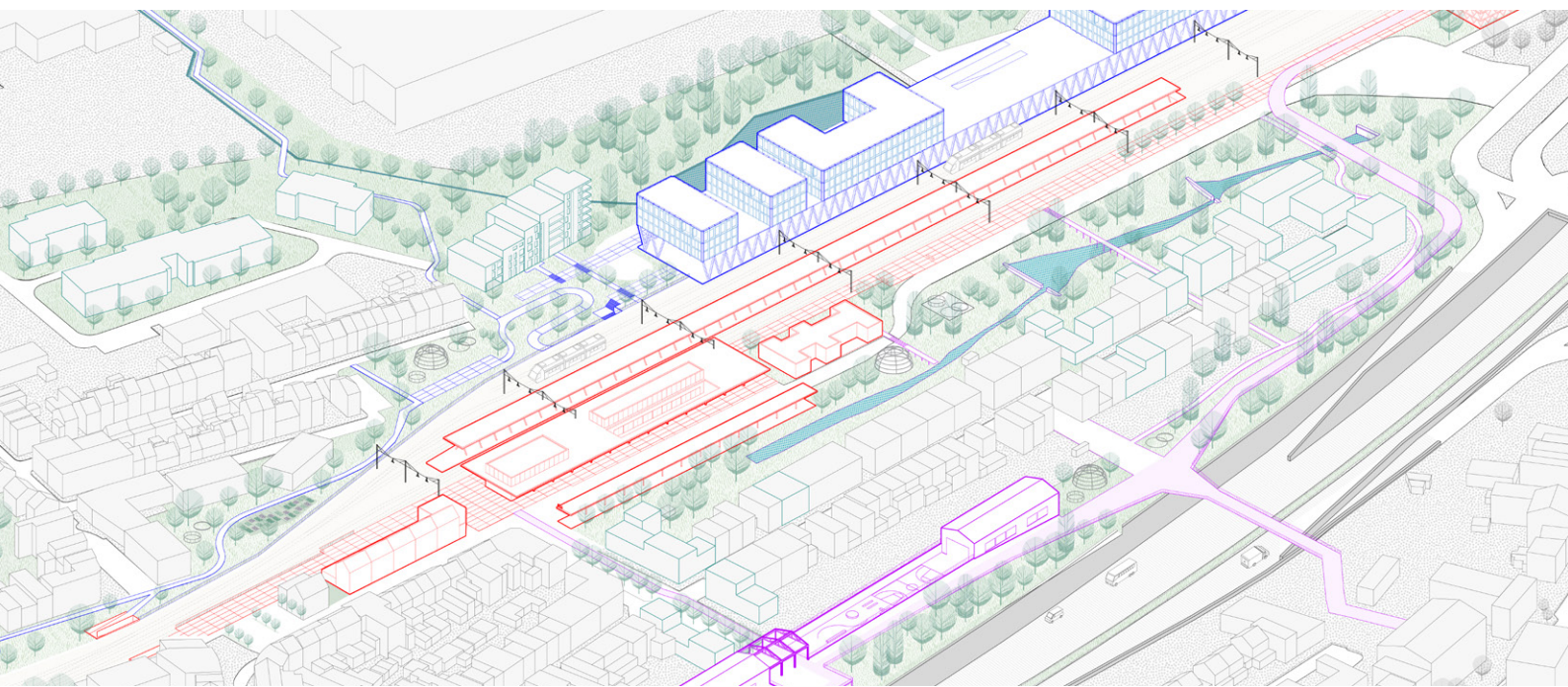


# MASTERPLAN STATIONSOMGEVING BOOM

---



atelier horizon

Orientes



COMMON  
GROUND

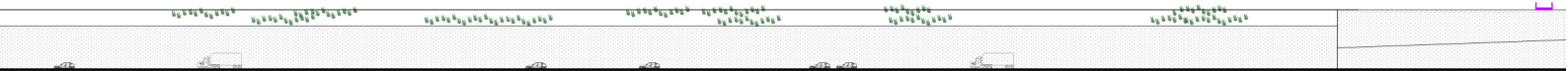
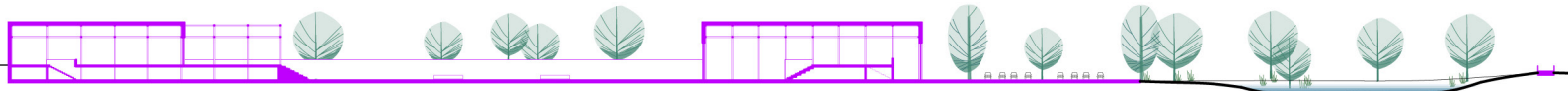
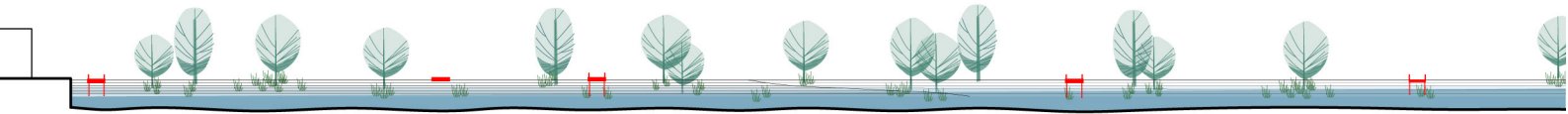
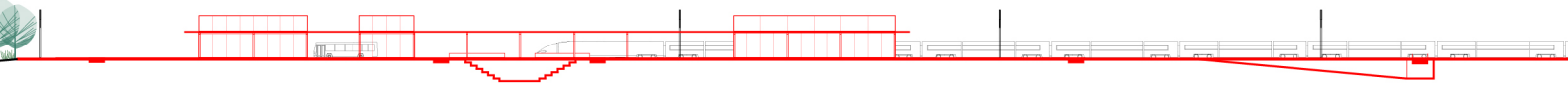
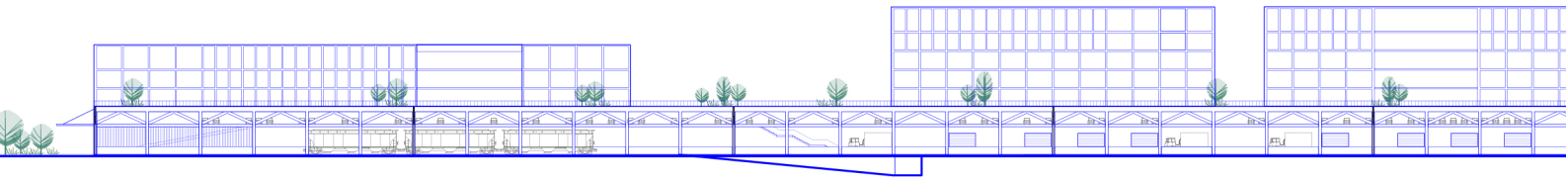
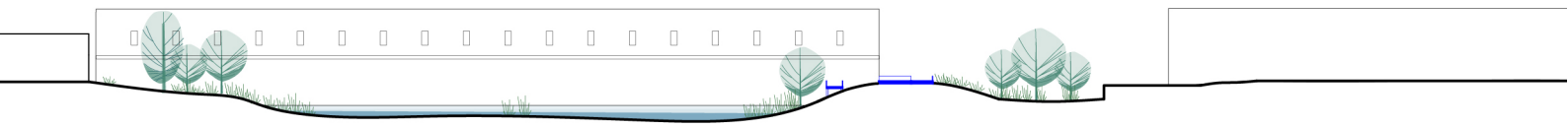
## MASTERPLAN STATIONSOMGEVING BOOM

Het stedelijk landschap van Boom en zijn regio zijn het resultaat van uiteenlopende evoluties. Zijn ligging langs water en spoor, maar ook zijn uitzonderlijke geologie en rijk industrieel verleden, zijn bewoners die zich in kleine kernen vestigden rondom deze industrie, de enorme infrastructuurwerken doorheen de tijd, ... Boom is dan ook een gelaagd territorium vandaag, met uitzonderlijke uitdagingen maar ook vele intrinsieke kwaliteiten.

We willen met het masterplan voor de stationsomgeving specifiek inzetten op deze kwaliteiten, enerzijds gevormd door het impressionante territoriale landschap van kleiputten en anderzijds door de opportuniteiten van het diverse regionale mobiliteitsnetwerk. Parallel aan de historische as van de Broekweg en de Rupel, stellen we een bijkomende dwarse verbinding voor. Deze 'kleiputtenroute' verbindt niet enkel de regionale natuurgebieden de Walenhoek en de Schorre, maar vormt ook een manier om de stationsbuurt te desenclaveren en opnieuw te verbinden met de nabijgelegen wijken.

Aan deze oost-west gerichte ruggengraten hangen zich reeds vandaag verschillende bestaande lineaire fragmenten op in noord-zuid richting, zowel bebouwd als landschappelijk. Door binnen deze structuur 3 nieuwe lineaire figuren te schuiven, wordt het ruimtelijk raamwerk voor de stationsbuurt vervolledigd. Ze positioneren zich strategisch langsheen de bovenlokale infrastructuren: één langs de westzijde van de sporen (de logistieke kade op de goederenkoer), één langs de oostzijde (de mobiliteitskade) en een derde aan de Frateursite (de fietskade).

Deze 3 platformen vormen de basistructuur van het masterplan. Binnen deze open ruimte figuur positioneren we een bovenlokale vastgoedontwikkeling met regionale bedrijvigheid, een gemeentelijk stationspark voor de bewoners van Boom, volkstuintjes voor de buurtbewoners, een fietsenherstelplaats langs de fietsostrade, ... Het is deze programmatorische vermenging, de opwaardering van de publieke ruimte in een samenhangend raamwerk en het efficiënt organiseren van de intermodaliteit wat de stationsomgeving zal opwaarderen tot een sterk en specifiek stedelijk onthaal voor de gemeente Boom en de ruimere regio.



# PROCES

---

Begin 2021 startte het ontwerpteam met de opdracht voor het Masterplan Stationsomgeving Boom. De opdracht werd gegund aan het ontwerpteam onder leiding van VELD en Atelier Horizon via een Open Oproep procedure begeleid door het Team Vlaams Bouwmeester. Het ontwerpteam werd bijgestaan door 3 experten: Orientes voor financiële haalbaarheid, Traject voor mobiliteit en Common Ground voor burgerparticipatie. Het doel van dit traject is om via ontwerpend onderzoek en overleg tot een integrale visie te komen, waar mobiliteit, ontwikkelingen, bedrijvigheid en publieke ruimte samenkomen in de stationsomgeving van Boom.

De Provincie Antwerpen en de Gemeente Boom, samen met de volledige projectgroep, zijn reeds in 2019 gestart met de voorbereidingen van het planningsproces via “De stationsomgeving verbindt”. Het masterplan vormt hiervan een integraal onderdeel en bouwt dus ook verder op de kennis en samenwerkingsverbanden die reeds in deze context uitgezet werden.

Binnen het proces van het masterplan onderscheiden we 3 projectfases. Iedere fase werd afgerond met een stuurgroep waarbij zowel de gemeente Boom als de provincie Antwerpen politiek werden vertegenwoordigd. Er werd gestart met een verkennende fase waarbij het wedstrijdontwerp werd ingezet als een drager van zowel bilaterale gesprekken met specifieke partners als thematische workshops met de projectgroep en betrokken stakeholders. Op basis van deze gesprekken werd de verkenningsnota opgesteld met de eerste conclusies voor de verdere uitwerking van het masterplan en de afbakening van het ontwerpend onderzoek tijdens fase 2, het alternatievenonderzoek.

In een tweede fase werd per deelproject (de logistieke kade, de mobiliteitskade en de fietskade) ontwerpend onderzoek gevoerd. Voor elk van deze projecten zijn verschillende mogelijke ontwerpvoorstellen uitgewerkt en doorgesproken met de projectpartners en actoren. Een eerste bewonersmoment, binnen het masterplantraject, werd georganiseerd om bepaalde alternatieven en eerste ontwerpkeuzes af te toetsen samen met de bewoners. Verschillende knelpunten en kansen werden uitgelicht. Op basis van deze afweging van de voor- en nadelen van ieder scenario werden doorslaggevende keuzes gemaakt.

Tijdens een derde fase tenslotte werden de voorkeursscenario's uitgewerkt naar het uiteindelijke masterplan. Aan de hand van thematische workshops werd het masterplan verfijnd en bijgestuurd. Het resultaat werd voorgelegd aan de projectgroep alvorens een tweede bewonersmoment te organiseren. Tijdens dit tweede participatiemoment werd een prioriteringsoefening uitgevoerd samen met de bewoners in functie van de financiële haalbaarheid van de verschillende deelprojecten. Tenslotte werd het masterplan traject afgesloten met een laatste stuurgroep.

# LEESWIJZER

---

Dit einddocument wordt voorgesteld ter synthese van het doorlopen masterplantraject voor de stationsomgeving van Boom. Iedere voorafgaande fase, de verkennende fase en de alternatievenfase, werden afgesloten met een tussentijds rapport. Deze verkenningsnota en alternatievennota geven een weerslag van de verschillende gevoerde gesprekken en workshops, argumenteren bepaalde ontwerpkeuzes en droegen stapsgewijs bij tot consensus in functie van het definitief masterplan. Deze nota's zijn dus als aanvullend te beschouwen ten opzichte van dit afsluitend rapport. Het rapport gaat van start met het duiden van de belangrijkste ruimtelijke concepten of ambities die het masterplan hebben gekaderd (deel A). Vervolgens wordt de samenwerking toegelicht met zowel de professionele stakeholders als de bewoners. Ook het ambitieniveau, afgebakend door een realistische en haalbare aanpak, wordt genuanceerd in deel B. In deel C worden zowel de randvoorwaarden, de synthese van het ontwerp onderzoek, het masterplan als de ruimtelijke aandachtspunten voor de vervolgtrajecten toegelicht per platform (fietskade, mobiliteitskade en logistieke kade). Tenslotte focust deel D op de aandachtspunten voor de vervolgtrajecten vanuit mobiliteitsonderzoek en burgerparticipatie.

“Het masterplan Stationsomgeving Boom zet in op het ontrafelen van de mobiliteitsstromen en het herdenken van de publieke ruimte en ontwikkelingsmogelijkheden. Een toekomstgericht multimodaal knooppunt zal de wijk een nieuw gezicht geven.”



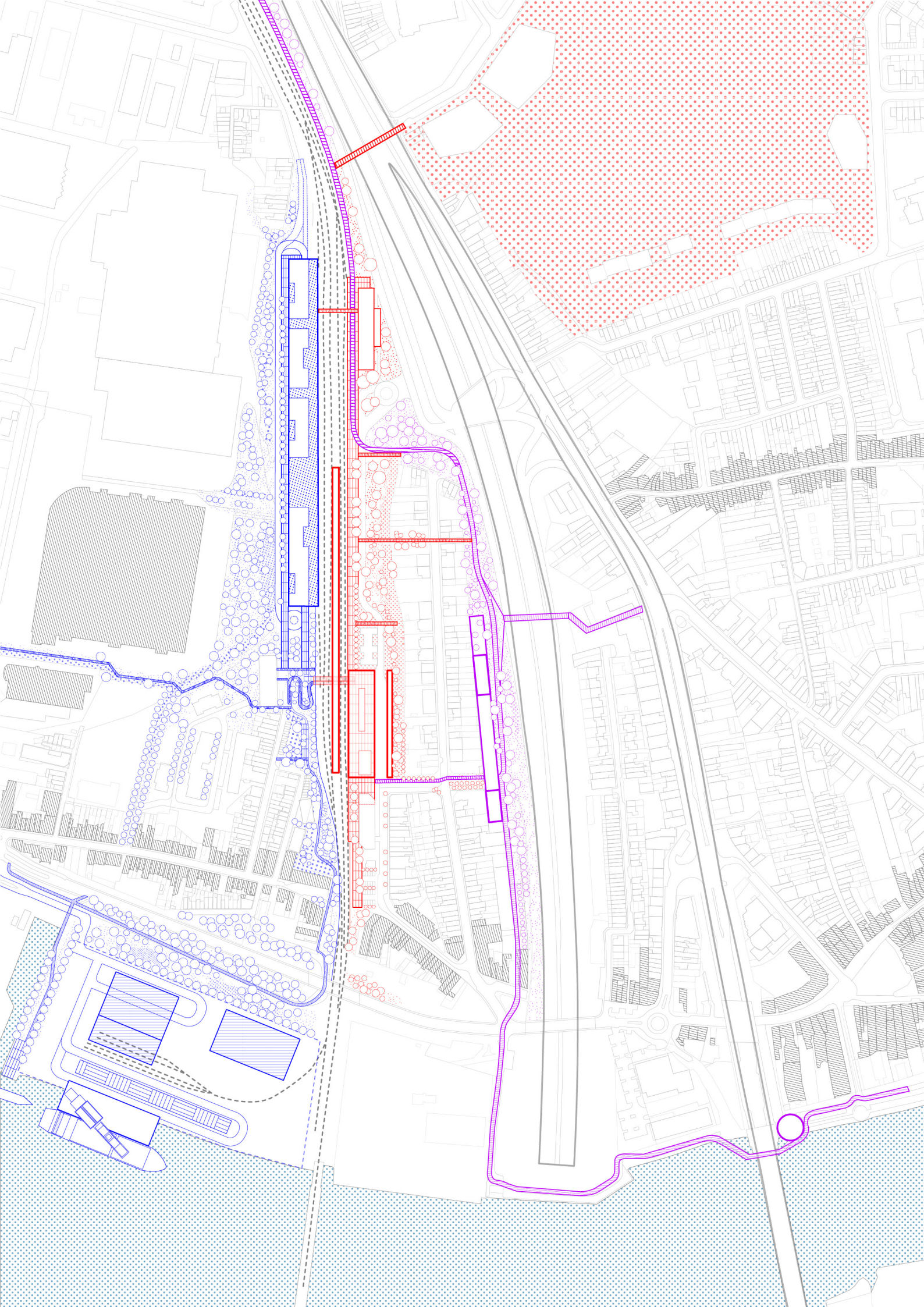


FIETS

BUS

↑  
29  
BIJEL

304136





## **A** 4 UITGANGSPUNTEN

---

**11**

1. DE KLEIPUTTENROUTE ALS RUGGENGRAAT
2. 3 PLATFORMEN ALS BASISSTRUCTUUR VAN HET MASTERPLAN
3. STAPSGEWIJZE VERKNOPING VAN DE NETWERKEN
4. EEN EVENWICHT TUSSEN BEDRIJVIGHEID EN BUURTLIVEN

