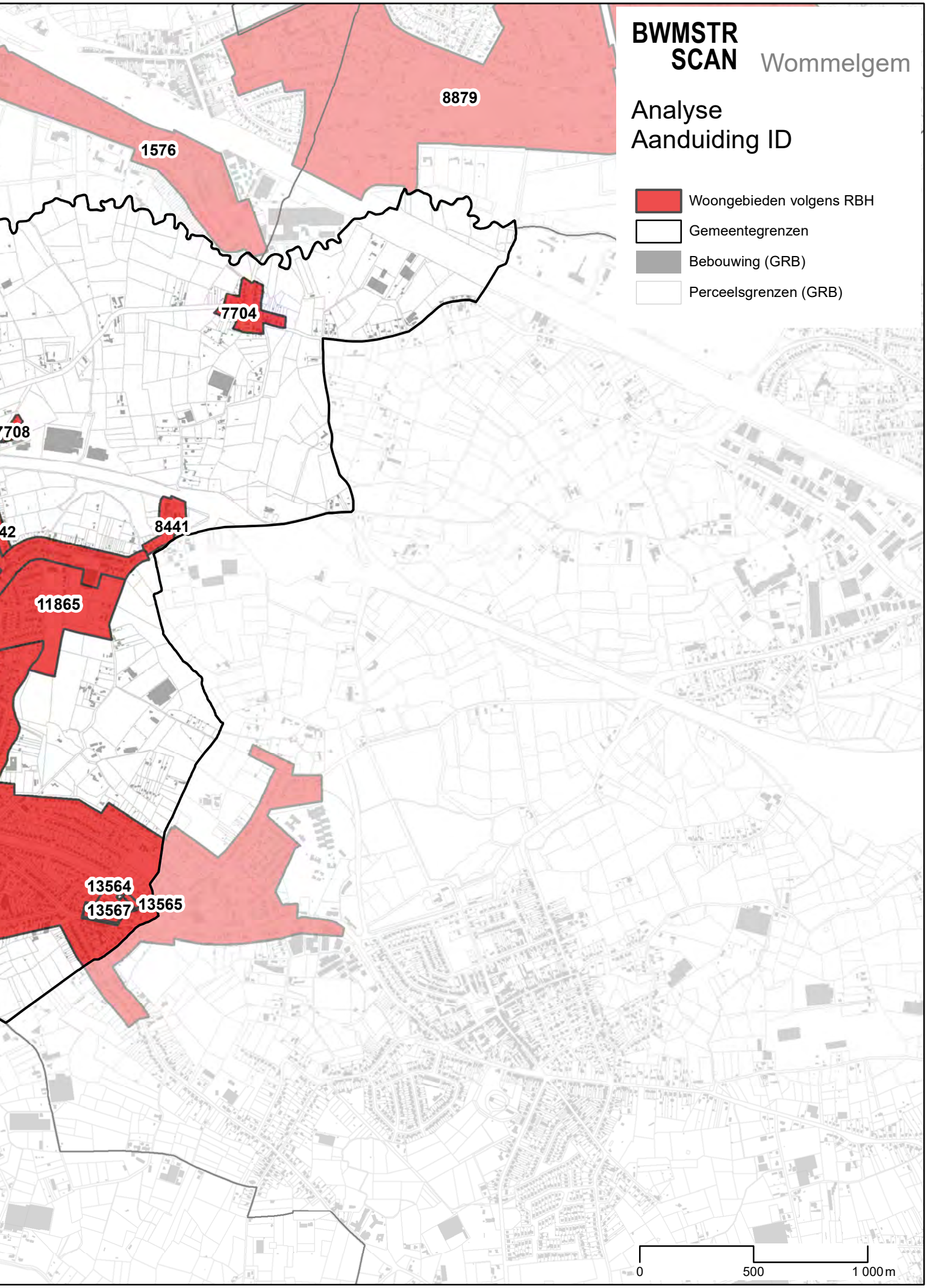
5.4 KAARTENATLAS

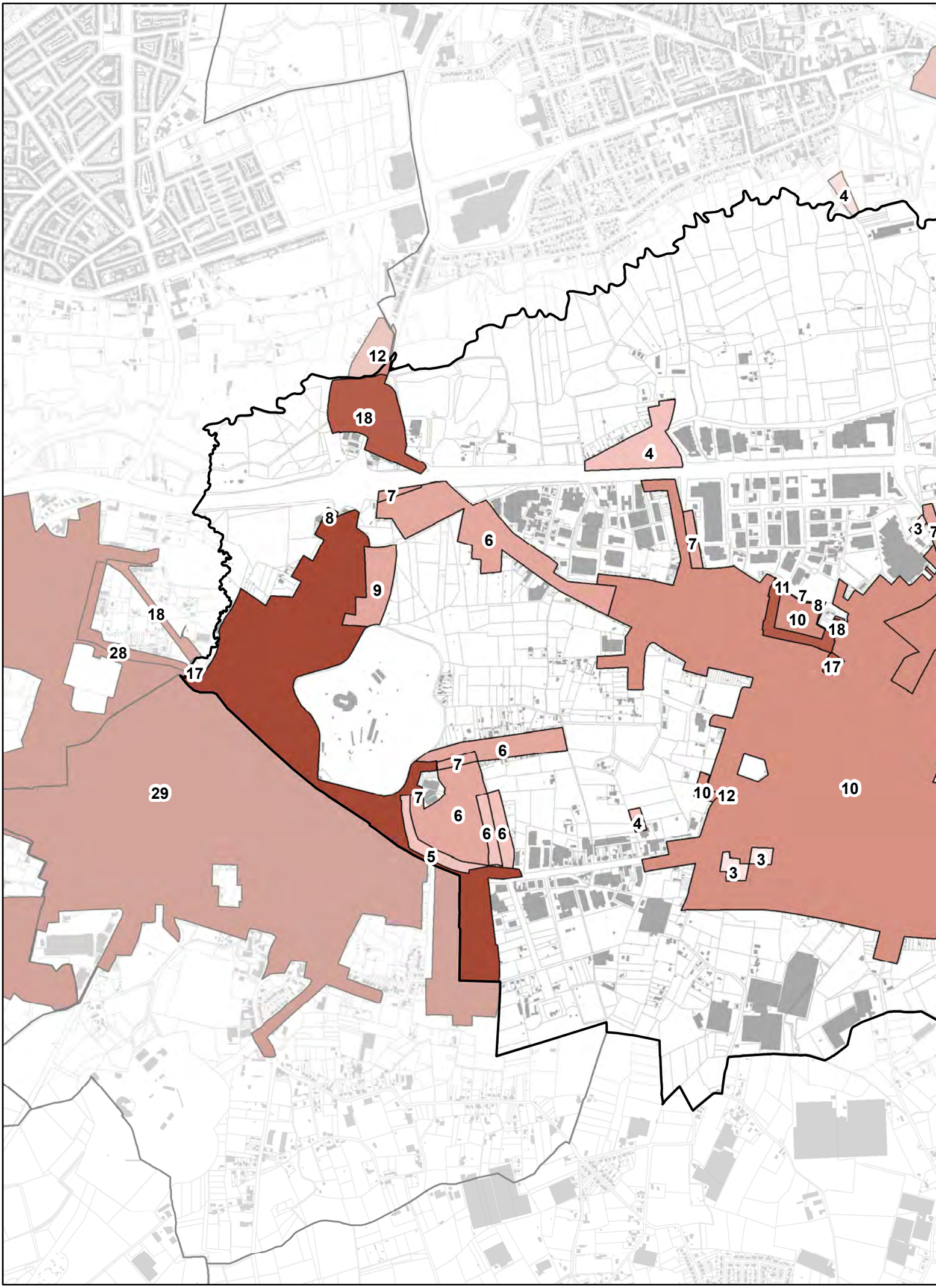
De nieuwe handleiding van de Bouwmeester Scan voorziet er in om per gemeente de analyse te starten op basis van de zelfde data en kaartmateriaal. Tractebel heeft voor vijf gemeenten (één per onderzoeksteam) een (digitale) kaartenatlas gemaakt als testcase. De legenda van de kaarten correspondeert telkens met de kleuren binnen de Wommelgemse grenzen.