## **B** OP ZOEK NAAR CONSENSUS

---

**21**

1. INTENSIEVE SAMENWERKING MET DE PROJECTGROEP
2. IN DIALOOG MET DE BEWONERS
3. EEN REALISTISCH EN HAALBAAR PROJECT

## **C** 3 PLATFORMEN

---

**29**

1. DE FIETSKADE
2. DE MOBILITEITSKADE
3. DE LOGISTIEKE KADE

## **D** AANDACHTSPUNTEN VOOR DE VERVOLGTRAJECTEN

---

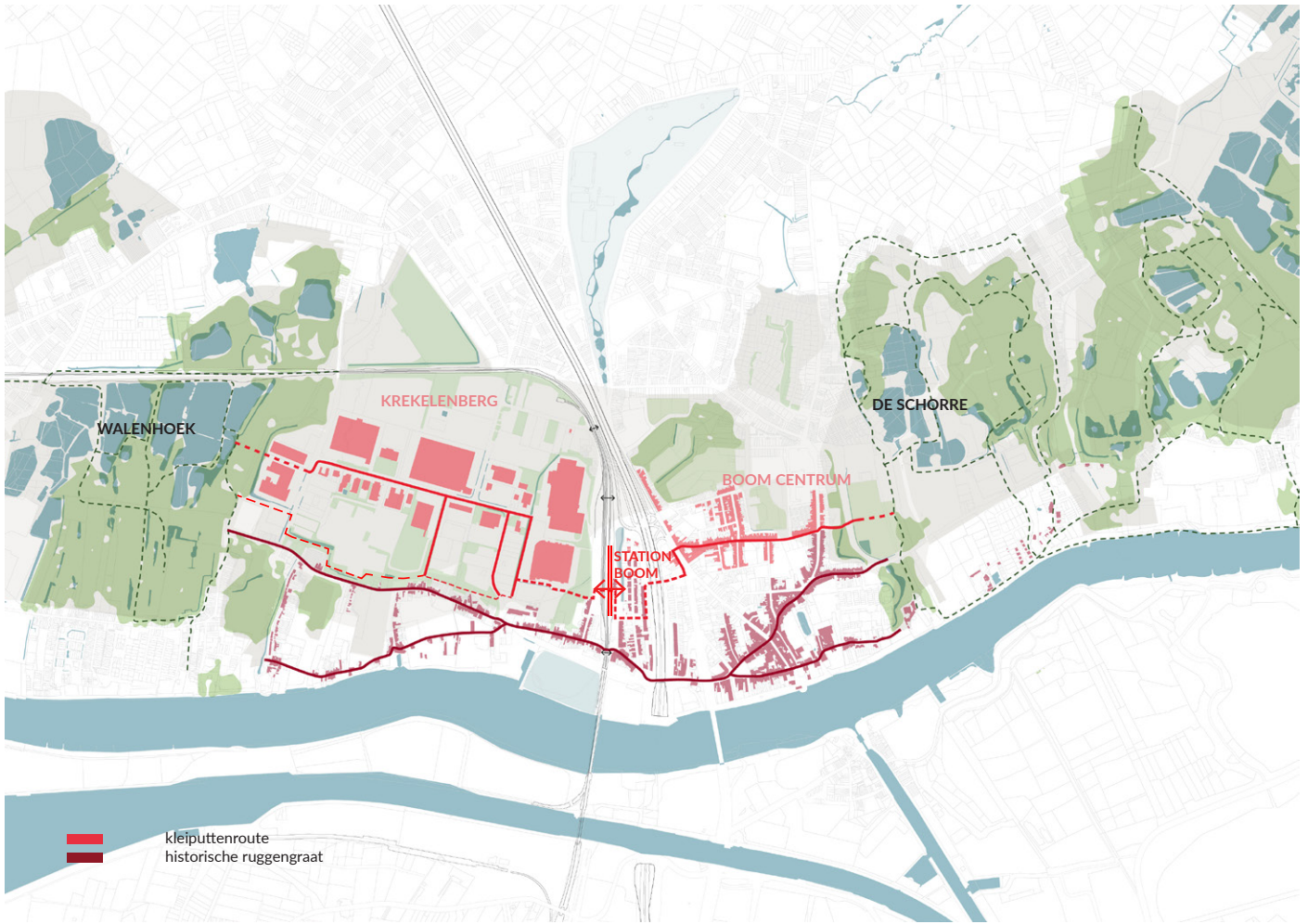
**81**

1. PRIORITERING EN EVALUATIE SAMEN MET DE BEWONERS
2. VERKEERSTECHNISCHE AANDACHTSPUNTEN



**A.**

**4 UITGANGSPUNTEN**



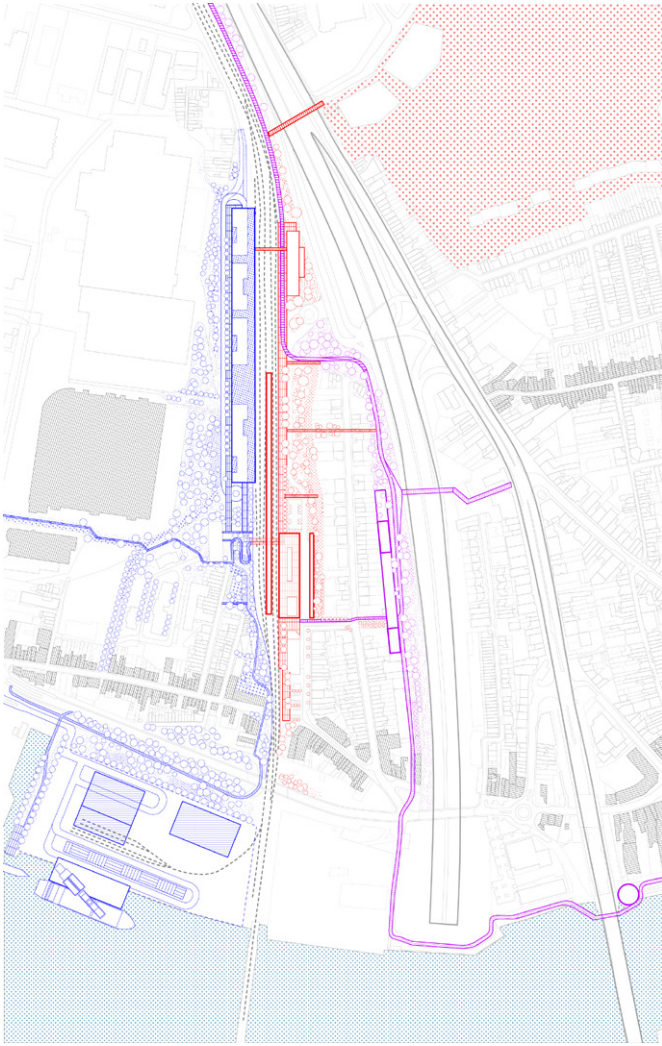
# 1. DE KLEIPUTTENROUTE ALS TWEEDE RUGGENGRAAT

---

De territoriale structuur van Boom toont enerzijds het imposante landschap van de kleiputten die evenwijdig aan de Rupel een prominente structuur gevormd hebben doorheen de tijd. Anderzijds vormt de bundel van regionale infrastructuren een belangrijke barrière loodrecht op de Rupel. Naast dit scharnier tussen het onderliggende landschap en infrastructurele lijnen, is er ook een stedelijke structurerende continuïteit leesbaar. De historische as die parallel aan de Rupel het centrum van Boom met de verschillende steenbakkerijen en het gehucht Noeveren verbond, is namelijk nog steeds leesbaar in het weefsel van vandaag. De Nielsestraat splitst zich in het westen op met Noeveren en in het oosten wordt de Colonel Silvertopstraat verdeeld in de Hoogstraat en de Groene Hofstraat (welke de Grote Markt en de Heldenplaats verbindt). Verschillende karakteristieke gebouwen, enkele wijken en open ruimtes zijn gelinkt aan deze structuur. Tot op de dag van vandaag vormt dit de ruggengraat tussen het historisch centrum van Boom en de oeveractiviteiten langs de Rupel.

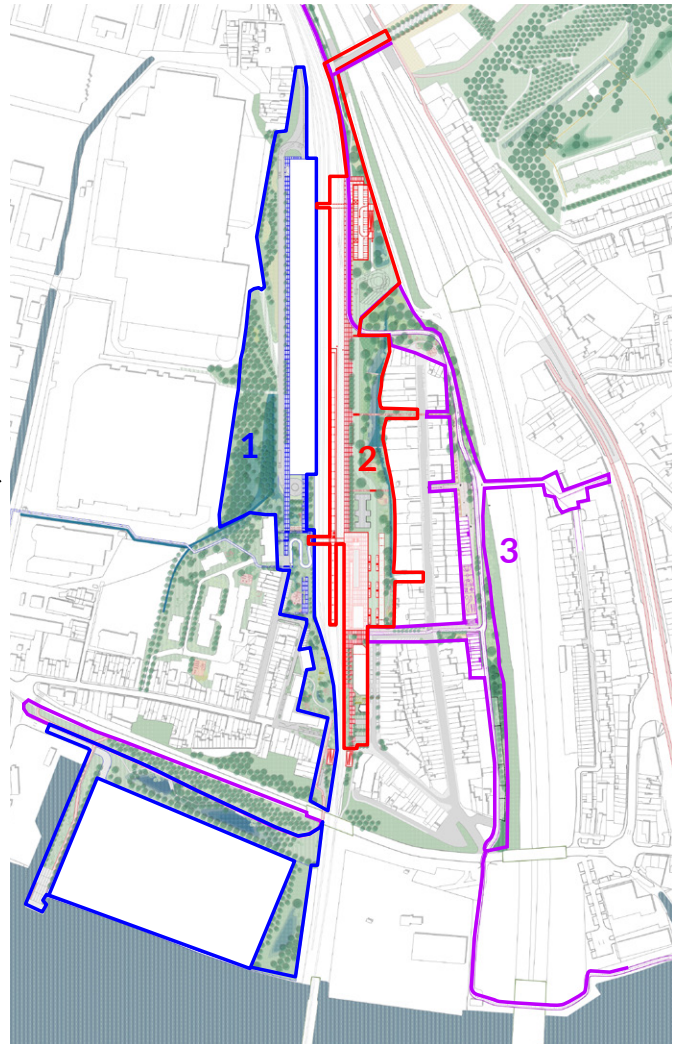
Naast deze historische ruggengraat wensen we een andere evenwijdige verbinding, die tussen de grote natuurgebieden of kleiputtencomplexen gesitueerd is, te herstellen en te herdefiniëren. Deze “kleiputtenroute” zal zo een strategische link vormen tussen de Walenhoek en de Schorre, maar tevens tussen het industrieterrein Krekelenberg, het station, de Klamp en de scholen- en administratieve campus van Boom. Deze route herinterpreteert de historische parallelle buurtweg die nog zichtbaar is op de kaart van Popp (1842-1879). Het parcours baseert zich grotendeels op bestaande wegen: op westelijke zijde de Industrieweg en Rupelweg, hoofdas van het bedrijventerrein Krekelenberg; op oostelijke zijde, de Advokaatstraat, historische straat doorheen het centrum van Boom. Enkel de verbinding tussen beide is onderbroken ter hoogte van het station. Een herwaardering, een upgrade en vooral het verzekeren van een continuïteit zal ervoor zorgen dat de noordelijke wijken een vlottere toegang krijgen, dat de stationsomgeving mee gedesenclaveerd wordt en dat het identitaire landschap van de kleiputten ook symbolisch verbonden wordt met de verschillende delen van Boom. De doorwaadbaarheid en de verbinding onder/over de infrastructuurlijnen vormt ter hoogte van de stationsbuurt een cruciaal onderwerp.

De historische as en de kleiputtenroute worden zo samen de ruggengraten en cruciale continuïteiten voor Boom, evenwijdig aan de Rupel. Hun belang is des te groter omdat ze verschillende andere structuren kruisen en zo kunnen interageren: waternetwerken, fiets- en voetgangersverbindingen, stedelijke polariteiten.



3 platformen als basis

- 1 logistieke kade
- 2 mobiliteitskade
- 3 fietskade



1 coherent masterplan

## 2. 3 PLATFORMEN ALS STRUCTUUR VAN HET MASTERPLAN

---

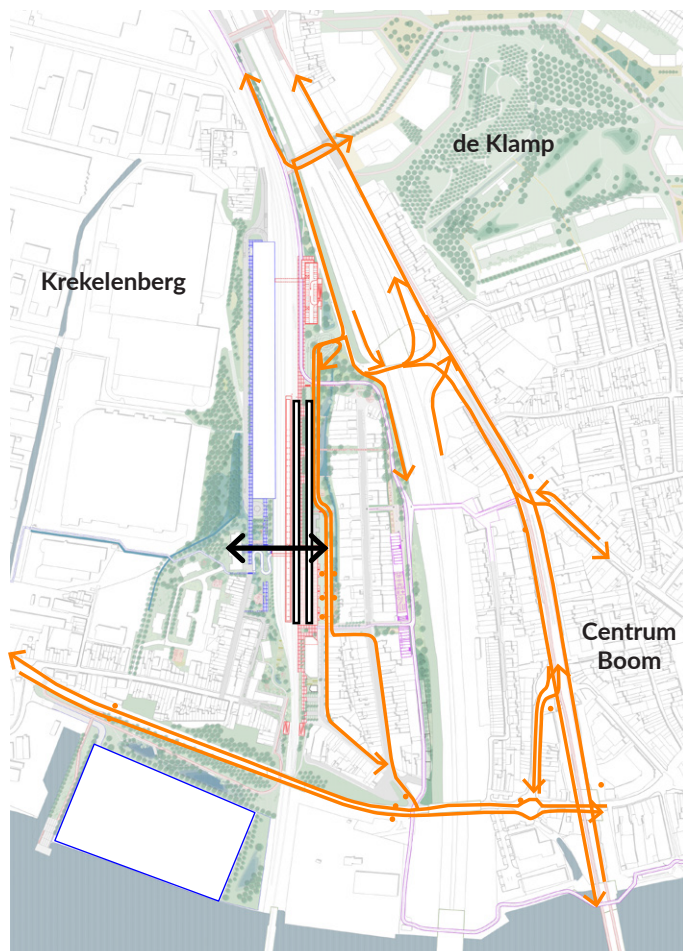
Het masterplan zet in op enkele nieuwe structurele figuren in het bestaande ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk is vandaag reeds opgebouwd uit duidelijke lineaire elementen, zowel infrastructurale, landschappelijke en bebouwde linten.

Een strategie wordt voorgesteld waarbij drie complementaire figuren binnen dit raamwerk worden toegevoegd: één langs de westzijde van de sporen, één langs de oostzijde en tenslotte een derde aan de Frateursite. Deze 3 duidelijk afgebakende platformen positioneren zich strategisch langsheen de bovenlokale infrastructuur. Eerder dan ze de rug toe te keren, worden de randen van deze infrastructuur, die vandaag beschouwd worden als onderbenutte restruimtes, benaderd als het belangrijkste projectgebied. De voorgestelde platformen vervolledigen het hiërarchisch raamwerk en verbinden de vandaag doodlopende stationsbuurt met de Rupel, de historische weg en de kleiputtenroute richting Centrum Boom en Krekelenberg.

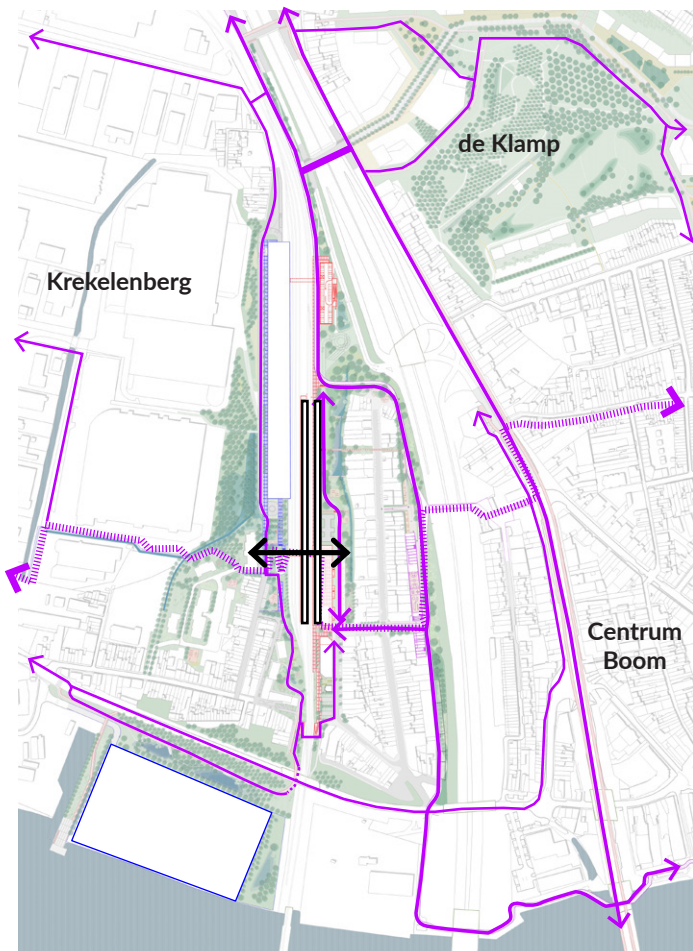
Aan de westzijde bevindt zich de logistieke kade, die meteen een link vormt tussen de huidige goederenkoer en de Castelein-site. Beide plekken hebben een voorname betekenis voor de verdere ontwikkeling van overslag en logistieke functies en dit in de nabijheid van de andere bedrijven (Krekelenberg en Noeveren) en in interactie met de Rupel. Centraal op de site en in relatie tot het station van Boom en zijn stationspark functioneert de mobiliteitskade enerzijds als trein- en busstation, anderzijds rijgt het verschillende publieke ruimtes van noord naar zuid aan elkaar. De toekomstige ontwikkelingssite van de Klamp vormt ook een cruciale plek voor de mobiliteitskade en zijn relatie tot het station zal bepalend zijn voor het verdere masterplan. Aan de rand van de A12 wordt tot slot een nieuwe betekenis gegeven aan de Frateursite door de fietsostrade door deze huidige reststrook te laten lopen. De bestaande loodsen vormen een rustpunt en bestemming op deze route.