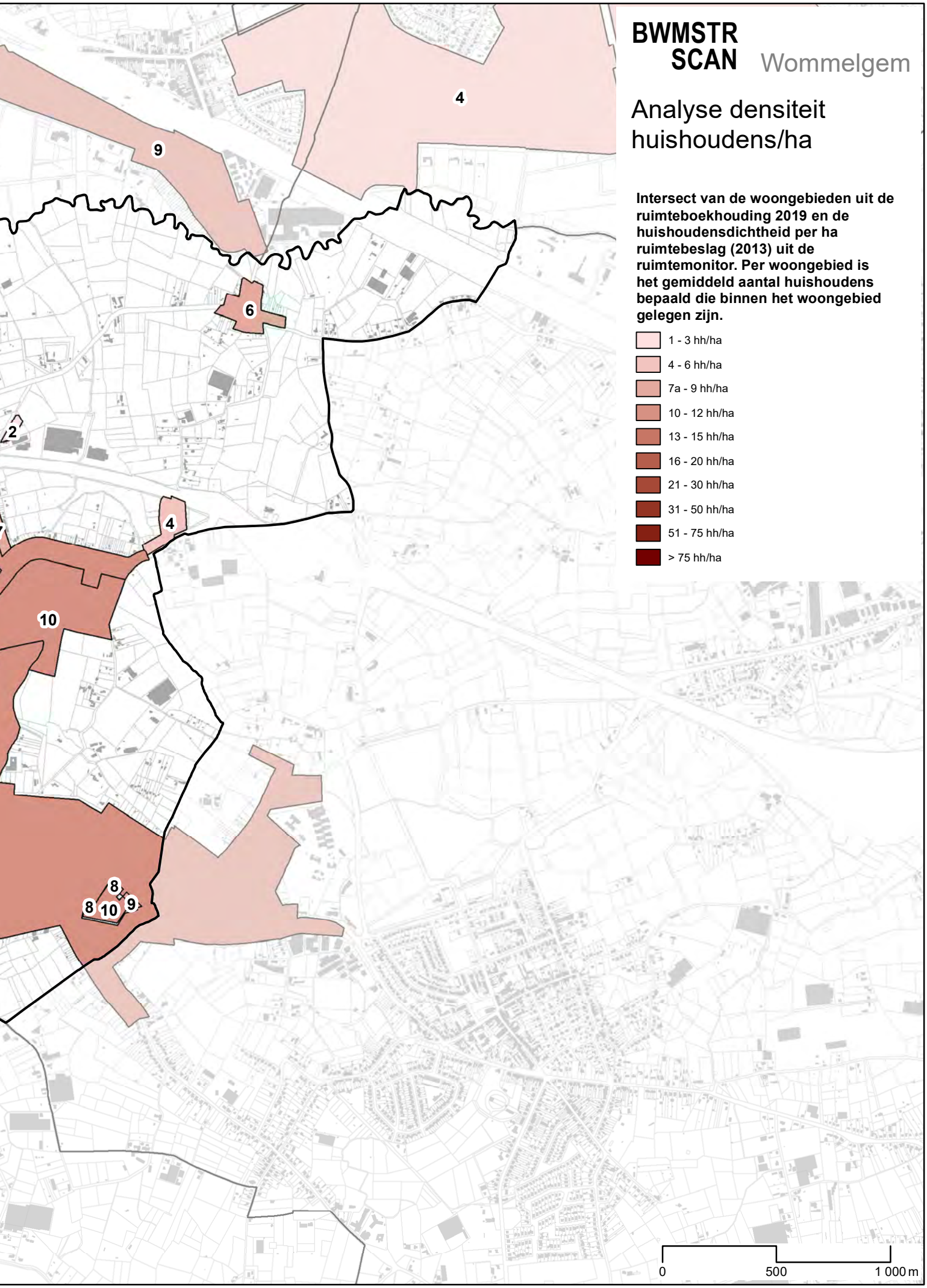
Deze atlas bestaat uit acht kaarten:

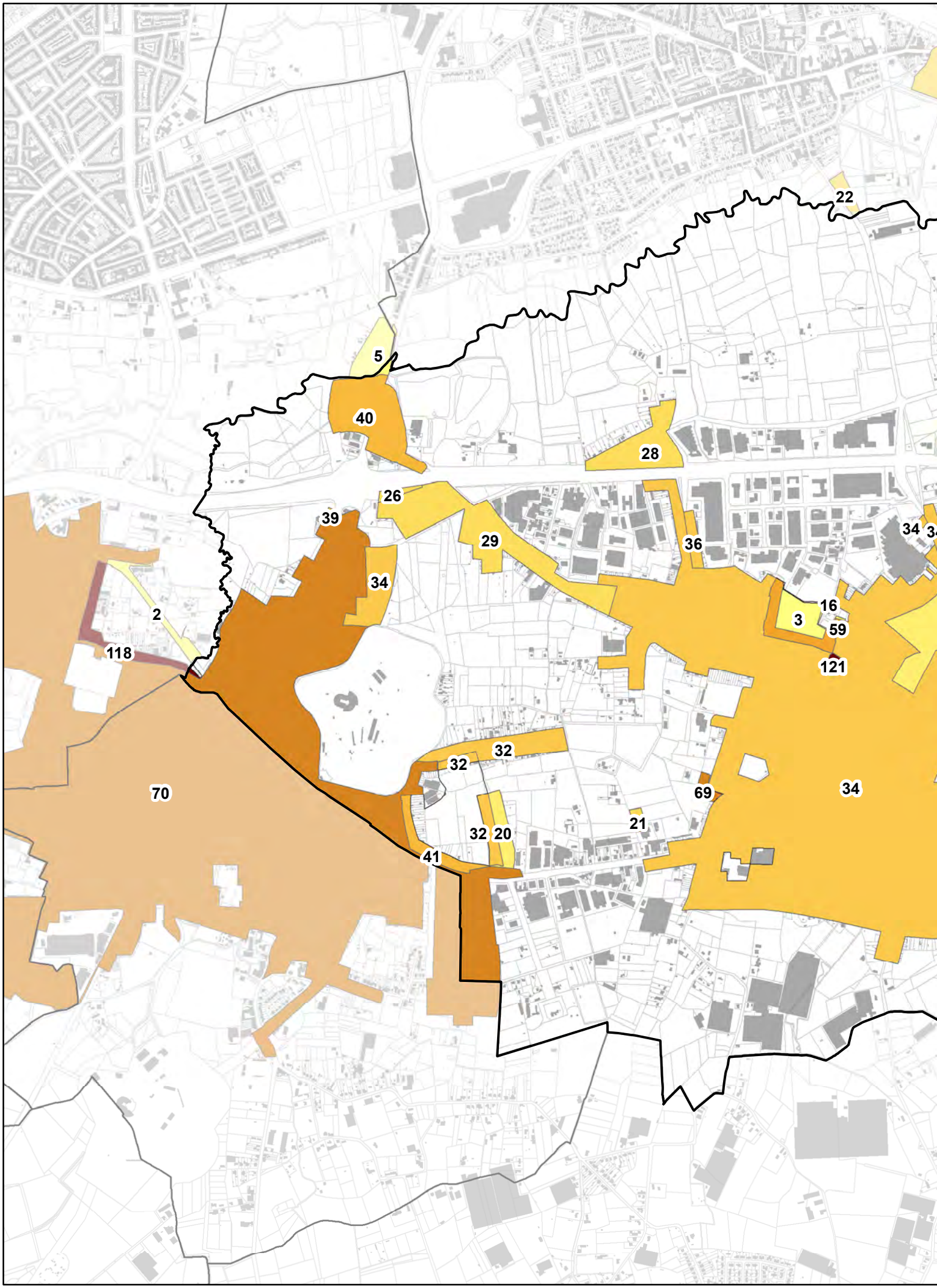
1. Aanduiding van gemeente- en perceelsgrenzen, woongebieden en bebouwing
2. Analyse densiteit huishoudens per hectare
3. Analyse V/T coëfficiënt
4. Analyse densiteit: woningen per hectare
5. Bestaande toestand bebouwde ruimte
6. Kansenkaart bebouwde ruimte
7. Bestaande toestand onbebouwde ruimte
8. Kansenkaart onbebouwde ruimte