De drie bovengenoemde platformen vormen de sleutelementen van het masterplan. Ze zorgen voor een heldere ruimtelijke structuur, een duidelijk programma en hebben tegelijk ook de verschillende debatten gestuurd. Daarentegen is het essentieel dat het masterplan evenzeer inzet op de relatie tussen deze drie structuren en de coherentie op schaal van de volledige stationsomgeving. Het samenbrengen van de drie platformen in één overkoepelend ruimtelijk plan is daarom een belangrijke stap binnen de uitwerking van het masterplan.

Door het realiseren van de logistieke kade, de fietskade en de mobiliteitskade wordt stapsgewijs gestreefd naar een optimalisatie van de verknoping van de mobiliteitsnetwerken. De mobiliteitskade in het bijzonder bundelt de verschillende 'missing links' en vervolledigt de verschillende netwerken.



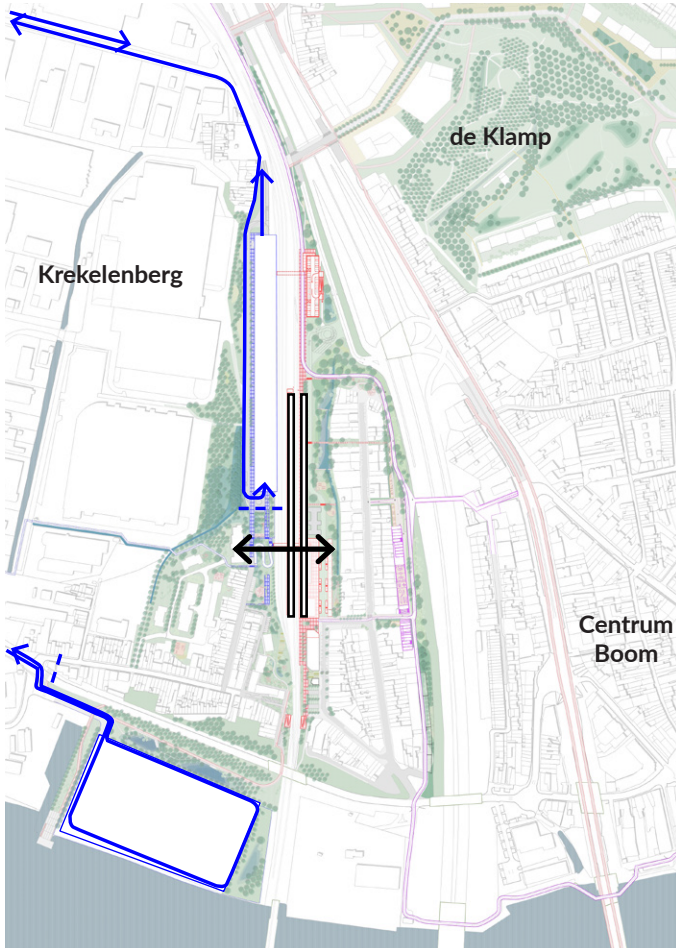
De busbaan naar het noorden doorbreekt het doodlopend karakter van het station van Boom binnen het busnetwerk. Door deze nieuwe verbinding wordt samen met de spaghettiknoop, de Antwerpsestraat en de Broekweg een buslus gevormd die het busstation vlot toegankelijk maakt vanuit alle richtingen. Deze buslus verbindt bovendien de stationsbuurt met het centrum van Boom. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van het station binnen het busnetwerk verbeterd en zouden in de toekomst meer buslijnen kunnen halt houden aan het station zonder daarbij extra omrijtijd te verliezen.



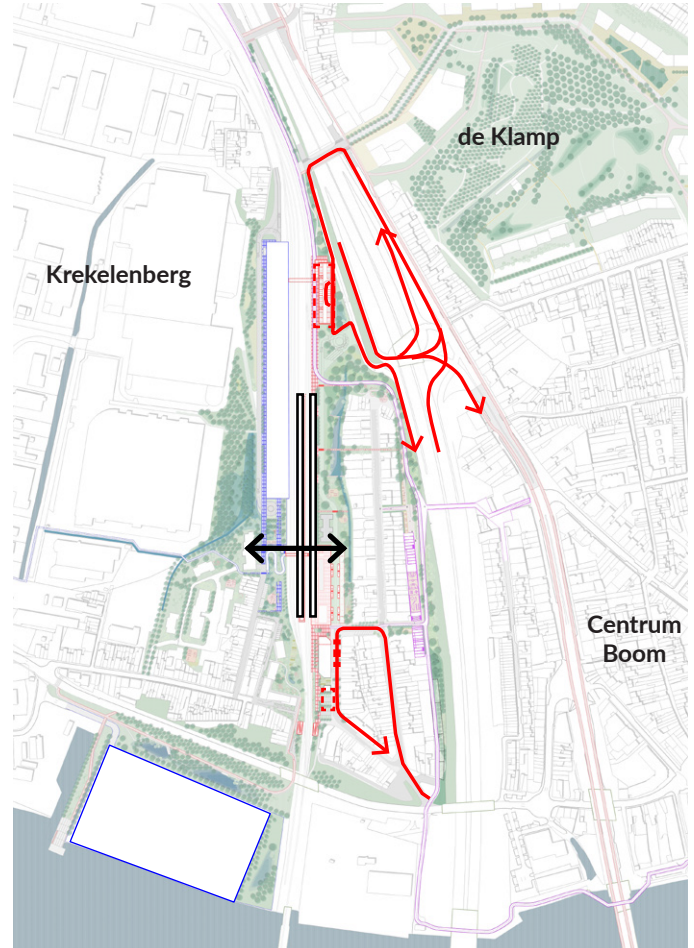
Door het realiseren van de fietstunnel (gecombineerd met de reizigerstunnel) wordt de verbinding tussen het fietsnetwerk op de oost- en westzijde van de sporenbundel geoptimaliseerd. De toegankelijkheid van de fietsstrade vanuit het westen wordt hierdoor verzekerd. Het station komt bovendien op de kleiputtenroute te liggen en draagt bij tot het verbinden van Krekelenberg en het centrum van Boom doorheen de stationsbuurt.



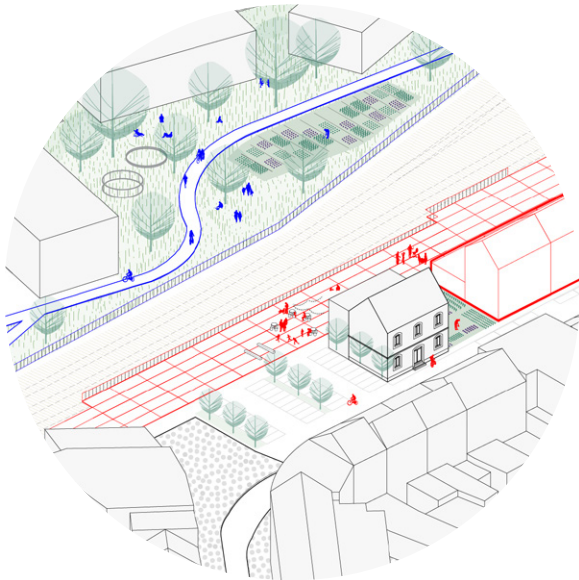
### 3. STAPSGEWIJZE VERKNOPING VAN DE NETWERKEN



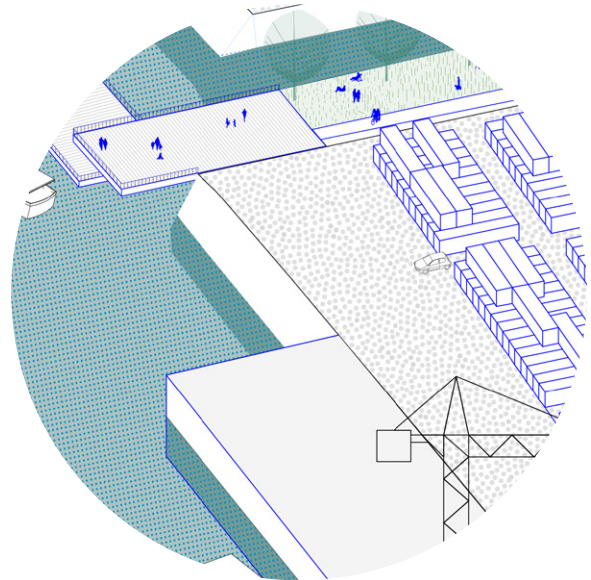
Door de heraanleg van de westzijde van het station met een nieuwe landschappelijke toegang tot de reizigerstunnel, wordt de Lange Lei geknipt voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de stationstoegang. Hierdoor wordt enerzijds de woonbuurt langs de Diepestraat ontlast van doorgaand auto- en vrachtverkeer en anderzijds ademruimte geboden aan voetgangers en fietsers ter hoogte van de glasfabriek.



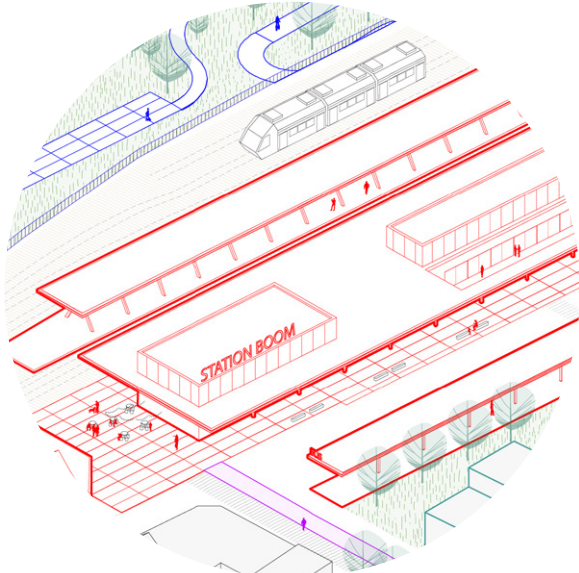
Tenslotte zet de mobiliteitskade in op een tweezijdige parkeerstrategie. De grootste capaciteit wordt voorzien in het noorden in directe nabijheid van de A12 om zo snel als mogelijk het parkeerterrein op te vangen zonder door de stationsbuurt te moeten rijden. Deze Park-&-Ride wordt aangevuld met een compacte stationsparking langs de Statiestraat gericht op Kiss-&-Ride verkeer, mindervaliden en bewoners in directe nabijheid van het station. Een aangepast parkeerbeleid zal deze strategie moeten ondersteunen.



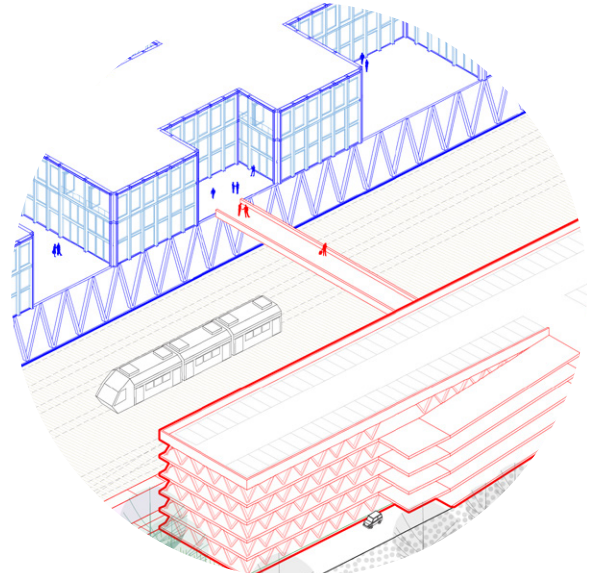
*Een nieuwe buurtfunctie in de oude conciërgewoning van het station*



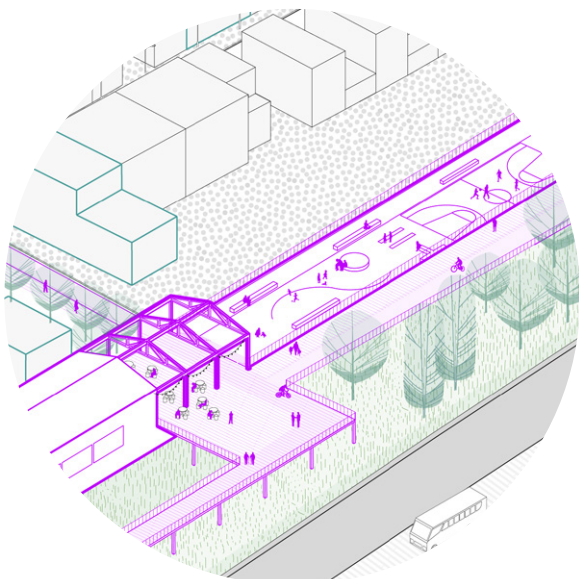
*Een potentiële halte voor de waterbus*



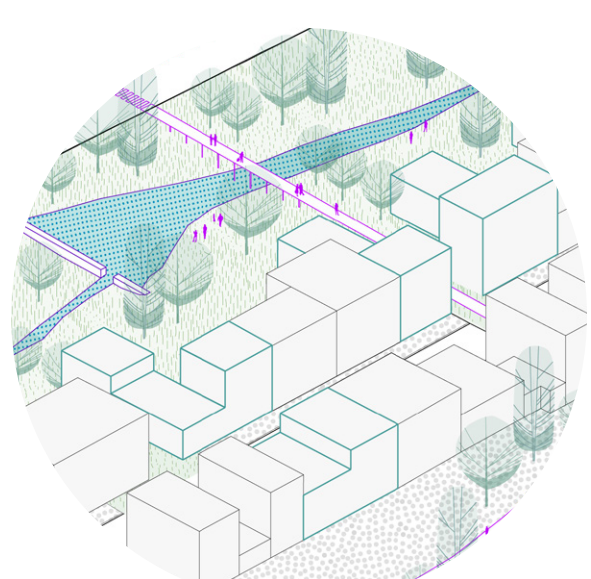
*Een nieuw integraal toegankelijk station*



*Een P+R gekoppeld met een gemengde kantoorontwikkeling op de goederenkoer*



*De fietsostrade gekoppeld aan de herbestemming van de Frateurloodsen*



*Het stationspark als ontmoetingsplek voor de buurtbewoners*

## 4. EVENWICHT TUSSEN BEDRIJVIGHEID EN BUURT

---

De stationsbuurt van Boom bevindt zich tussen het centrum van Boom en het bedrijventerrein van Krekelenberg, beiden afgescheiden van de stationsbuurt door bovenlokale infrastructures.

Ondanks het ondergewaardeerd publiek domein en de weinig samenhangende indruk, werd duidelijk tijdens de verschillende bewonersmomenten dat de stationsbuurt van Boom een echte woonbuurt op zich vormt. Door het kleinschalig en ingesloten karakter van de buurt voelen de inwoners zich sterk betrokken bij de mogelijke transformatie van de stationsomgeving en ze verlangen allen naar verbetering voor hun woonkader. Het masterplan wenst ten volle hierop in te spelen door enerzijds de nodige kwalitatieve ontmoetings- en groenruimtes te integreren binnen de publieke ruimte, anderzijds verschillende leegstaande gebouwen - de Frateurloodsen, de conciërgewoning - voor te stellen als mogelijke buurtfuncties die de sociale cohesie van de woonbuurt ten goede kunnen komen zonder het karakter van de buurt teniet te doen. Verder wordt ingezet op een verbeterde bereikbaarheid met focus op modal shift. De verlenging van de fietsostrade, het realiseren van een busbaan richting het noorden, de fietsbrug over de A12, het vrijhouden van een reservestrook in functie van een potentiële halte voor de waterbus en een nieuwe fiets- en reizigerstunnel onder de sporenbundel met toegang vanuit het westen vormen allen strategische keuzes om de stationsbuurt beter te verbinden met de omliggende buurten.