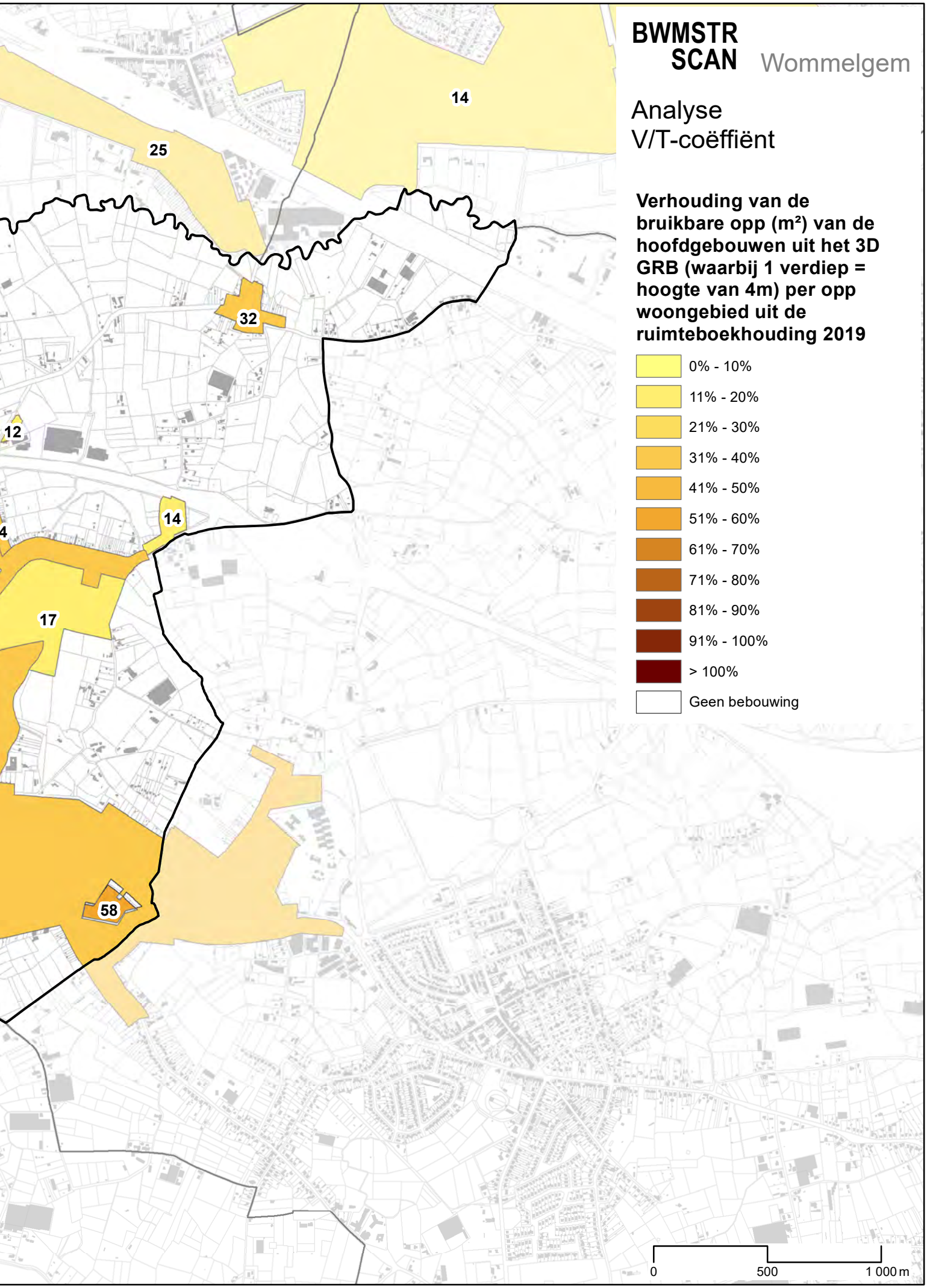

7702
12433
1582
7707
8440
7709
2076
7710
7711
84
11863
1586
22189
11864
18940
17964
19894
17977
19754
2631
7715
18558
1581
17965
22134
21058
1584
21064
7716
7717
17966
18559
12403
12404


BWMSTR
SCAN
Wommelgem
Analyse
Aanduiding ID
Woongebieden volgens RBH
Gemeentegrenzen
Bebouwing (GRB)
Perceelsgrenzen (GRB)
8879
1576
7704
7708
42
8441
11865
13564
13567
13565
0
500
1 000 m


4
12
18
4
7
8
6
7
3
7
9
11
7
8
10
18
18
28
17
17
6
7
29
7
6
10
12
10
6
6
4
5
3
3


BWMSTR
SCAN
Wommelgem
Analyse densiteit huishoudens/ha
Intersect van de woongebieden uit de ruimteboekhouding 2019 en de huishoudensdichtheid per ha ruimtebeslag (2013) uit de ruimtemonitor. Per woongebied is het gemiddeld aantal huishoudens bepaald die binnen het woongebied gelegen zijn.
1 - 3 hh/ha
4 - 6 hh/ha
7a - 9 hh/ha
10 - 12 hh/ha
13 - 15 hh/ha
16 - 20 hh/ha
21 - 30 hh/ha
31 - 50 hh/ha
51 - 75 hh/ha
> 75 hh/ha
0
500
1 000 m