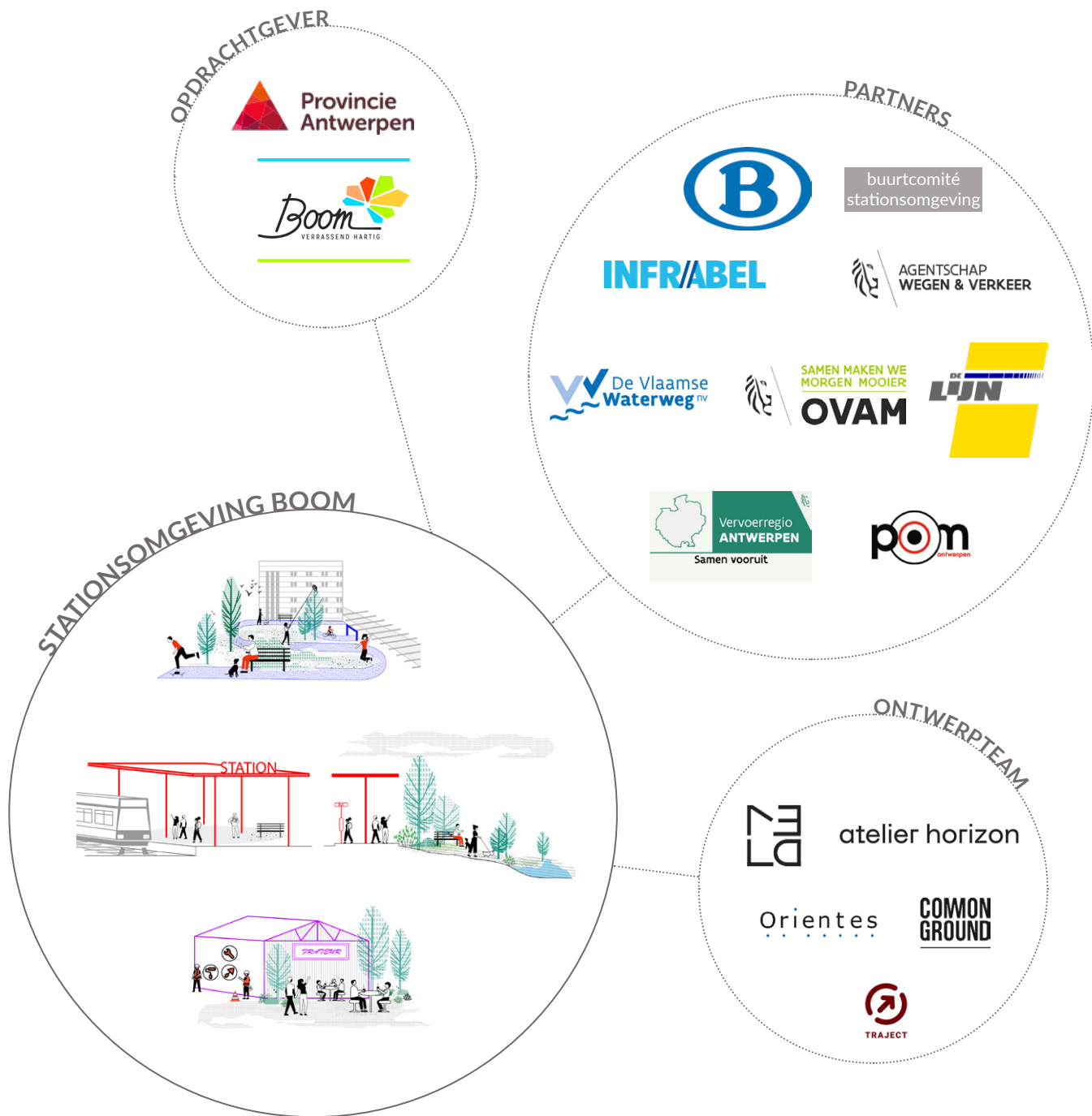
Aan de andere kant vormt Krekelenberg een bovenlokale bedrijvenzone op schaal van de ruimere regio, aangevuld door Poort van Noeveren langs de Rupel. Verschillende belangrijke investeringen werden reeds uitgevoerd of staan gepland om de bereikbaarheid van deze bedrijvenzone nog verder te verbeteren. De verbinding tussen het bedrijventerrein en het station wordt echter niet uitgespeeld. De bestaande tunnel kent vandaag geen toegang vanuit de westelijke zijde; er is geen kwalitatieve wandel- of fietsinfrastructuur aanwezig die het station verbindt met het wegennetwerk van de bedrijvenzone. De verschillende infrastructures die de stationsomgeving doorkruisen vormen bovendien uitgelezen kansen voor bijkomende ontwikkelingen die inzetten op logistieke activiteiten. Ook de grootschalige terreinen zoals de goederenkoer vormen unieke opportuniteiten. Het masterplan wenst daarom enerzijds in te zetten op het verder uitbouwen van de bedrijvigheid binnen de projectzone, anderzijds het beter verbinden van Krekelenberg met het station in het bijzonder.

Het masterplan vormt in die zin een evenwichtsoefening tussen het stimuleren van verdere ontwikkeling op bovenlokaal niveau en anderzijds het verbeteren van het lokale en dagelijks woonkader van de inwoners van de stationsbuurt.



**B.**

**OP ZOEK NAAR CONSENSUS**



De samenstelling van de projectgroep als een alliantie voor de stationsomgeving

# 1. INTENSIEVE SAMENWERKING MET PROJECTGROEP

---

De ruimtelijke complexiteit van de stationsomgeving alsook de versnipperde eigendomsstructuur, vragen om een structurele overlegmethode en een intense samenwerking met een reeks aan partners. Doorheen het volledige proces werden er dan ook de nodige (bilaterale) overleggen, workshops en projectgroepen georganiseerd. Zo konden de verschillende betrokken partijen het proces van nabij volgen en bijsturen waar nodig. Naast de opdrachtgevers Provincie Antwerpen en Gemeente Boom waren diverse instanties vertegenwoordigd in deze projectgroep: NMBS, Infrabel, De Lijn, de Vlaamse Waterweg, de Vervoerregio, AWW, POM, OVAM, een vertegenwoordiger van de buurtbewoners.

Van bij de opstart van het masterplan zijn al deze partners van dichtbij betrokken geweest bij het vormgeven van de toekomstvisie voor de stationsomgeving. In de eerste fase van het project werden enerzijds diverse bilaterale overlegmomenten ingelast, om zo de ambities en intenties van elk van de partners te kunnen scherpstellen en formuleren. Deze werden samengebracht in thematische workshops, waar de randvoorwaarden voor het ontwerpend onderzoek op een duidelijke manier afgebakend werden. Tijdens dit ontwerpend onderzoek zelf werd de projectgroep op verschillende momenten samengebracht om de voortgang te bespreken en de prioriteiten vast te leggen. Workshops per platform hebben een keuze tussen de alternatieven en een duidelijke richting voor het masterplan aangeduid. In de laatste fase heeft de projectgroep mee de verfijning van het masterplan gestuurd en de prioritering van de deelprojecten uitgezet.

Het masterplan dat vandaag voorligt zou niet kunnen uitgewerkt zijn zonder deze intense samenwerking en de bereidheid van de partners om de soms sectorale denpatronen los te laten en de grotere strategische visie voor Boom voorop te stellen. Een strategisch masterplan met een toekomstvisie die meteen de verschillende noden en opportuniteiten koppelt en structureert is namelijk steeds het uitgangspunt geweest. We kunnen stellen dat er voor alle grote projectkeuzes een consensus tussen de leden van de projectgroep was. Enkele van de discussies die opgestart werden binnen de projectgroep kunnen echter nog niet afgeklopt worden aan het einde van dit traject en zullen meegenomen worden in de vervolgtrajecten. De gevoeligheden naar realisatie toe van de verschillende deelprojecten zijn echter reeds duidelijk aangegeven door de partners binnen dit traject.



Bewonersmoment 27.10.2021 - Stationsgebouw Boom



Bewonersmoment 18.05.2022 - Stationsgebouw Boom



## 2. IN DIALOOG MET DE BEWONERS

---

Op twee specifieke momenten binnen het proces van het masterplan werd er ook in dialoog gegaan met de bewoners. Zij vormen immers de ervaringsdeskundigen en ze beleven de stationsomgeving elke dag. De extra input en suggesties vanuit de bewoners hebben mee dit masterplan vormgegeven.

Een eerste bewonersmoment werd georganiseerd in het najaar van 2021, wanneer het ontwerp onderzoek met de verschillende alternatieven per platform volop bezig was. Een infomarkt met discussietafels werd geïnstalleerd in het voormalig stationsgebouw. Er werden drie doelstellingen vooropgesteld:

1. Informeren over de ambities van het masterplan
2. Toelichting van het alternatievenonderzoek, met een focus op de meest haalbare alternatieven
3. Open bevraging over de programmagemogelijkheden en noden rond de Frateursite

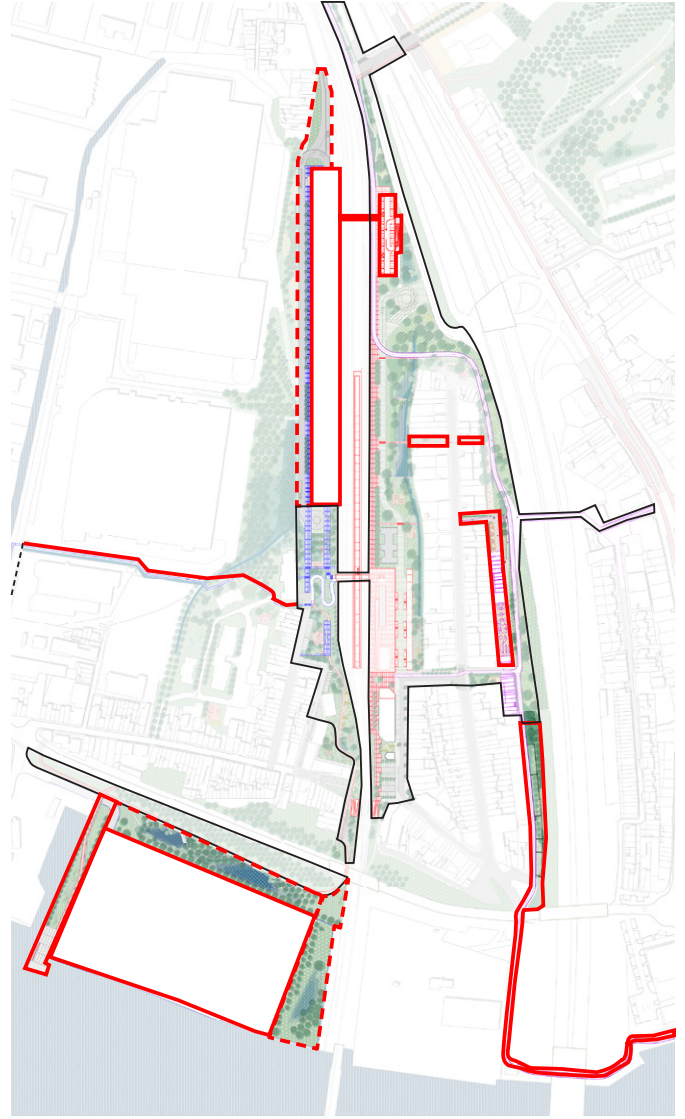
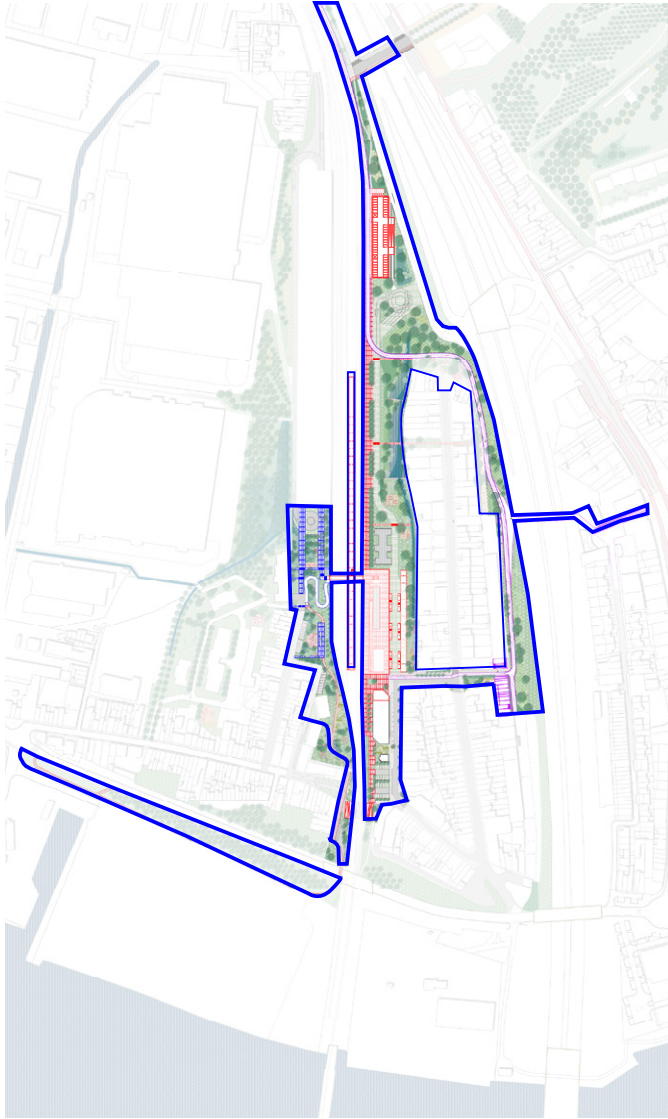
De discussietafels lieten toe om enerzijds feedback te krijgen op de voorgestelde alternatieven, maar ook om andere noden en bezorgdheden te capteren bij de bewoners. Al deze input werd gebundeld en meegenomen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en het finaliseren van het masterplan.

Een tweede bewonersmoment vond plaats in mei 2022, tijdens de finalisatie van het masterplan. Tijdens dit moment werd specifiek ingezet op een dialoog omtrent de verschillende deelprojecten die gedefinieerd werden in het plan. Volgende doelstellingen werden gekoppeld aan dit bewonersmoment:

1. Informeren over de timing van het vervolgetraject
2. Oefening rond verwachtingsmanagement vertrekkend van de deelprojecten
3. Verkennen van prioriteiten binnen het masterplan

Deze oefening met de nadruk op prioritering laat toe om gerichte discussies te houden over de directe wensen en de lange termijnplanning voor het project. De gesprekken met de bewoners lieten in deze fase nog toe om beperkte bijsturingen te maken aan het masterplan, maar ook om belangrijke aandachtspunten voor de vervolgetrajecten te formuleren.

Algemeen hebben de interactiemomenten met de bewoners een belangrijke bijdrage geleverd aan het proces. Enerzijds hebben ze ervoor gezorgd dat er op een gecondenseerde manier informatie kon overgedragen worden. Maar anderzijds waren het ook mijlpalen in het proces om tot een gedragen masterplan te komen. Bezorgdheden en ideeën zijn telkens meegenomen naar de volgende stappen. Een continue opvolging van de belangen van de buurtbewoners werd eveneens verzekerd door een vertegenwoordiger in de projectgroep.



### 3. EEN REALISTISCH EN HAALBAAR PROJECT

---

Tijdens fase 3 van het masterplan werd samen met de betrokken stakeholders en de expert in vastgoed- en projectontwikkeling Orientes op zoek gegaan naar een duidelijke afbakening van de deelprojecten enerzijds en een prioritering van deze deelprojecten anderzijds. Verschillende van de voorgestelde deelprojecten vragen belangrijke investeringen, andere deelprojecten lichten op als quickwins met een behapbaar budget. Voor sommige deelprojecten is er duidelijk een draagvlak bij één of meerdere institutionele partners of zijn deze deelprojecten gekoppeld aan een bestaande overheidsopdracht (integrale toegankelijkheid station bijvoorbeeld), andere deelprojecten worden beschouwd als nice-to-have, maar vormen geen onmiddellijke prioriteit.

Het resultaat is een masterplan dat bewust inzet op een realistische aanpak door de investeringen te spreiden en een ontwikkelingsvisie voor te stellen die stapsgewijs doorheen de tijd kan gerealiseerd worden. Het masterplan omvat deelprojecten die tot de essentie behoren om een goed functioneren mogelijk te maken en andere deelprojecten die eerder in een groeiscenario op lange termijn thuishoren. Essentieel zijn de noodzakelijke investeringen die de stationsbuurt verbinden met Krekelenberg en het centrum van Boom. Het is een verbindend raamwerk van open ruimten waarbinnen verschillende deelprojecten kunnen worden ingepast. Het raamwerk vervolledigt de mobiliteitsnetwerken en draagt bij tot de opwaardering en verduurzaming van de publieke ruimte. Verschillende opties en groeiscenarios binnen dit raamwerk tonen de bijkomende mogelijkheden indien zich opportuniteiten zouden voordoen in de toekomst. Bovendien kunnen de verschillende investeringen worden gespreid tussen en gekoppeld aan de betrokken overheden en partners per deelproject. In die zin staat ieder deelproject op zich, maar dragen ze bij aan het overkoepelende masterplan.



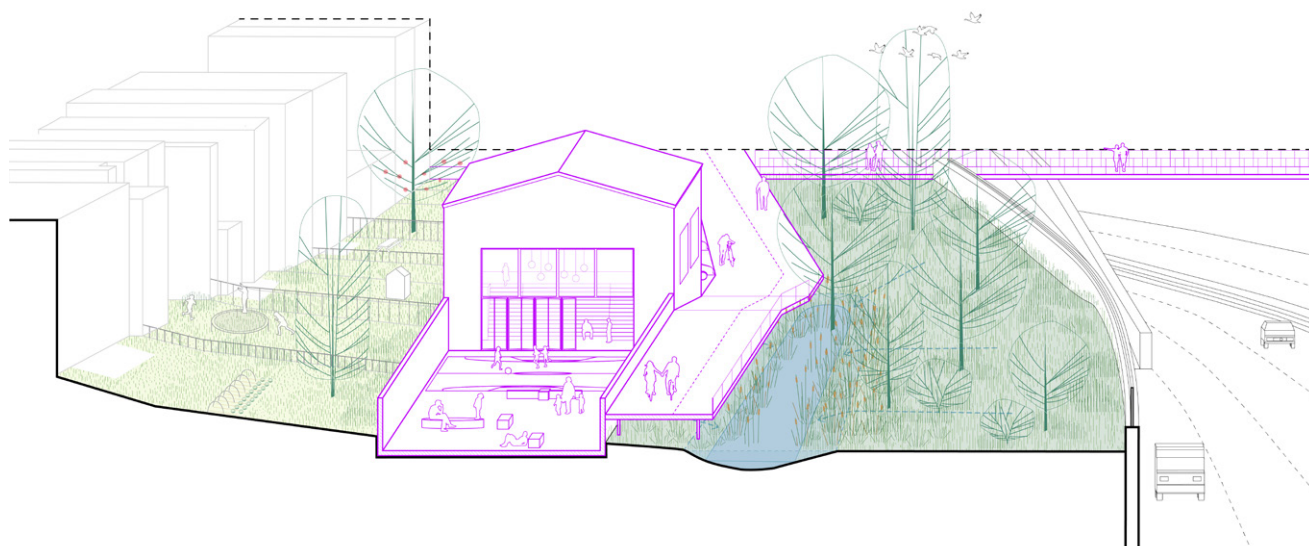
C.

**3 PLATFORMEN**



# DE FIETSKADE

---



# 1. RANDVOORWAARDEN

---

Binnen het masterplan werd rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden voor de fietskade:

## 01| BOUWVRIJE ZONE LANGS A12

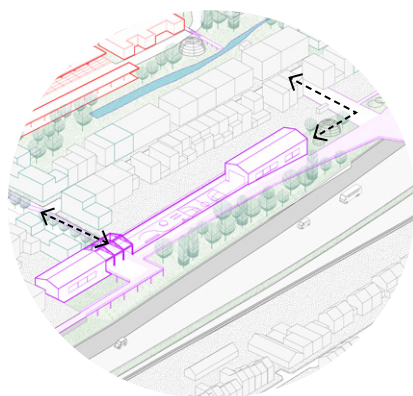
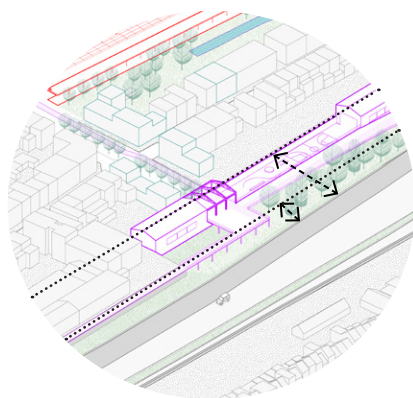
Langs de infrastructuur van de A12 is een bouwvrije zone gedefinieerd van 10m van aan de grens van het snelwegdomein. Hierbinnen mag normaal geen enkele infrastructuur gerealiseerd worden. Binnen de bouwvrije zone van 30m mag in principe niet gebouwd of verbouwd worden. Uitzonderingen op deze regel moeten specifiek aangevraagd worden en dit bij AWV voor structuren tussen de zone van 10m en 30m en via een Ministerieel Besluit voor de zone binnen de 10m.

Het tracé van de fietsostrade wordt maximaal buiten de bouwvrije zone van 10m ingetekend, maar omwille van plaatsgebrek is dit niet steeds haalbaar. Een afwijking werd aangevraagd en bekomen volgens een ministerieel besluit gepubliceerd op 19.11.2021. Hierdoor kan de continuïteit van de fietsostrade gegarandeerd worden.

De Frateurloodsen zijn gesitueerd in de zone tussen 10m en 30m afstand van de grens van het snelwegdomein. Wanneer de concrete plannen voor de verbouwing van de loodsen op tafel liggen, moet ook hier een afwijking worden bekomen bij de administrateur-generaal van AWV.

## 02| BRANDWEERTOEGANKELIJKHEID LOODSEN

Bij de heractivatie van de Frateurloodsen vormt de brandweertoegankelijkheid een belangrijk uitgangspunt. Binnen het masterplan wordt er uitgegaan van een verbouwing van de noordelijke en zuidelijke loods en het openwerken van het centrale gedeelte. De toegankelijkheid voor de brandweer kan verzekerd worden via de Statiestraat voor de zuidelijke loods. Voor de noordelijke loods is dit in de huidige configuratie echter niet mogelijk. Het ontwerpend onderzoek gaat nu verder uit van de toegankelijkheid via een vrijliggend perceel in de Jan-Baptist Corremansstraat als mogelijke toegang voor brandweer, maar ook voor leveringen aan de loods. Daarnaast zal ook de aanleg van het noordelijke deel van de fietsostrade zelf de brandweertoegankelijkheid kunnen mogelijk maken. Beide opties kunnen het in gebruik nemen van de noordelijke loods in de toekomst toelaten.





### 03| VLOTTE VERBINDING MET CENTRUM BOOM

De fietssostrade moet binnen het masterplan vlotte verbindingen krijgen naar het centrum van Boom en dus de oostzijde van de A12. De links die worden voorgesteld binnen het masterplan zijn een brug aan de Papensteenstraat, die een vlotte verbinding met de site de Klamp beoogt eens deze ontwikkeld wordt, en een fiets- en voetgangerspasserelle ter hoogte van de Frateursite, die een rechtstreekse aantakking maakt op de Antwerpsestraat. De stationsomgeving wordt zo verder ontsloten en snelle verbindingen worden verzekerd met het centrum.

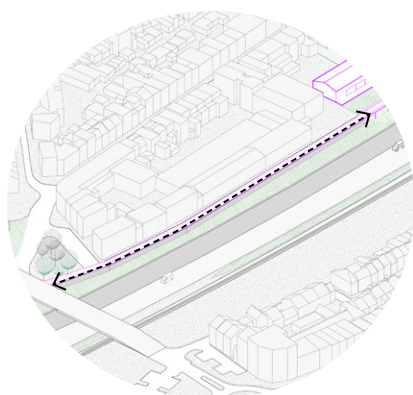
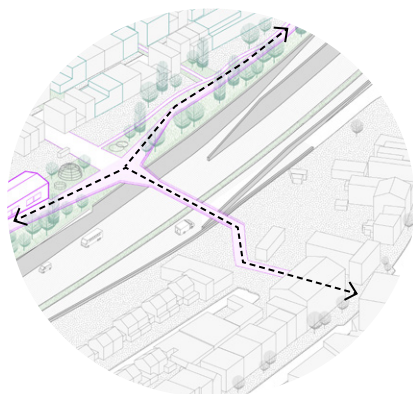
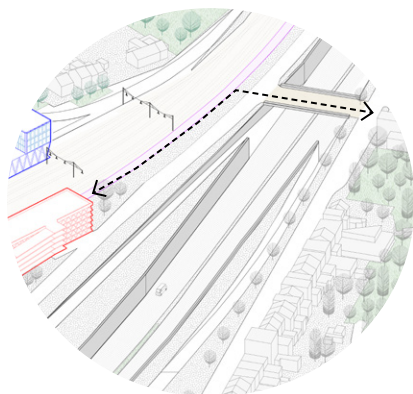
Binnen het masterplan is de brug aan de Papensteenstraat een essentiële verbinding tussen de stationsomgeving en De Klamp. De passerelle over de A12 is essentieel om de fietssostrade enerzijds, maar bij uitbreiding ook de volledige stationswijk, optimaal te integreren in het (mobiliteits)netwerk van de gemeente en de regio.

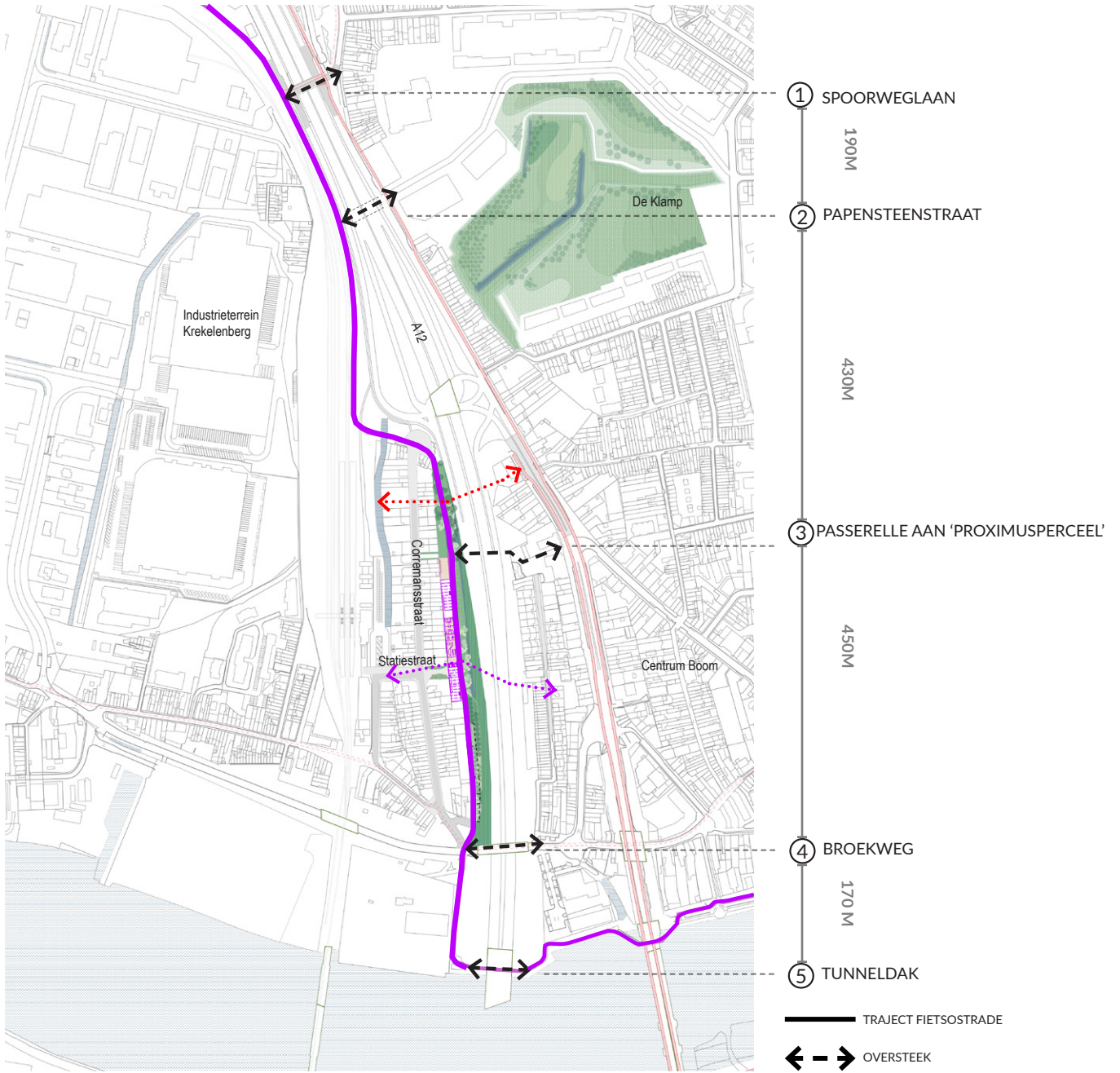
Via de passerelle wordt ook bovenlokaal de fietssostrade F13 (Antwerpen-Boom) aangesloten op de brug over de Rupel en zo op de fietsostrades F18 (Sint-Niklaas - Mechelen), F19 (Boom-Dendermonde), de F23 (Boom-Brussel) en F28 (Boom-Brussel via Vilvoorde) - tenminste voor zolang de fietssostrade fase 2 tot aan de Rupel én de spiraal van de Rupeldijk naar de brug niet gerealiseerd zijn.

### 04| FASEERBAARHEID VAN DE AANLEG FIETSOSTRADE

Voor het tracé van de fietssostrade zal rekening moeten worden gehouden met een gefaseerde aanleg. Een verwerving en afbraak is namelijk noodzakelijk van de eerste rij loodsen in private eigendom ter hoogte van de Broekweg. Deze loodsen zijn vandaag nog in activiteit en zijn in handen van 2 private eigenaars.

Het masterplan houdt daarom rekening met een eerste fase van de aanleg, die zich beperkt tot de Frateursite, waarna het trace verder door kan getrokken worden tot aan de Broekweg in een tweede fase.





Ontwerpend onderzoek naar de oversteekbaarheid van de A12

## 2. ONTWERPEND ONDERZOEK

---

Tijdens het ontwerpend onderzoek in de tweede fase werd er voor de fietskade voornamelijk ingezet op het concretiseren van het tracé voor de fietsostrade, de haalbaarheid en het programma voor de vernieuwde Frateurloodsen en de mogelijkheden voor de realisatie van een fiets- en voetgangerspasserelle over de A12. Gezien de consensus reeds bereikt was rond het fietsostradetracé en de inzet van de Frateursite werd hier niet gewerkt met verschillende alternatieven.

Vanuit de ontwerp oefeningen en de discussies konden een aantal conclusies gemaakt worden. Een onderzoek naar de mogelijke dwarse verbindingen over de A12 heeft geleid tot het voorstel voor een passerelle ter hoogte van het «Proximusperceel» aan de Antwerpsestraat. Opportuniteiten in relatie tot een herontwikkeling en erfgoedbaarheid zorgen ervoor dat dit een realistische en haalbare piste is. Tegelijk kan er dan een verbinding gemaakt worden met de Vrijheidshoek.

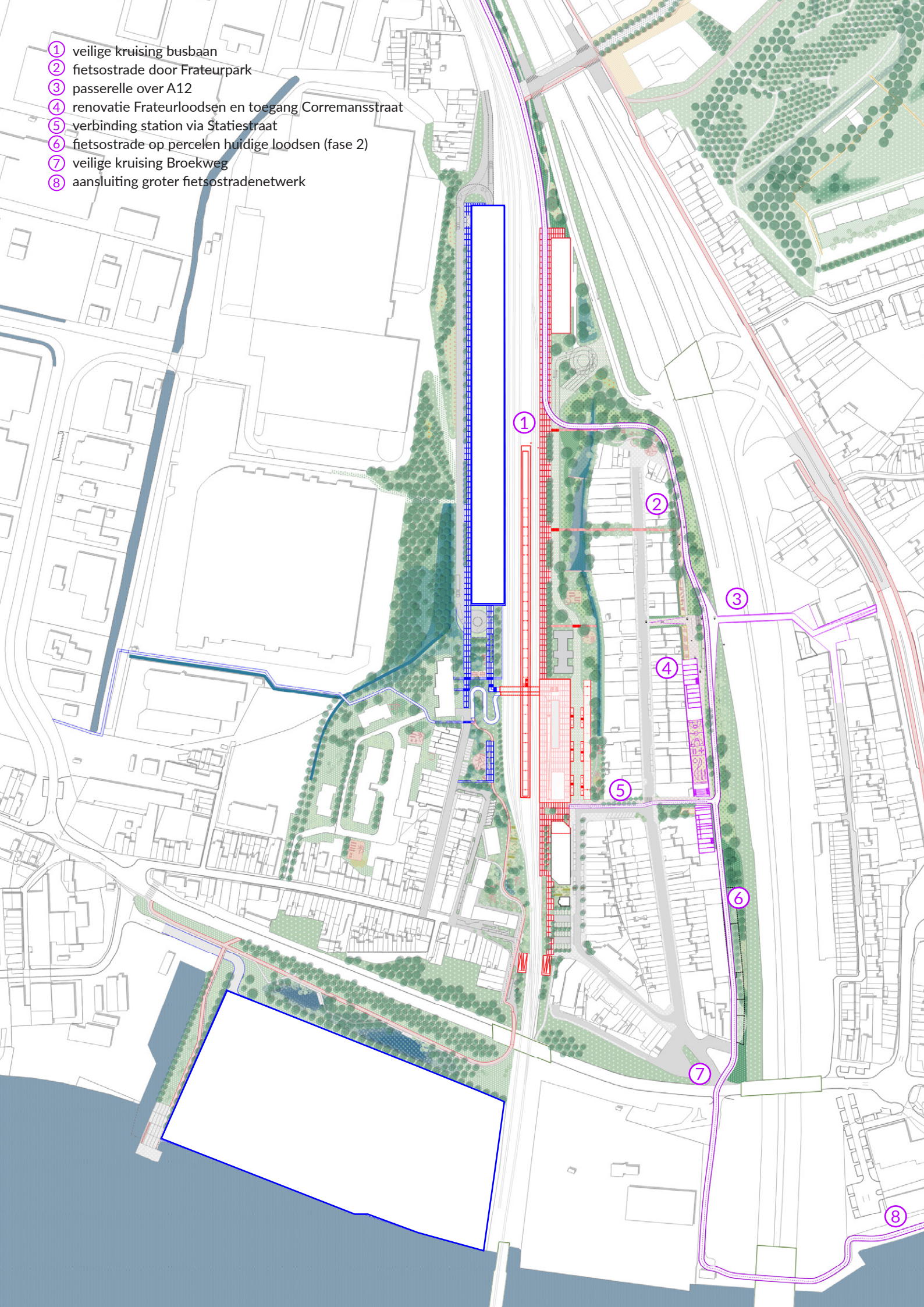
Omwille van de sterke topografische verschillen op de Frateursite en ten opzichte van de directe omgeving, werd ook het lang profiel van de fietsostrade verder uitgetekend.

Daarnaast werd ook een onderzoek gevoerd naar de brandweertoeankelijkheid van de Frateurloodsen, om zo ook mee de mogelijke toekomstige invullingen te kunnen verzekeren in beide loodsen. Zowel een toegang via een braakliggend perceel in de Corremansstraat als de toegang via het noordelijk deel van de fietsostrade zijn mogelijk.

Voor de toekomstige invulling van de loodsen werden ideeën voor socio-maatschappelijke functies meegegeven. De precieze invulling kan door de gemeente in samenspraak met de lokale verenigingen en bewoners verfijnd worden. Er is evenwel geconcludeerd dat omwille van de bereikbaarheid enkel ingezet wordt op een meer lokaal programma en dat grootschalige evenementen niet wenselijk zijn op deze site.

Bij de uitwerking van het masterplan worden bovenstaande elementen dan ook quasi integraal meegenomen en ingepast. De toekomstige invulling van de Frateurloodsen wordt door de gemeente verder uitgewerkt.

- ① veilige kruising busbaan
- ② fietsstrade door Frateurpark
- ③ passerelle over A12
- ④ renovatie Frateurloodsen en toegang Corremansstraat
- ⑤ verbinding station via Statiestraat
- ⑥ fietsstrade op percelen huidige loodsen (fase 2)
- ⑦ veilige kruising Broekweg
- ⑧ aansluiting groter fietsstradenetwerk



### 3. MASTERPLAN

---

Het tracé van de fietsostrate is binnen het masterplan verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Ook de links met het groter netwerk en de verschillende aantakkingen zijn hierbij duidelijk in beeld gebracht. De ambitie om een vlot en maximaal conflictvrij traject te voorzien langsheen de Frateursite werd hierbij bevestigd. De inpassing van het tracé voor fase 2 werd hierbij dan ook verder uitgetekend in de veronderstelling dat de nodige eigendommen hiervoor verworven kunnen worden in de toekomst.

De publieke ruimte van het Frateurpark werd ook concreter uitgetekend als een ruimte voor sport, spel, biodiversiteit, een hondenweide op de kop, ... Ter hoogte van de noordelijke Frateurloods zal een pleintje de schakelruimte vormen tussen de loods, de doorsteek naar de Corremansstraat en de passerelle over de A12.

De doorsteek tussen het station en de Frateurloodsen via de Statiestraat vormt een cruciaal element binnen het masterplan, gezien het integraal onderdeel uitmaakt van de fietsostrate in fase 1, maar gezien het ook een belangrijke toegangsroute zal vormen tot aan het station. Het inpassen van een veilig tweerichtingsfietspad in de Statiestraat is hierbij dan ook cruciaal.