22
5
40
28
26
39
29
36
34
34
2
16
3
59
118
121
32
32
70
69
34
21
32
20
41

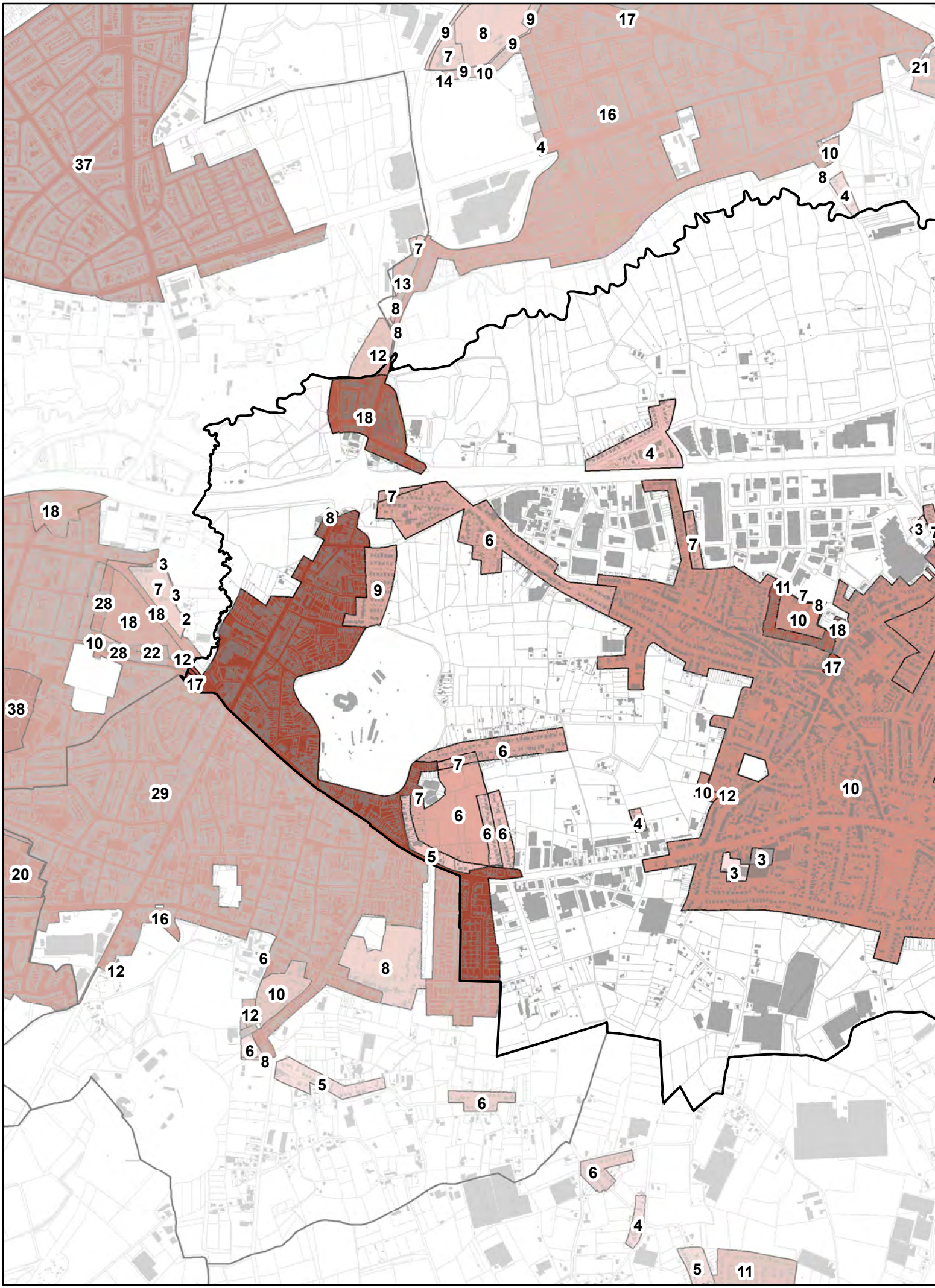


BWMSTR SCAN Wommelgem

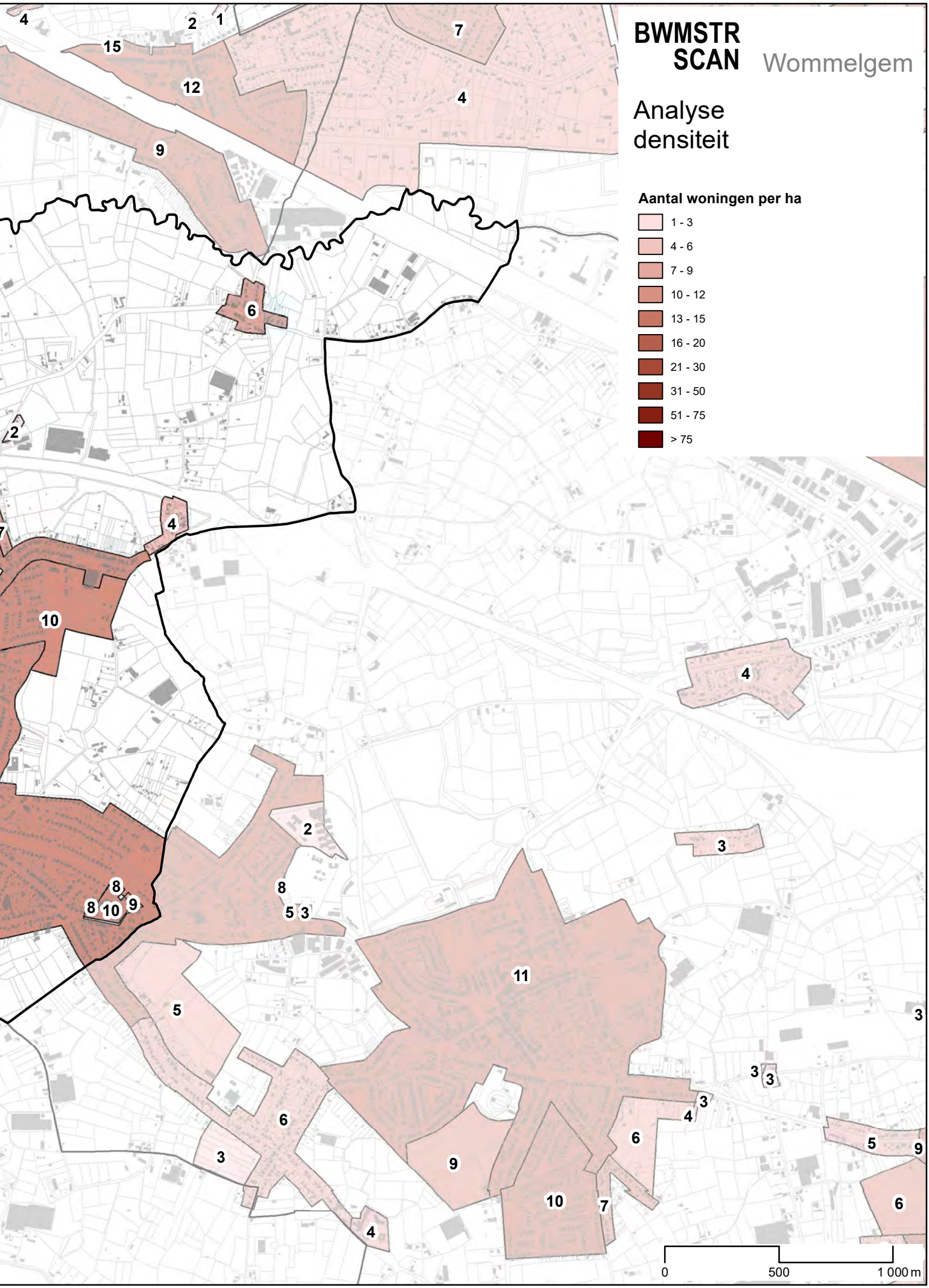
Analyse V/T-coëffiënt

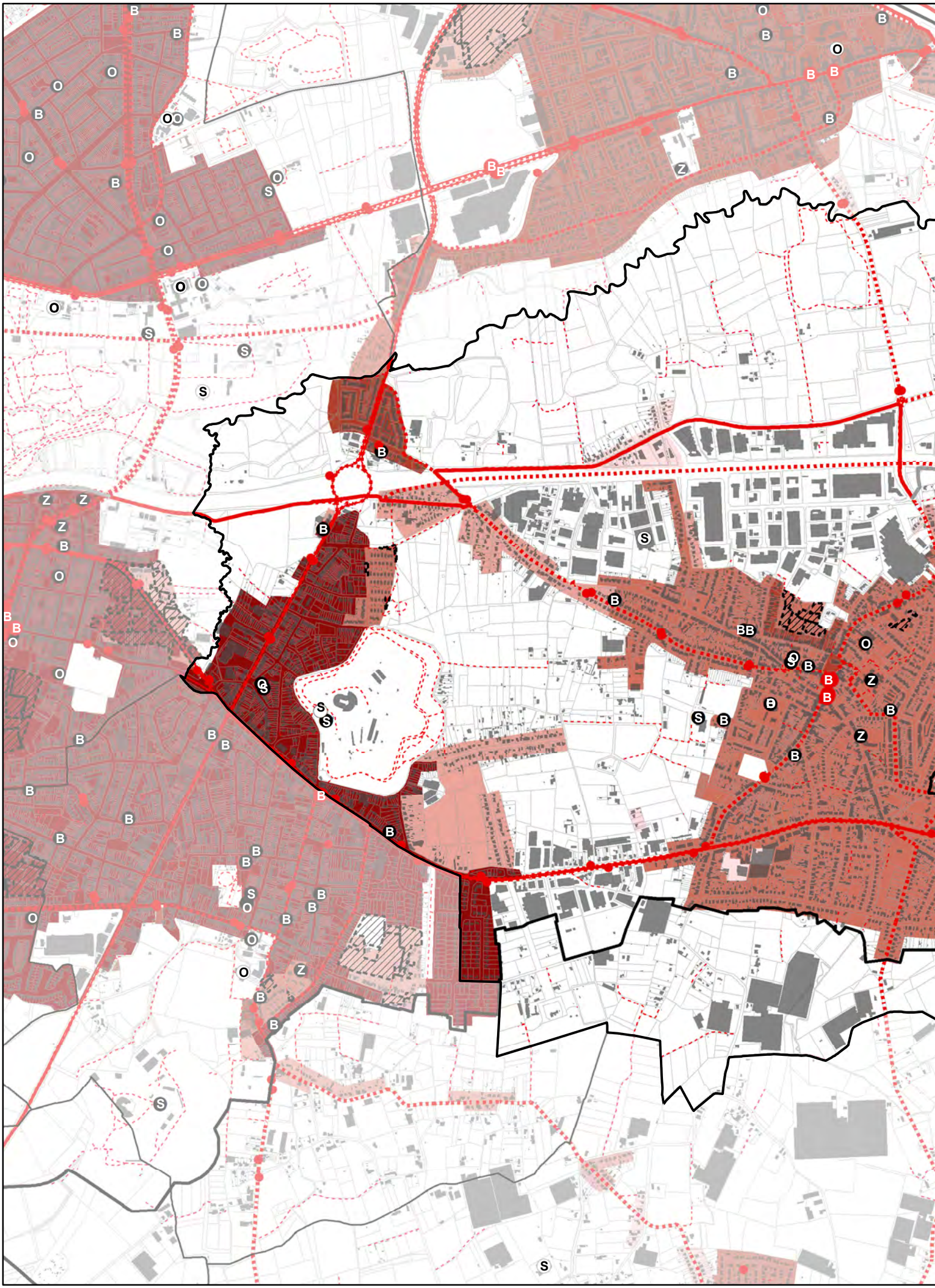
Verhouding van de bruikbare opp (m²) van de hoofdgebouwen uit het 3D GRB (waarbij 1 verdiep = hoogte van 4m) per opp woongebied uit de ruimteboekhouding 2019