Het masterplan zet tot slot ook in op een optimale verknoping met het omliggend netwerk. Hiervan worden de nodige aandachtspunten mee opgelijst.

Tot slot worden ook mogelijke insteken voor socio-maatschappelijke programma's in de Frateurloodsen meegegeven binnen het masterplan.

## HET FIETSNETWERK

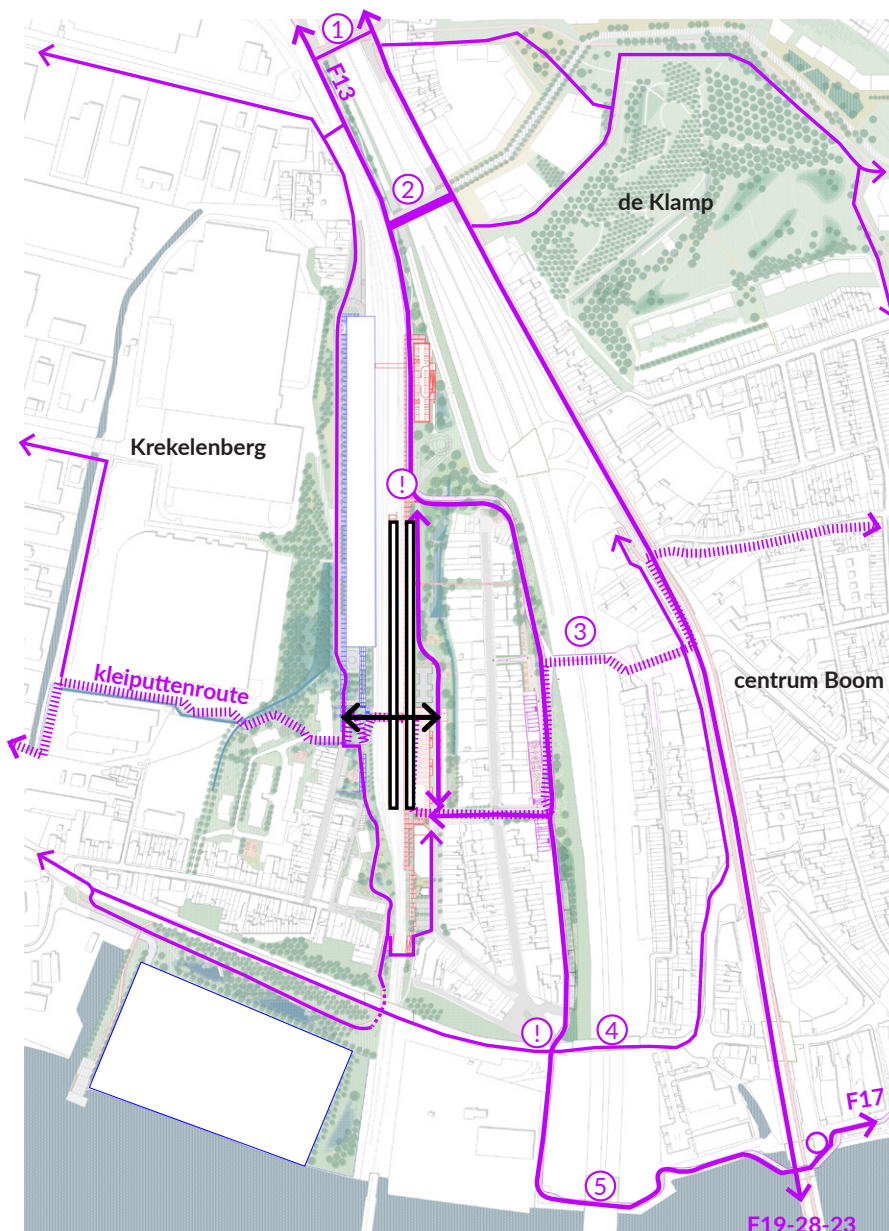
De fietsstructuur rond de stationsomgeving wordt opgebouwd uit 2 sterke assen:

- Noord-zuid loopt de fietsstrade F13 die Boom verbindt met Antwerpen (in het noorden) en Boom (in het zuiden)
- Oost-west verbindt de kleiputtenroute het centrum van Boom met het bedrijventerrein Krekelenberg

Parallel aan het noord-zuid traject lopen met de A12 en het spoor 2 harde barrières die het aantal aansluitende verbindingen in oost-west richting beperken. De bestaande kruisingen met de A12 en het spoor zijn te beperkt voor een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk. Daarom wordt de maximale tussenafstand beperkt tot ca. 450m met 5 oversteekpunten tussen de Rupel en de knoop met de noordzijde van de klamp die de A12 dwarsen:

1. Bestaande fietstunnel onder spoor thv de Neteweg en kruising A12 via Spoorweglaan
2. Brug Antwerpsestraat x Papesteenstraat (te realiseren ivf de verbinding tussen de Klamp - de P&R - het station en de bijhorende HOV-as)
3. Fietspasserelle over de A12 in het verlengde van de reizigerstunnel richting Antwerpsestraat
4. Broekweg over de A12
5. Tunneldak van de A12 ter hoogte van de Rupeloever

Het masterplan zet dus in op het vervolledigen van dit fietsnetwerk door maximaal verbindingen tussen beide zijden van de A12 en van de sporen te voorzien.



### FIETSOSTRADE

Het station ligt langs de fietsostrade F13 die Antwerpen met Boom verbindt. Ter hoogte van de Rupel verknoopt deze fietsostrade met de F17 die parallel aan de Rupel Boom met Lier verbindt. Ter hoogte van het station wordt gekozen voor een doorlopende fietsostrade langs de A12, met een aftakking naar het station via de kruisende kleiputtenroute. Ter hoogte van de Rupel kan via een aan te leggen spiraalbrug verknoopt worden met de brug over de Rupel en het bestaande tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de brug.

### KLEIPUTTENROUTE

De Kleiputtenroute verbindt het centrum van Boom met Krekelenberg. Via de nieuwe reizigerstunnel waarin voetgangers en fietsers gescheiden worden, ontstaat een kortere en aantrekkelijke route tussen Krekelenberg en het centrum, met het station halverwege als attractiepool en herkenningspunt. Het versterken van deze route, parallel aan de historische ruggengraat die via de Broekweg loopt zorgt ook voor een goede en veilige verbinding tussen station en bedrijventerrein.

### FIETSPASSERELLE

Het beperkt aantal kruisingen die de harde barrières van A12 en spoorwegbunel kruisen zorgt voor lange omrijfactoren. Met de kleiputtenroute wordt opnieuw een directe oost-west verbinding gerealiseerd die centrum Boom en bedrijventerrein Krekelenberg met elkaar verbinden en gelijktijdig het station op een zeer directe manier met een beperkt aantal conflicten bereikbaar maken voor voetgangers en fietsers. De passerelle verknoopt de kleiputtenroute met de fietsostrade die in noord-zuid richting loopt.

### KNOPEN

Opdat de fietsostrade een veilig en maximaal conflictvrij traject kan worden, zijn er enkele kruispunten die nog nauwgezet ingericht zullen moeten worden. De kruising van de fietsostrade met de toekomstige busbaan tussen station en spaghettiknoop vormt zo een belangrijke knoop. Daarnaast vormt ook de veilige kruising met de Broekweg een aandachtspunt.

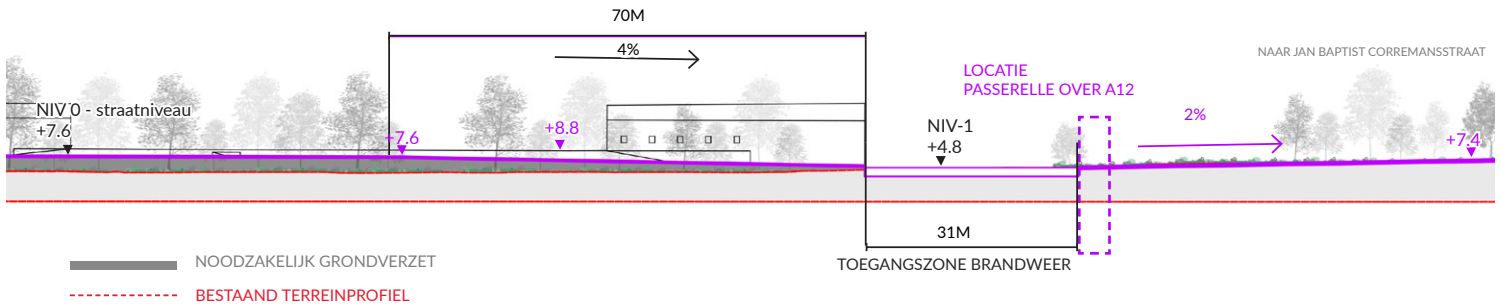
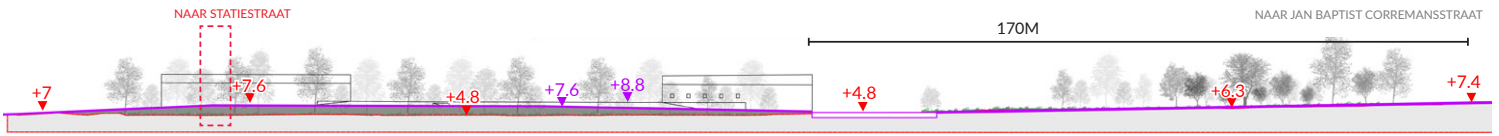
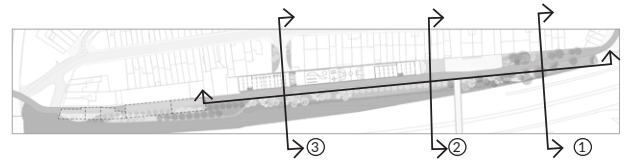
Naast de verknoping met de fietsostrade, verdienen ook andere kruispunten de aandacht en zouden ze een maximaal fietsvriendelijke inrichting moeten krijgen. Zo is er de aantakking van de fietspasserelle op de Antwerpsestraat (kruising Frans de Schutterlaan bij de bestaande verkeerslichten). Verder is er ook het kruispunt tussen de toekomstige brug aan de Papensteenstraat en de N177 die een fietsveilige omgeving moet creëren.

### LANGSPROFIEL FIETSOSTRADE

Door de uitgesproken topografie van de Frateursite ten opzichte van het omliggend weefsel zal de fietsostrade op verschillende plaatsen moeten stijgen en dalen. Verbindingen met de omliggende straten, maar ook met de loods (niveau 0 of -1) zijn hierbij van belang. Zo kan de verknoping geoptimaliseerd worden.

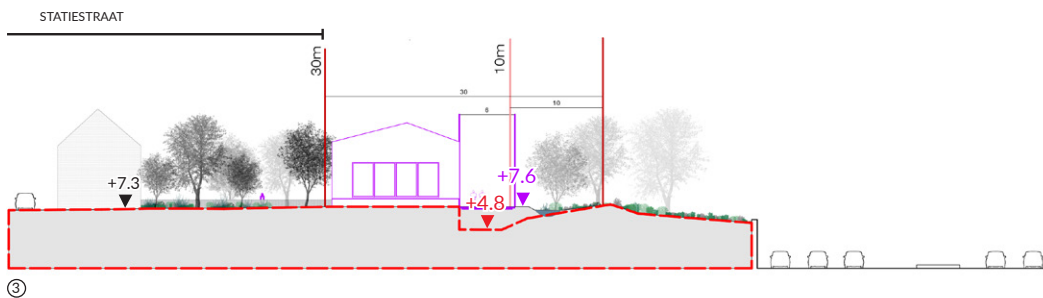
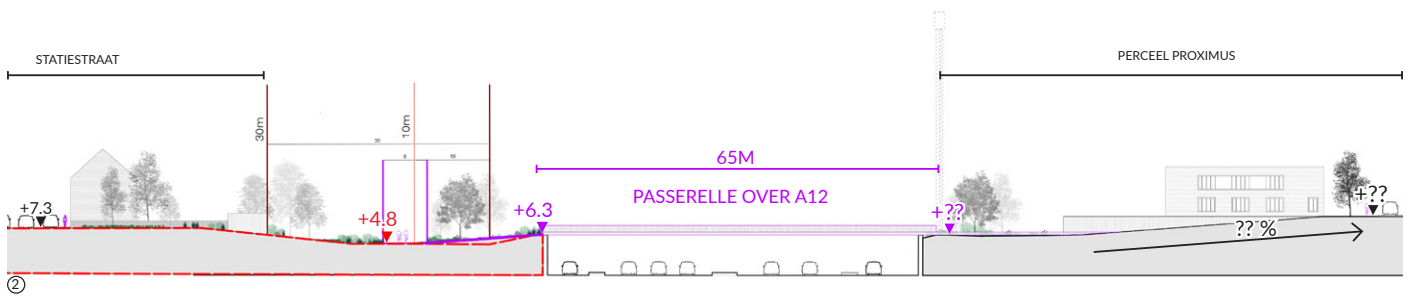
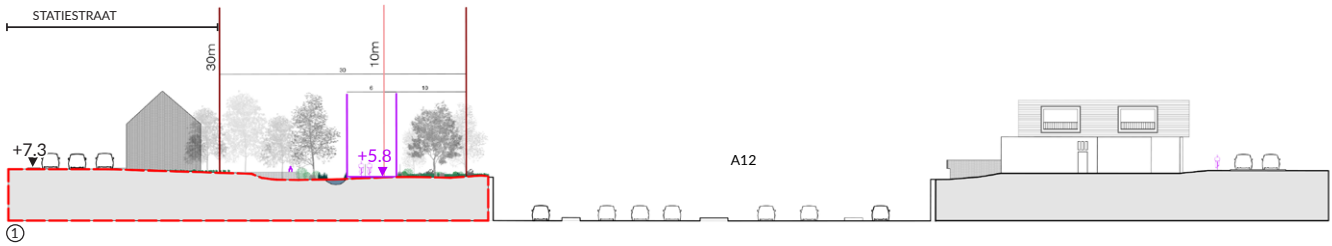
Er wordt uitgegaan van een vlotte verbinding met de Statiestraat. Van daaruit zal de fietsostrade op gelijke hoogte lopen langs de meest zuidelijke loods en het tussengedeelte. Dit vraagt echter extra grondverzet (of eventueel een fietsbrug op palen). In de buurt van de meest noordelijke loods daalt de fietsostrade af (max. 4%) tot op het laagste niveau van de site, om zo de verbinding te maken met niveau -1 van de loods, maar ook aan te takken op de passerelle en de doorsteek richting Jan Baptist Corremansstraat. Verder richting het noorden wordt na een zacht hellend profiel (2%) opnieuw aangetakt op de Jan Baptist Corremansstraat.

De profielen op de volgende pagina illustreren dit.



——— NOODZAKELIJK GRONDVERZET  
- - - - - BESTAAND TERREINPROFIEL

40



- - - - - BESTAAND TERREINPROFIEL



# DE FRATEURLOODSEN

De Frateurloodsen vormen de ideale locatie voor sociaal-maatschappelijke functies. Binnen het masterplan zijn deze echter nog niet vastgelegd. Dit is een traject dat de gemeente samen met de lokale verenigingen en bewoners verder kan opnemen om zo tot een gedragen toekomstvisie te komen voor de loodsen.

Een duidelijke bezorgdheid die genoteerd werd na gesprekken met de bewoners, was een mogelijke extra druk voor de wijk qua bereikbaarheid en parkeren. Daarom moet er ingezet worden op functies voor de bewoners van Boom zelf en moet de fiets- en voetgangersbereikbaarheid geoptimaliseerd worden. Grootschalige evenementen worden best gewaardeerd in de loodsen.

Ideën voor de invulling van de loodsen gaan van sport en spelactiviteiten, over horeca en verenigingslokalen tot een fietsherstelpunt, bibliotheek/speeltoothek of een locatie voor het Rode Kruis. Er liggen ook opportuniteiten in het dubbel gebruik van (delen van) de loodsen om zo heel diverse functies te kunnen clusteren en zo meer bewoners te kunnen aanspreken en bereiken.



KETMET Slachthuizen - Anderlecht



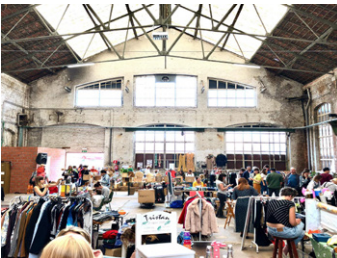
Hal 5 - Leuven - Miss Miyagi



Wijkpark De Porre - Gent - Vandriessche Architecten



Parkour Hallen - Hamburg



Hal 5 - Leuven - Miss Miyagi



Kruifabriek - Vilvoorde



Sinergia - Palermo - EMilio Magnone & Marcos Guiponi



Werkspoorfabriek - Utrecht - Zecc Architecten



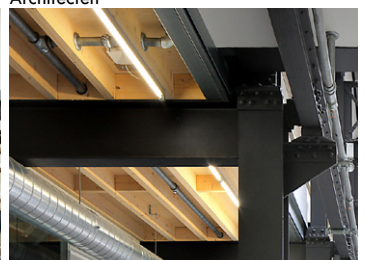
Baumwollspinnerei - Leipzig



Halle 424 - Hamburg



Baumwollspinnerei - Leipzig



Kantoren Wit-Gele Kruis - Gent - Archipl Architecten



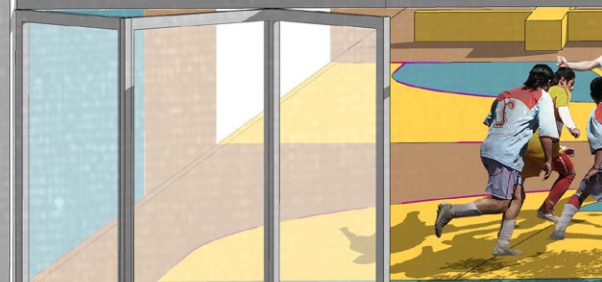
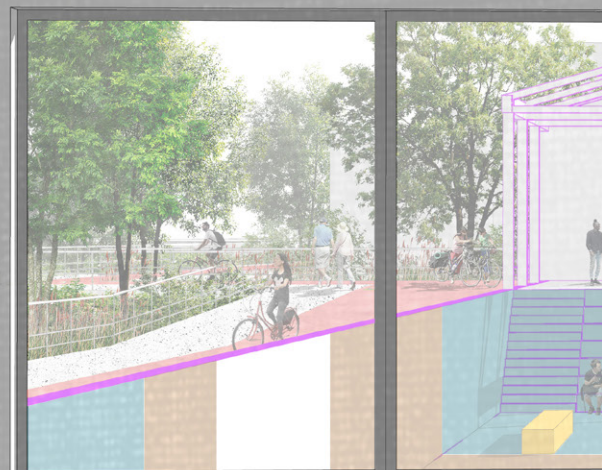
## 4. AANDACHTSPUNTEN

---

Vanuit de verschillende gesprekken met zowel de institutionele stakeholders als de bewoners worden volgende aandachtspunten voor de vervolgtrajecten genoteerd met betrekking tot de fietskade. Sommige van deze aandachtspunten worden aan het einde van dit document meer in detail belicht bij de verkeerstechnische aandachtspunten:

- Het traject van de fietsostrade moet zowel in fase 1 als in fase 2 maximaal conflictvrij ingericht worden. Dit wil zeggen dat bepaalde kruisingen met extra aandacht ontworpen moeten worden: (1) het punt waar de toekomstige busbaan de fietsostrade kruist en (2) het punt waar de Broekweg de fietsostrade kruist. Hier kan gezocht worden naar ongelijkgrondse kruisingen, lichtengeregelde kruisingen, een verschil in materialiteit, duidelijke signalisatie, ...
- Algemeen moeten de aansluitingen met het grotere fietsnetwerk ook verder uitgewerkt worden. Zo zal de fietsspiraal tussen de kaai en de N177 van groot belang zijn, maar ook de verdere uitwerking van de Kleiputtenroute op de randen van de private percelen in industriezone Krekelenberg.
- De passerelle over de A12 moet verder uitgewerkt worden met de nodige opmetingsplannen aan beide zijden van de A12. Binnen het kader van het masterplan was enkel een opmetingsplan beschikbaar van de Frateursite zelf. De aansluiting op het snelwegdomein en de aantakking op het Proximusperceel aan de oostzijde zullen dus sterk afhankelijk zijn van de noodzakelijke opmetingen.
- Bij de gefaseerde aanleg van de fietsostrade moet extra aandacht gaan in fase 1 naar de fietsveiligheid ter hoogte van de Jan-Baptist Corremansstraat. Enerzijds moet er een duidelijke oversteekplaats ingericht worden die de verbinding maakt tussen de Frateursite en de Statiestraat. Anderzijds moet ook de toegelaten fietsrichting in de Jan-Baptist Corremansstraat geherevalueerd worden. Extra signalisatie en bewegwijzering, of een herinrichting van het profiel van de Corremansstraat met een fietssuggestiestrook lijkt hier aangewezen.
- De geluidsoverlast van de A12 blijft voor de bewoners van de stationsomgeving een pijnpunt. De plannen van AWV om hier aan te remediëren zijn afhankelijk van budgetten en timing. Dit moet verder meegenomen worden in het vervolgtraject en moet zo snel mogelijk geïntegreerd worden, liefst maximaal gelijklopend met de aanleg van de andere infrastructuren die hiermee in relatie staan en de omliggende publieke ruimte. De continuïteit van de fietsspasserelle moet ook gegarandeerd worden zonder dat deze een akoestisch lek veroorzaakt in de voorziene geluidsmaatregelen. Dit alles vergt doorgedreven overleg en studiewerk naar uitvoering toe.

“De Frateursite opent nieuwe mogelijkheden voor socio-maatschappelijke functies voor de buurt en dit in een groene parkomgeving. De fietsstrade baant zich een weg door het nieuwe Frateurpark en takt aan op de fietspasserelle over de A12.”

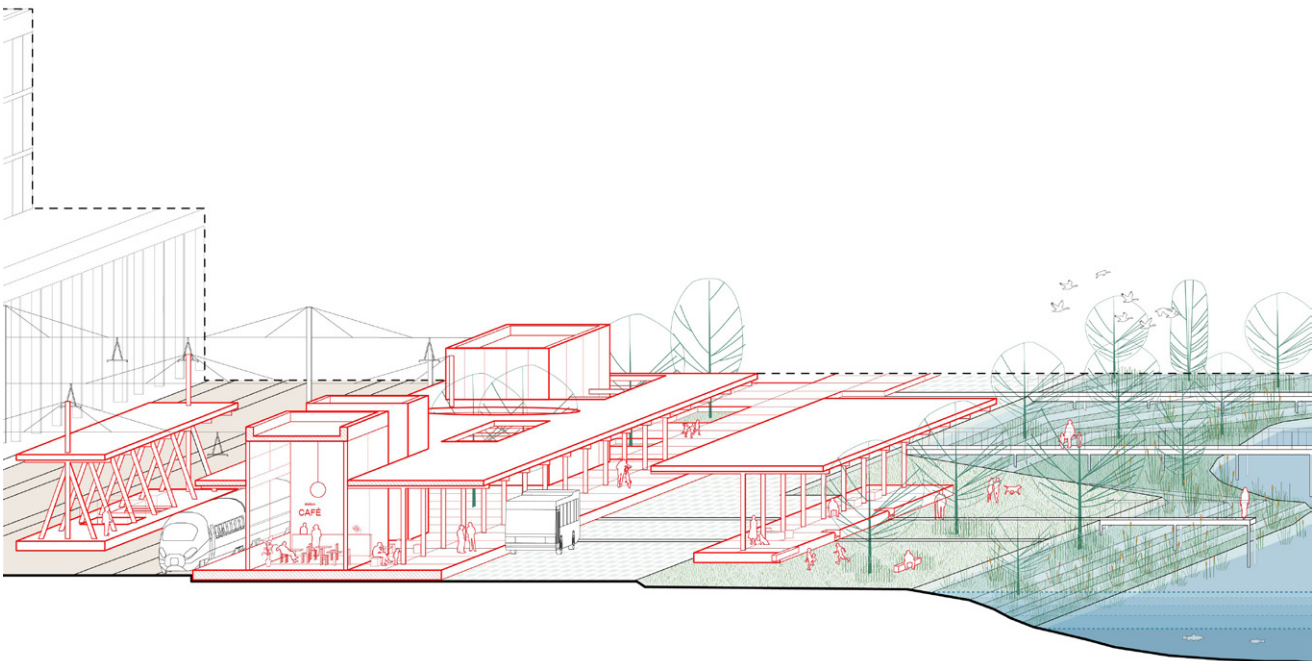






# DE MOBILITEITSKADE

---

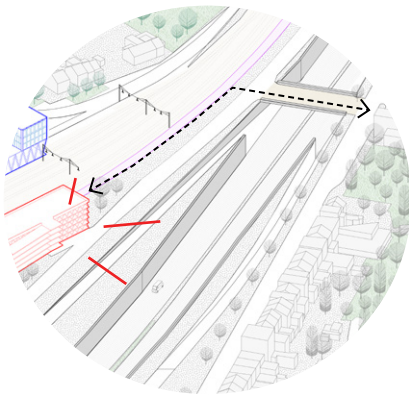


# 1. RANDVOORWAARDEN

---

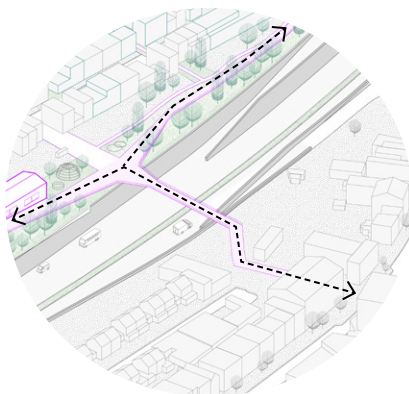
Binnen het masterplan voor de mobiliteitskade werd rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden:

## 01| VLOTTE VERBINDING MET DE KLAMP



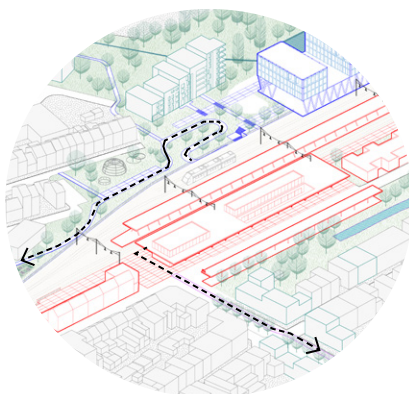
Het masterplan houdt rekening met de geplande ontwikkeling van de Klamp. De schaal en de densiteit van dit project vragen om een kwalitatieve aansluiting tussen het masterplan van de stationsomgeving en deze ontwikkelingszone. De nieuwe brug ter hoogte van de Papensteenstraat zorgt voor een vlotte verbinding tussen beide ontwikkelingszones. Langs het spoor wordt van aan de brug een vlotte wandel- en fietsverbinding voorzien met de nodige breedte richting station. Langs deze verbinding positioneren we een P-&-R die op termijn kan evolueren naar een parkeersilo. Dit nieuw gebouw geeft een gezicht aan de stationsbuurt vanuit het noorden.

## 02| VERBINDEN VAN OOST- EN WESTZIJDE VAN DE A12



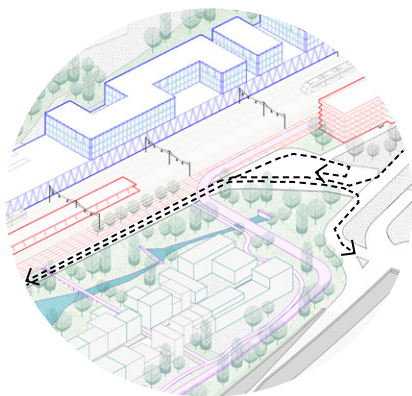
Omwille van de complexiteit van de bestaande spaghetti knoop, het belang van dit op- en afrittencomplex als belangrijkste toegang vanuit het wegennetwerk naar het centrum van Boom en de beperkte aanpasbaarheid van deze weginfrastructuur op korte termijn, is het masterplan onafhankelijk van eventuele aanpassingen aan dit kunstwerk. Daarom worden binnen het masterplan twee bijkomende verbindingen voorgesteld tussen de oost- en westzijde van de A12, onafhankelijk van dit kunstwerk. In het noorden vormt de nieuwe brug aan de Papensteenstraat een bijkomende verbinding voor zowel de trage weggebruiker als gemotoriseerd verkeer, in het zuiden biedt een loopbrug voor fietsers en voetgangers een vlotte verbinding tussen de stationsbuurt en het centrum van Boom. Er wordt bewust ingezet op deze realistische aanpak. Scenario's met grootschalige overkappingen van de A12 werden vanuit de gesprekken met de projectgroep beschouwd als weinig realistisch op middellange termijn.

## 03| VERBINDEN VAN OOST- EN WESTZIJDE VAN HET SPOOR



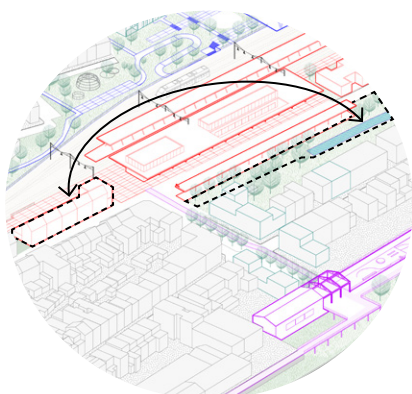
Vanuit de verschillende gevoerde gesprekken en workshops, zowel met de institutionele stakeholders als de bewoners, bleek de absolute noodzaak van een toegang tot het station vanuit de westzijde van de sporen. Gezien de noodzakelijke investering van een nieuwe reizigerstunnel, toegankelijk vanuit het oosten en het westen, wordt deze opportuniteit aangehaald om een vlotte en aangename fietsverbinding te voorzien tussen beide zijden van het spoor. Een gemengde fiets- en reizigerstunnel bewerkstelligt in het verlengde van de Statiestraat een vlotte verbinding tussen de fiestostrade en het nieuwe fietspad langs de Casteleinsite richting het westen. Het station komt hierdoor op de kleiputtenroute te liggen.





## 04| VAN EEN EINDSTATION NAAR EEN DOORRIJ BUSSTATION

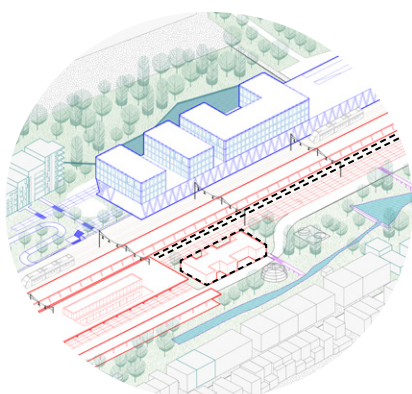
Het masterplan integreert een busverbinding van aan het station van Boom richting het noorden langs het spoor. Hierdoor evolueert het busstation van een eindstation naar een doorrijstation. Deze ingreep verbetert sterk de toegankelijkheid van de stationsbuurt binnen het busnetwerk en biedt kansen om bijkomende, zowel bestaande als toekomstige, buslijnen langs het station van Boom te laten rijden zonder het huidige verlies aan omrijtijd. Door deze ingreep wordt tevens een vlotte verbinding gemaakt tussen het station en de A12 corridor, hetgeen mogelijke HOV-verbindingen langs de A12 op termijn ten goede kan komen. Bovendien moeten bussen vanuit het noorden niet langer doorheen de stationsbuurt rijden.



## 05| WOONONTWIKKELING TEN ZUIDEN EN STATIONSPARK IN HET NOORDEN ALS COMMUNICERENDE VATEN

Het masterplan gaat uit van het opwaarderen van het landschap van de Molenbeek. Deze ondergewaardeerde waterloop krijgt voldoende ruimte, de oevers worden heraangelegd en de waterloop vormt de ruggengraat van een toekomstige groenruimte. Het stationspark biedt de noodzakelijke ademruimte en ontmoetingsruimte aan de inwoners en reizigers van de stationsbuurt. Het vormt bovendien een buffer tussen de spoorinfrastructuur en de bewoning langs de Jan-Baptist Corremansstraat.

De beperkte ontwikkeling langs de Statiestraat kan bijdragen tot de levendigheid van de buurt met een gemengd programma met een buurtwinkel op het gelijkvloers en woningen op de verdiepingen. Dit vastgoedproject kan kaderen binnen een integraal project waarbij ook de oude stationsconciergerie en de publieke ruimte errond kan worden aangepakt. Bovendien komt het masterplan zo tegemoet aan de wens van de NMBS om een deel van zijn terreinen te valoriseren, ter compensatie van het stationspark op de noordelijk gelegen terreinen.

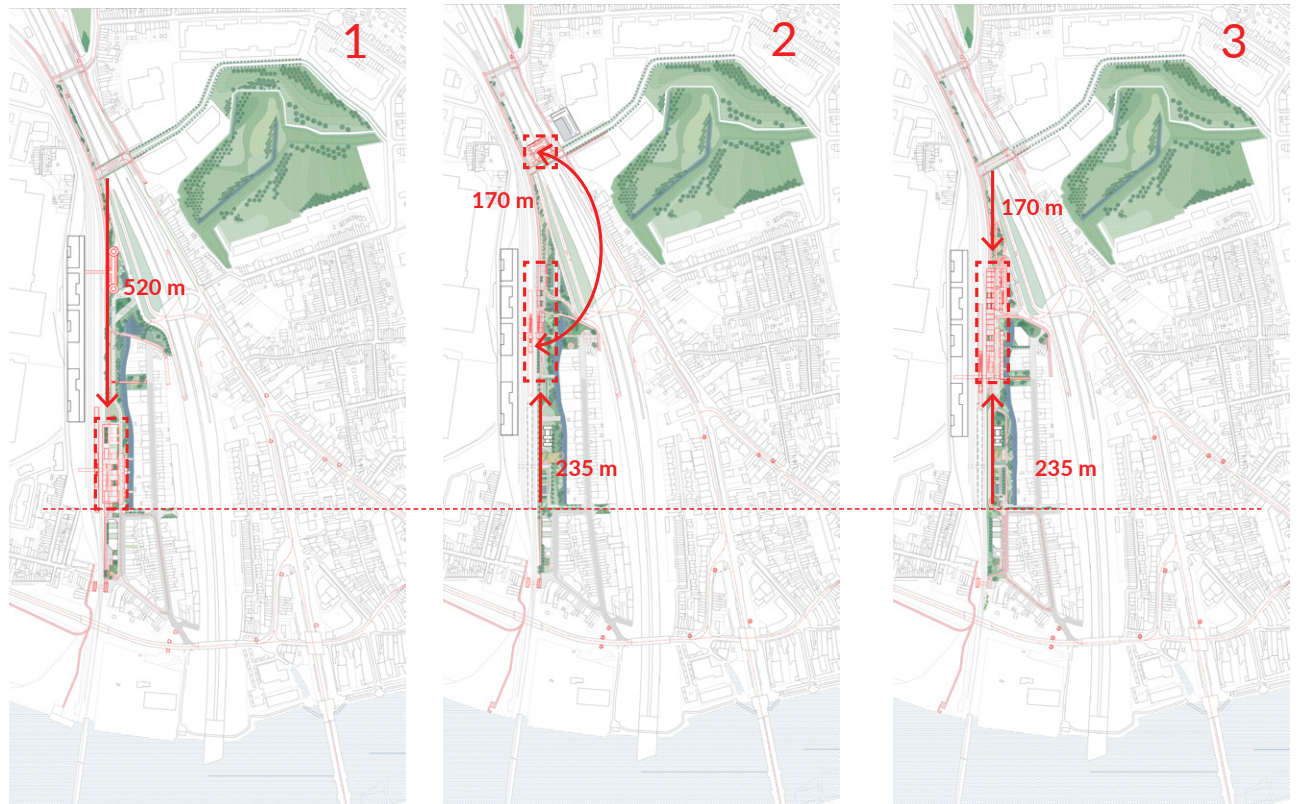


## 06| BEPERKTE IMPACT OP DE TREININFRASTRUCTUUR

Ten noorden van de bestaande perrons, op ongeveer 100m, bevindt zich een wissel. Deze wissel bevindt zich op een recht stuk spoor, na de bocht van de sporen die vanuit het noorden komen. Gezien de belangrijke investeringskost om deze wissel te verplaatsen, de mogelijke impact op de ligging van de sporen zelf en het ontbreken van draagvlak voor deze investering zowel bij Infrabel als bij NMBS, werd ervoor gekozen de realisatie van het masterplan niet afhankelijk te maken van noodzakelijke aanpassingen van de spoorinfrastructuur.