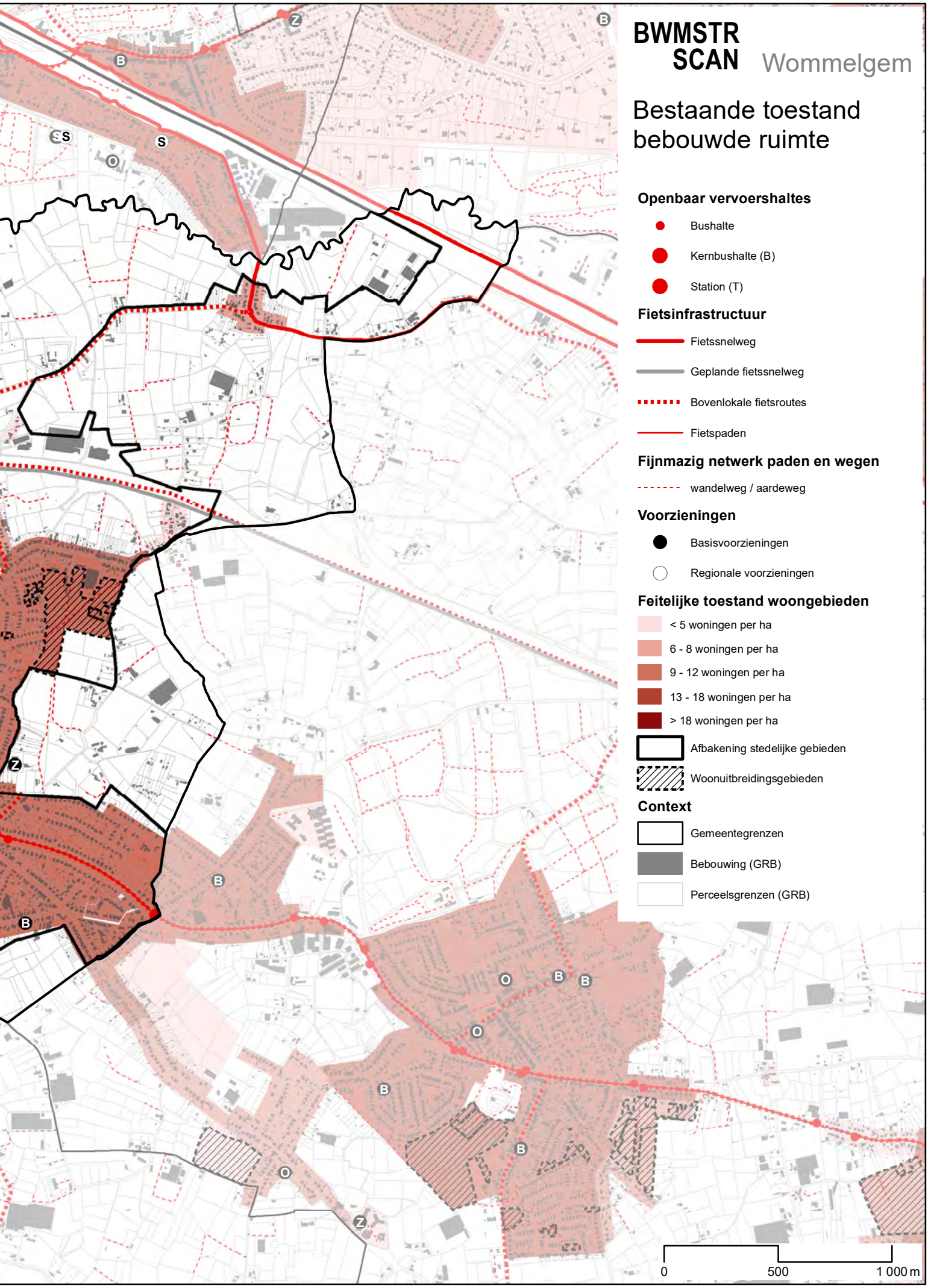
- 0% - 10%
- 11% - 20%
- 21% - 30%
- 31% - 40%
- 41% - 50%
- 51% - 60%
- 61% - 70%
- 71% - 80%
- 81% - 90%
- 91% - 100%
- > 100%
- Geen bebouwing

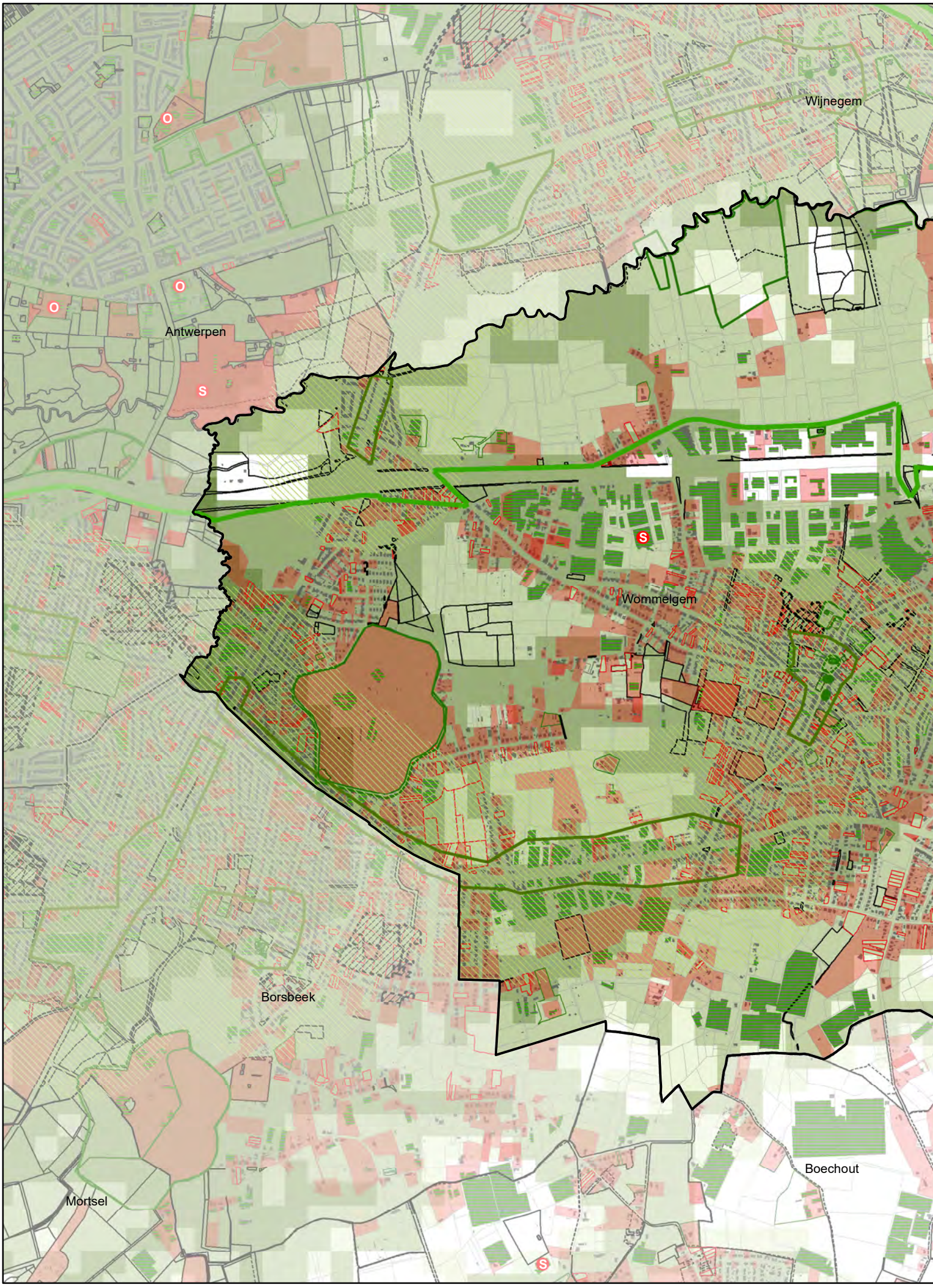


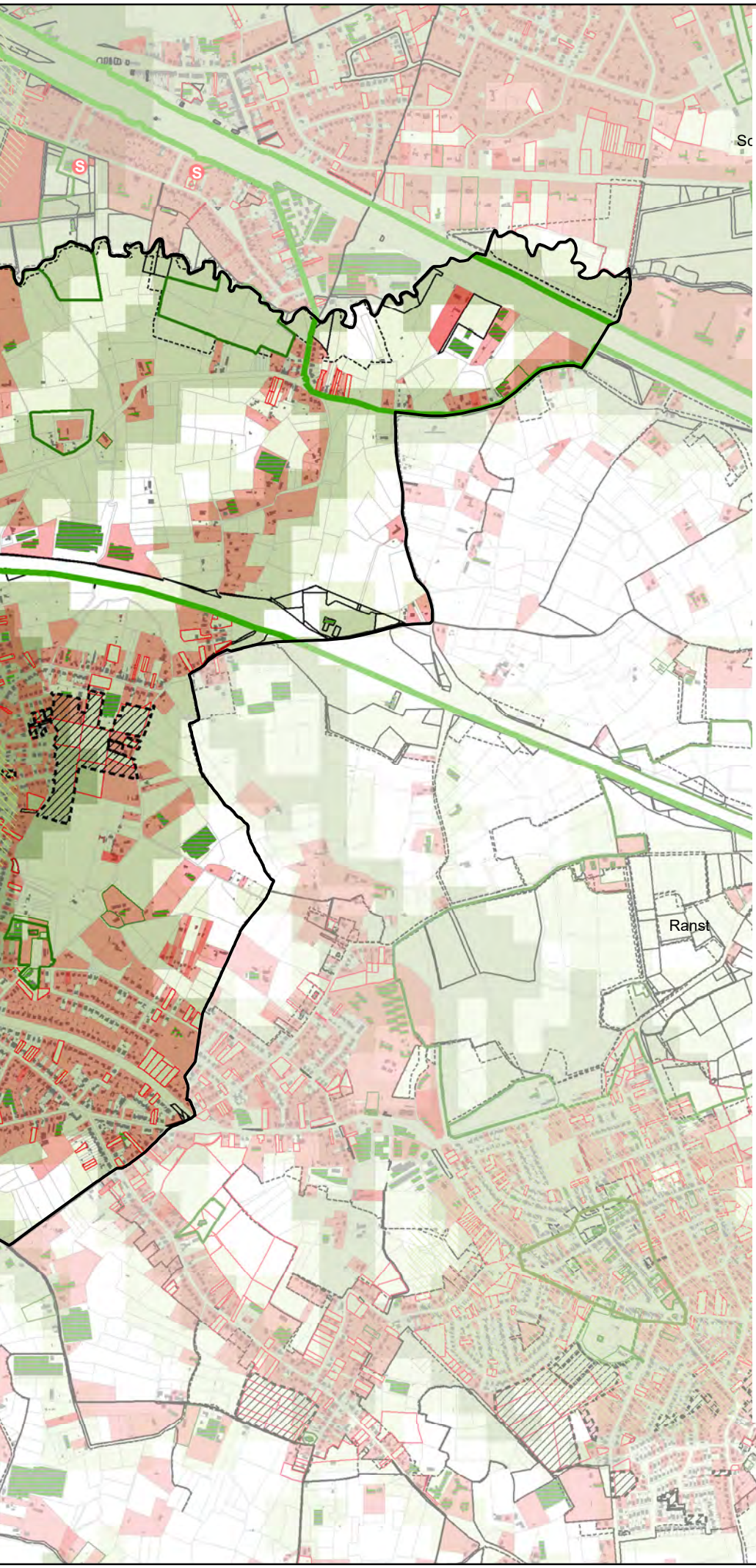
9
8
9
17
9
7
9
10
14
21
16
4
37
10
8
4
7
13
8
8
12
18
4
7
18
8
6
7
3
3
7
3
9
11
7
8
28
18
2
10
18
18
10
28
22
12
17
17
38
6
7
29
7
10
12
10
6
4
6
6
5
3
3
20
16
6
8
12
10
12
6
8
5
6
6
4
5
11


BWMSTR
SCAN
Wommelgem
Analyse
densiteit
Aantal woningen per ha
1 - 3
4 - 6
7 - 9
10 - 12
13 - 15
16 - 20
21 - 30
31 - 50
51 - 75
> 75
0
500
1 000 m




BWMSTR
SCAN
Wommelgem
Bestaande toestand bebouwde ruimte
Openbaar vervoershaltes
Bushalte
Kernbushalte (B)
Station (T)
Fietsinfrastructuur
Fietssnelweg
Geplande fietssnelweg
Bovenlokale fietsroutes
Fietspaden
Fijnmazig netwerk paden en wegen
wandelweg / aardeweg
Voorzieningen
Basisvoorzieningen
Regionale voorzieningen
Feitelijke toestand woongebieden
< 5 woningen per ha
6 - 8 woningen per ha
9 - 12 woningen per ha
13 - 18 woningen per ha
> 18 woningen per ha
Afbakening stedelijke gebieden
Woonuitbreidingsgebieden
Context
Gemeentegrenzen
Bebouwing (GRB)
Perceelsgrenzen (GRB)
0
500
1 000 m


Wijnegem
O
O
O
Antwerpen
S
S
Wommelgem
Borsbeek
Boechout
Mortsel
S



BWMSTR SCAN Wommelgem

Kansenkaart bebouwde ruimte

Ontwikkelingskansen nabij vervoersknopen

- kernhalte
- station

Knooppuntwaarde obv spoornetwerk en A-buslijnen

- goede knooppuntwaarde
- zeer goede knooppuntwaarde
- fietssnelwegen

Nabijheid voozieningen

- voorzieningencluster
- 400m rond voorzieningencluster
- regionale voorzieningen buiten cluster

Onderbenutte percelen

- perceel < 20% bebouwd
- perceel met bouwhoogte < 4m
- onbebouwde percelen

Potentie grootschalige energieopwekking

- PV-panelen, bebouwing >=500m²

Identiteit

- natuurbescherming
- beschermd monument
- vastgesteld bouwkundig erfgoed

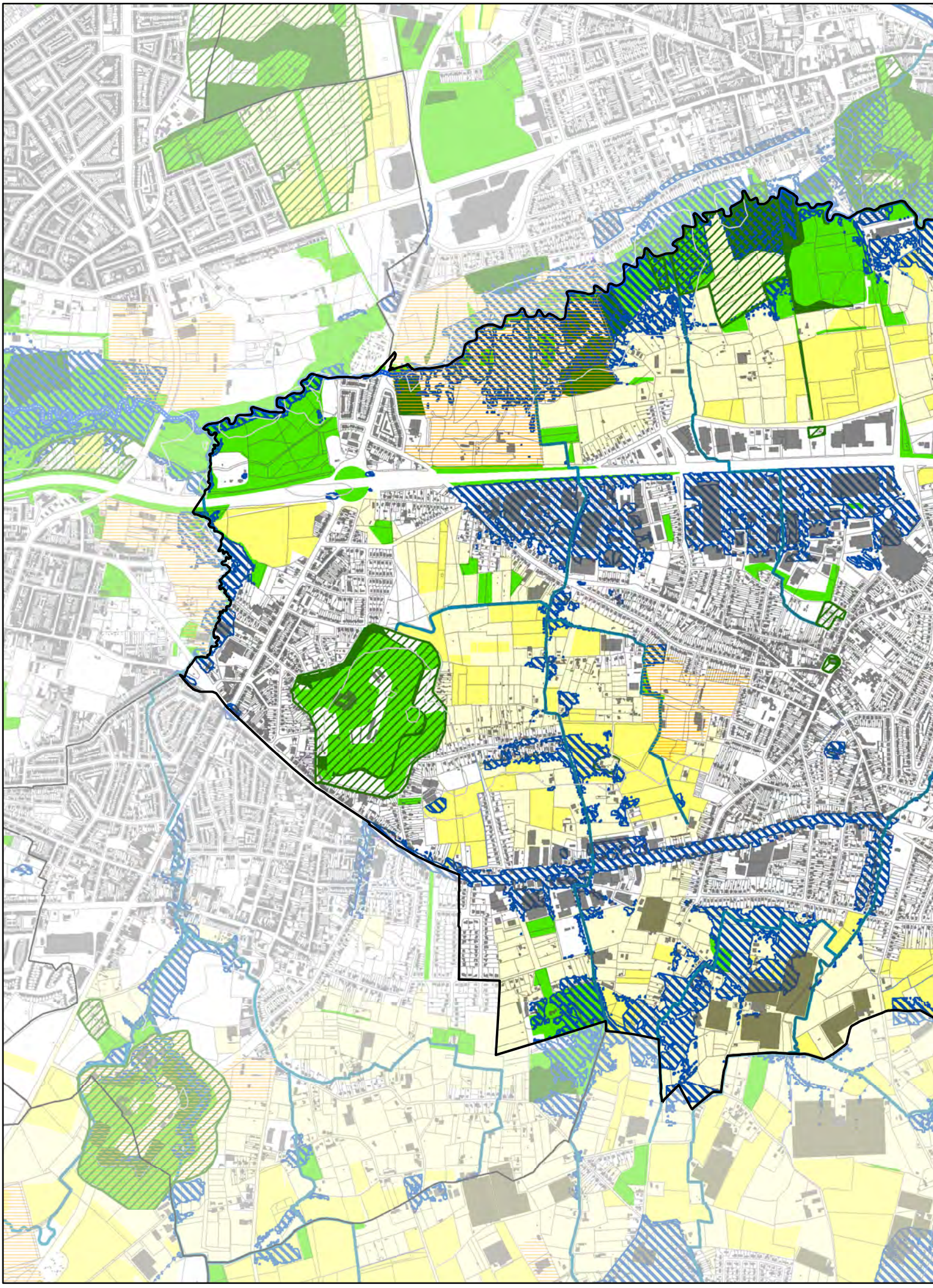
Juridische en administratieve afbakeningen

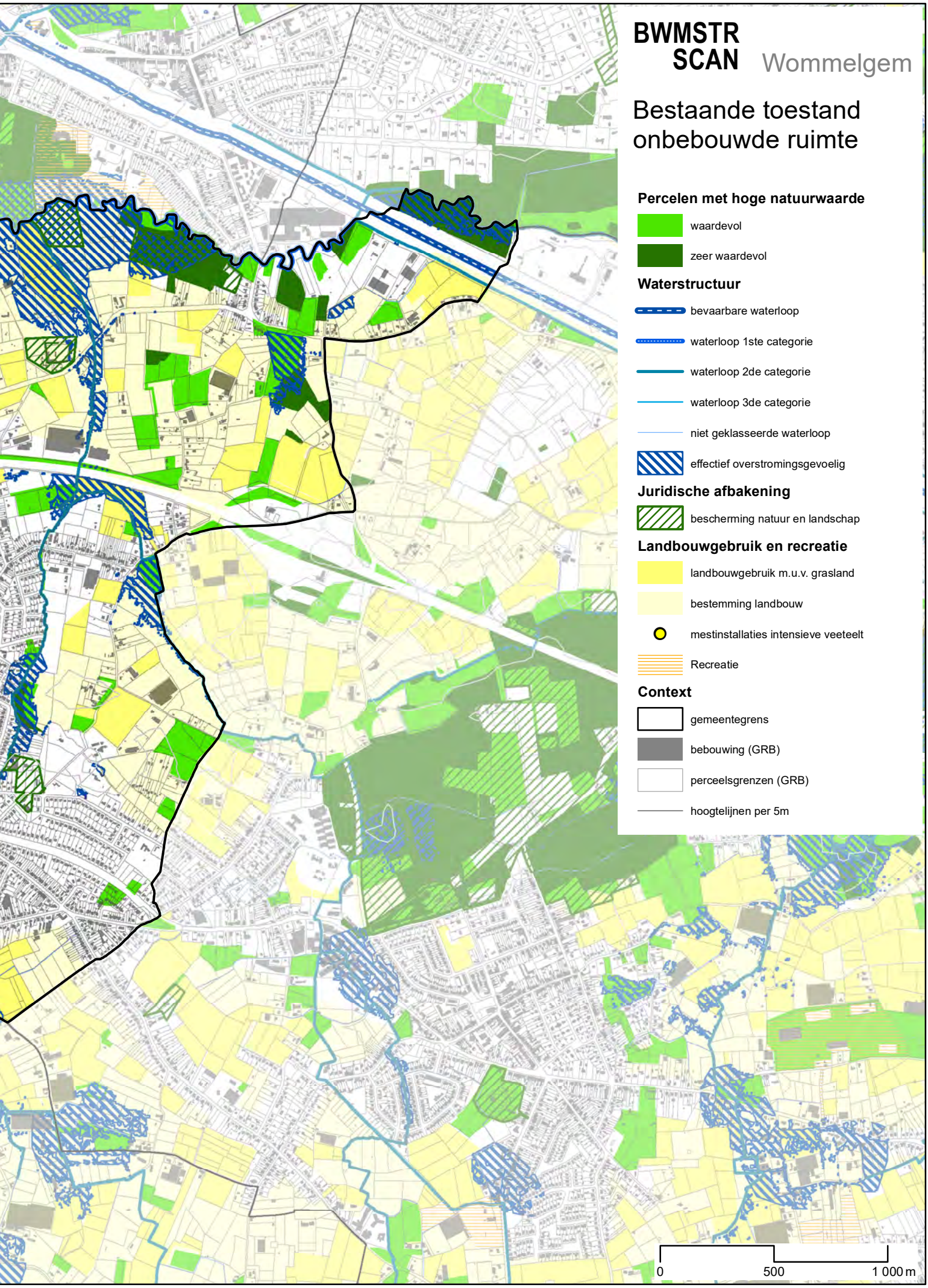
- eigendom overheid
- gebieden met recht van voorkoop
- woonuitbreidingsgebieden

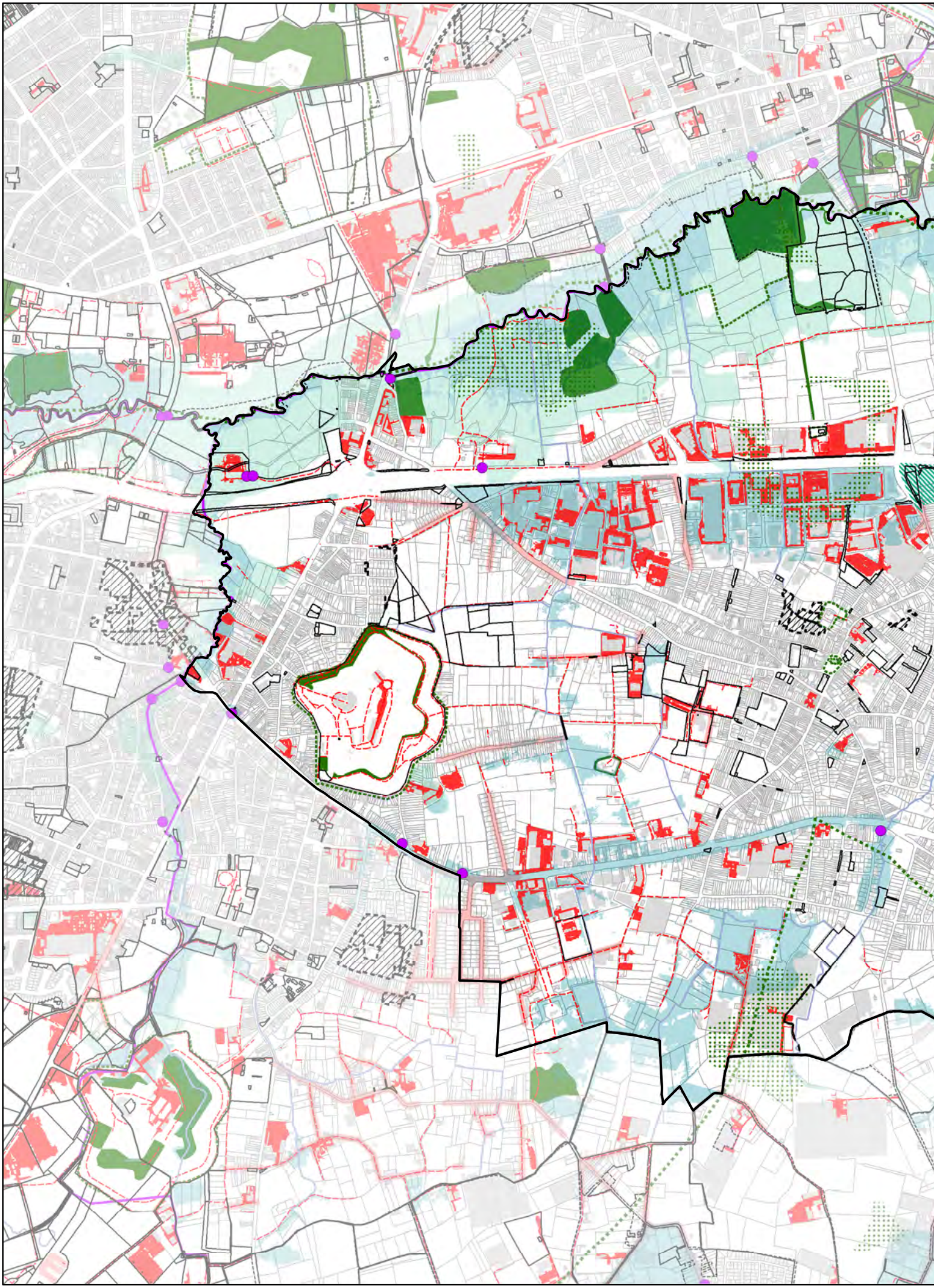
Context

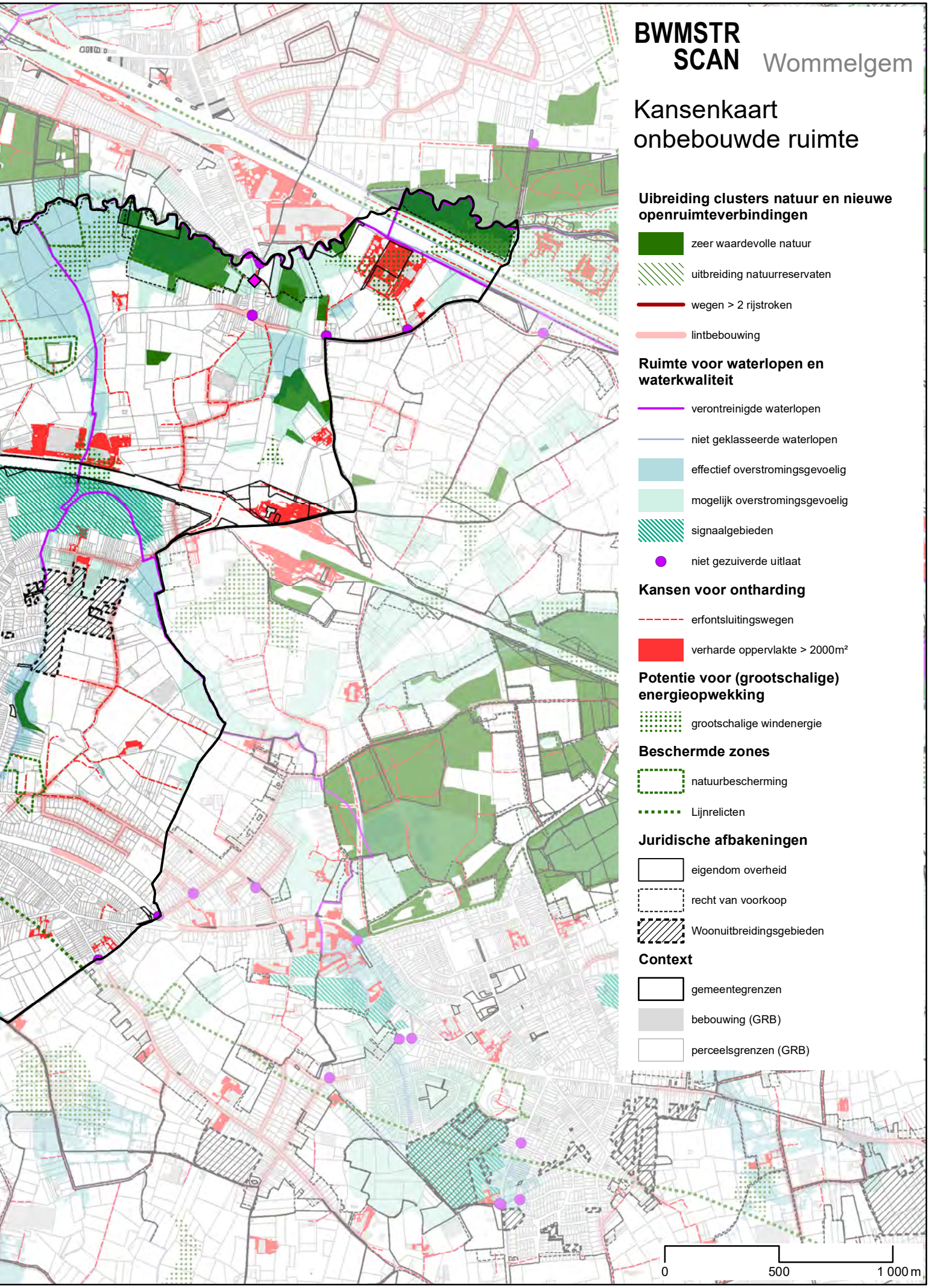
- gemeentegrens
- bebouwing (GRB)
- perceeelsgrenzen (GRB)

0 500 1 000 m




BWMSTR
SCAN
Wommelgem
Bestaande toestand
onbebouwde ruimte
Percelen met hoge natuurwaarde
waardevol
zeer waardevol
Waterstructuur
bevaarbare waterloop
waterloop 1ste categorie
waterloop 2de categorie
waterloop 3de categorie
niet geklasseerde waterloop
effectief overstromingsgevoelig
Juridische afbakening
bescherming natuur en landschap
Landbouwgebruik en recreatie
landbouwgebruik m.u.v. grasland
bestemming landbouw
mestinstallaties intensieve veeteelt
Recreatie
Context
gemeentegrens
bebouwing (GRB)
perceelsgrenzen (GRB)
hoogtelijnen per 5m
0
500
1 000 m




BWMSTR
SCAN
Wommelgem
Kansenkaart
onbebouwde ruimte
Uibreiding clusters natuur en nieuwe openruimteverbindingen
zeer waardevolle natuur
uitbreiding natuurreservaten
wegen > 2 rijstroken
lintbebouwing
Ruimte voor waterlopen en waterkwaliteit
verontreinigde waterlopen
niet geklasseerde waterlopen
effectief overstromingsgevoelig
mogelijk overstromingsgevoelig
signaalgebieden
niet gezuiverde uitlaat
Kansen voor ontharding
erfontsluitingswegen
verharde oppervlakte > 2000m²
Potentie voor (grootschalige) energieopwekking
grootschalige windenergie
Beschermde zones
natuurbescherming
Lijnrelicten
Juridische afbakeningen
eigendom overheid
recht van voorkoop
Woonuitbreidingsgebieden
Context
gemeentegrenzen
bebouwing (GRB)
perceelsgrenzen (GRB)
0
500
1 000 m