NMBS wenst geen tweede toegang tot de perrons te voorzien voor reizigers vanuit het noorden. Zij streven immers naar één enkele toegang tot de perrons met gebundelde reizigersfaciliteiten. Een tweede toegang zou immers het verdubbelen van de reizigersfaciliteiten betekenen en de controle over de toegangen tot de perrons bemoeilijken. Een mogelijke bijkomende oversteekbaarheid van de sporen met een loopbrug ter hoogte van de P-&-R kan wel, maar zonder toegang tot de treinperrons.

Het masterplan houdt rekening met het behoud van het noordelijke dienstgebouw ter hoogte van het bestaande station. Infrabel wijst op seintechische installaties binnen dit gebouw die op middellange termijn niet verplaatst kunnen worden. Het seinhuis kan eventueel wel op termijn verkleind worden naar ongeveer 30% van de huidige voetafdruk, hetgeen het stationspark en de zichtbaarheid van het station vanuit het noorden ten goede zou komen.



	<b>ALTERNATIEF 1</b> HOV-KNOOPPUNT AAN STATION	<b>ALTERNATIEF 2</b> HOV-KNOOPPUNT AAN KLAMP	<b>ALTERNATIEF 3</b> STATION + KLAMP ALS 1 HOV-KNOOPPUNT
<b>RUIJTELIJK</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hefboom voor stationsbuurt (nabijheid)</li> <li>• Parkfiguur ten Noorden van station (landschappelijke verbinding met Klamp)</li> <li>• Compacte oplossing aan huidige locatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote aaneengesloten parkruimte voor de stationsbuurt</li> <li>• Verschuiving zwaartepunt infrastructuur naar A12 (woonbuurt aan huidige station)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote aaneengesloten parkruimte voor de stationsbuurt</li> </ul>
<b>FINANCIEEL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen impact op huidige treininfrastructuur</li> <li>• Gefaseerde herontwikkeling mogelijk</li> <li>• Spreiding van investeringen tussen partners</li> <li>• Papensteenstraat: brugconstructie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte relatie met de stationsbuurt</li> <li>• Stedenbouwkundige inpassing langs A12: spaghettiknoop als relatie met het centrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte relatie met de stationsbuurt</li> <li>• Complexe infrastructurele knoop belemmert ruimtelijke kwaliteit</li> <li>• Busstation 'achter' woningen JB-Corremans</li> </ul>
<b>MOBILITEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentratie intermodale knoop</li> <li>• Efficiënte bus-, fiets- en wandel verbinding Klamp-Station</li> <li>• Vlotte ontsluiting P&amp;R</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschuiving wissel en perrons = meerkost</li> <li>• Overkapping A12 = meerkost</li> <li>• Volledig nieuw station en perrons: moeilijk faseerbaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschuiving wissel en perrons = meerkost</li> <li>• Volledig nieuw station en perrons: moeilijk faseerbaar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dwarse passages noodzakelijk voor veilige en kwalitatieve bereikbaarheid van stationspark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder doorgaand verkeer door stationsbuurt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknooping van alle modi op 1 punt</li> <li>• Ligging tov A12</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Complexiteit intermodale knoop</li> <li>• Complexe vermenging busstation en auto- / fiets-bewegingen thv Papensteenstraat</li> <li>• Wandelfstand tussen stationsbuurt en HOV-knooppunt</li> <li>• Splitsing HOV en treinstation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructureel kluwen met veel mogelijke conflictpunten tussen verschillende modi</li> <li>• Beperkte bereikbaarheid station met fiets/tevoet vanuit centrum/de klamp/ stationsbuurt</li> </ul>	

## 2. ALTERNATIEVENONDERZOEK

---

Tijdens fase 2 van dit masterplan werd een intensief en doorgedreven ontwerpend onderzoek gevoerd over de mogelijke positie van het station van Boom langsheen de sporenbundel. Gezien de toekomstige ontwikkeling van de Klamp wenst de gemeente immers de toegankelijkheid van het station vanuit het noorden te bevorderen. Daarom werden 3 alternatieven uitgetekend met verschillende posities voor het station. In een eerste scenario werd het station behouden op de huidige positie en beschouwd als een potentieel HOV-knooppunt. In een tweede scenario werd het station noordelijk geschoven en gecombineerd met een HOV-busstation op wandelafstand op een overkapping over de A12 ter hoogte van de Klamp. In een derde scenario tenslotte werd 1 gebundeld station vormgegeven, waarbij het HOV-knooppunt werd gebundeld met het treinstation op de meest noordelijke positie. Deze alternatieven werden zowel ruimtelijk, financieel als verkeerstechnische geëvalueerd. Dit alternatievenonderzoek werd uitgebreid beschreven binnen de tussentijdse 'alternatievennota'.

Het gevoerde ontwerpend onderzoek toont aan dat de ruimtelijke mogelijkheden, binnen de huidige contouren en randvoorwaarden (met in het bijzonder het behoud van bestaande spoor-, wissel- en seininfrastructuur), voor het verschuiven van het station richting het noorden eerder beperkt zijn. Bovendien is de investering van het verschuiven van het station voor NMBS en Infrabel niet te verantwoorden binnen de huidige beleidsvisie. Enkel voor het verplaatsen van de seininfrastructuur moet gerekend worden op een meerkost van ca. 1 500 000 euro, zonder het verplaatsen van de perrons of de aanpassingen aan het spoor zelf in rekening te brengen. De financiële doorrekening werd uitgebreid beschreven in de alternatievennota. Ook de Lijn is geen voorstander van een HOV-knooppunt op wandelafstand van het station, zoals in scenario 2. Een optimale en vlotte verknoping tussen bus- en treinverkeer is voor hen een absolute vereiste. Een aanvullend mobipunt ter hoogte van de Klamp, aangevuld met fietsfaciliteiten en deelwagens bijvoorbeeld, is echter wel een interessante en te overwegen denkpiste.

Vanuit een ruimtelijke, financiële en verkeerstechnische expertise licht het scenario 1 op als voorkeursscenario. De verkeersafwikkeling is overzichtelijk, de deelprojecten duidelijk behapbaar en de investeringskost kan gespreid worden in fases en volgens partners. Bovendien is dit scenario niet afhankelijk van de aanpassing van de spoorinfrastructuur (bocht/wissel/seinen als bestaand), noch van de overkapping van de A12. Het stationsproject, en de bijhorende investeringen, kan binnen dit scenario ten volle worden ingezet als hefboom tot het opwaarderen van de stationsbuurt zelf. Scenario 2 en 3 vragen doorslaggevende bijkomende investeringen (aan spoor en A12), voelen ruimtelijk en stedenbouwkundig uiterst moeilijk inpasbaar aan en generen een belangrijke verkeerscomplexiteit.

De toegankelijkheid van het station vanuit het noorden is echter cruciaal. Een vlotte verbinding tussen de Klamp en het station moet worden gegarandeerd. Zowel de nieuwe brug ter hoogte van de Papensteenstraat als een nieuwe wandel- en fietsverbinding langs het spoor dragen bij aan deze ambitie. Bovendien kan het voorgestelde parkeergebouw de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het station langs de A12 ten goede komen.

**1**  
**ONTWIKKELINGSZONE NOORD**

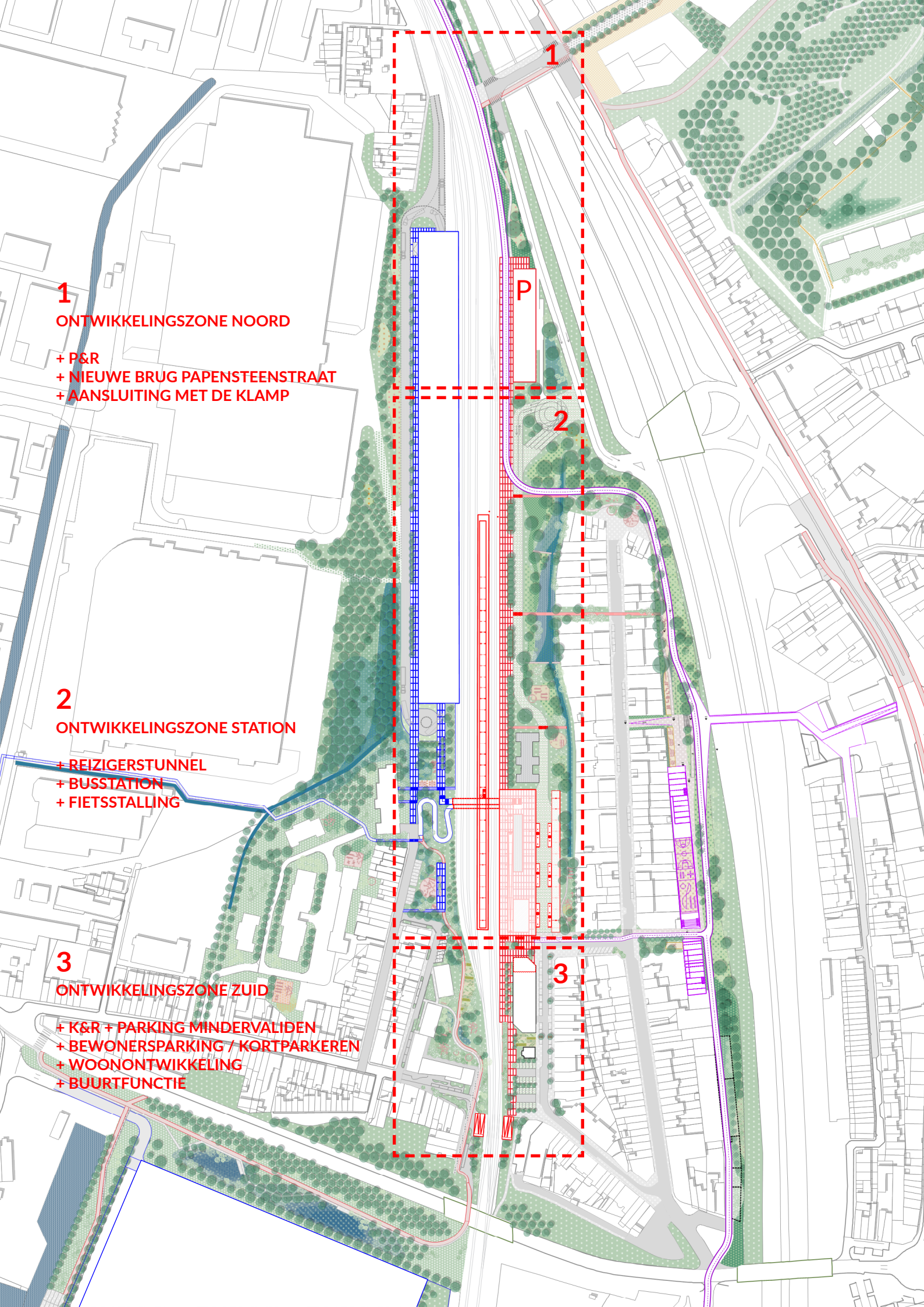
- + P&R
- + NIEUWE BRUG PAPERSTEENSTRAAT
- + AANSLUITING MET DE KLAMP

**2**  
**ONTWIKKELINGSZONE STATION**

- + REIZIGERSTUNNEL
- + BUSSTATION
- + FIETSTALLING

**3**  
**ONTWIKKELINGSZONE ZUID**

- + K&R + PARKING MINDERVALIDEN
- + BEWONERSPARKING / KORTPARKEREN
- + WOONONTWIKKELING
- + BUURTFUNCTIE



# 3. MASTERPLAN

---

## RUIMTELIJK

Langs de mobiliteitskade onderscheiden we 3 ruimtelijk samenhangende deelzones. Samen vormen ze een doorlopende en coherente publieke ruimte, opgespannen tussen de nieuwe brug aan de Papensteenstraat en de bestaande fietstunnel in het zuiden ter hoogte van de Statiesstraat. Dit lineaire platform geeft op die manier de verbinding tussen de stationsbuurt en de Klamp vorm. De mobiliteitskade verbindt enerzijds de verschillende vervoersmiddelen georganiseerd langs de mobiliteitskade (trein, bus, fiets en auto), anderzijds de verschillende dwarse, bestaande en toekomstige, doorsteken over of onder het spoor. Het geheel kan bovendien, door zijn doorlopende landschappelijke aanleg, een betekenis bieden naar biodiversiteit en ecologie toe.

De eerste deelzone betreft het noordelijke deel van de mobiliteitskade. Binnen dit deelgebied onderscheiden we de nieuwe brug over de A12 ter hoogte van de Papensteenstraat, de verlenging van de fietsostrade richting de Frateursite, een nieuwe wandelverbinding van aan de brug richting station en tenslotte een strategisch gepositioneerde parkeerruimte.

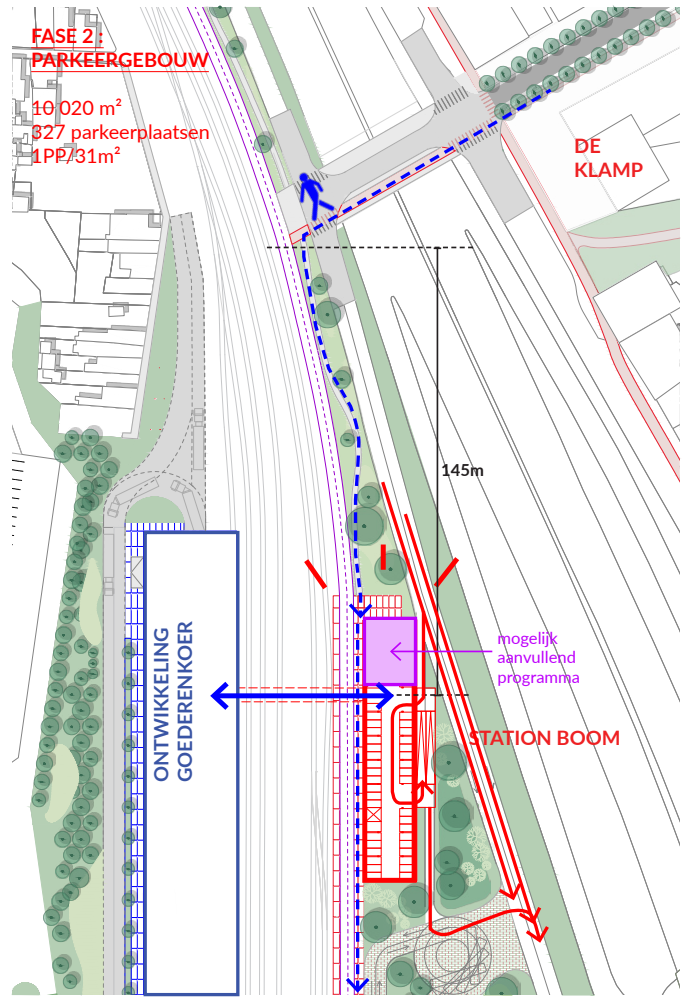
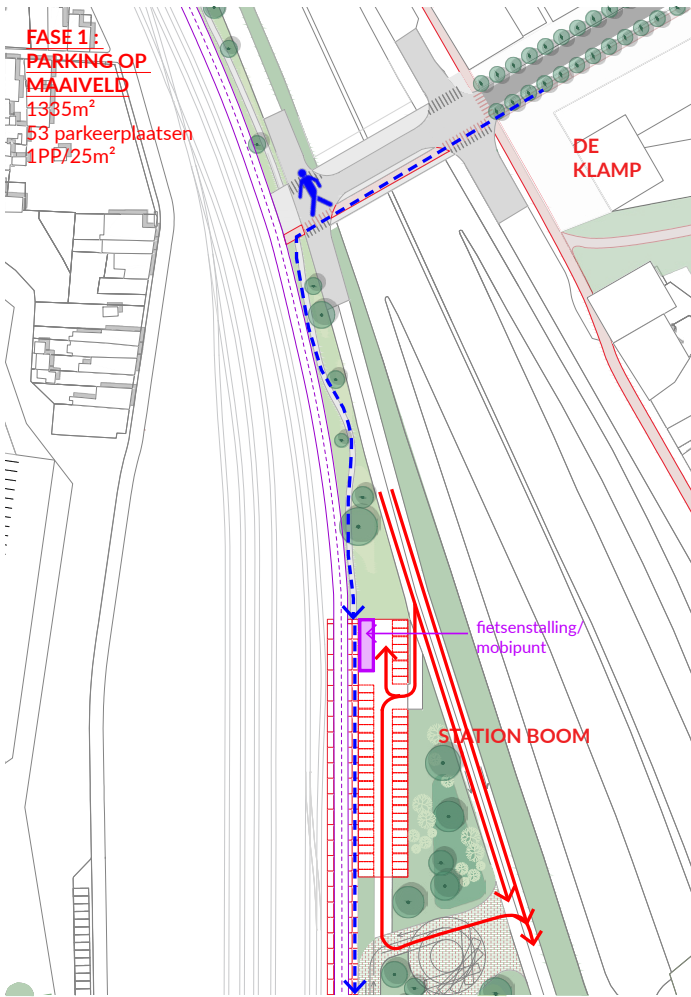
De tweede deelzone betreft de ruimte rond het station, inclusief het nieuwe bustation met een busbaan richting het noorden, het stationspark langs de Molenbeek en de heraanleg van de westelijke zijde van het station met een nieuwe reizigerstunnel.

Tenslotte, de derde deelzone betreft de herontwikkeling van de terreinen van de NMBS langs de Statiesstraat. Hierin zitten verschillende deelprojecten vevat die samen één geheel vormen: een compacte woonontwikkeling op schaal van de stationsbuurt met een actieve plint langs de Statiesstraat, de herbestemming van de stationswoning naar een socio-maatschappelijke functie, de aanleg van een compacte bewoners- en reizigersparking, de heraanleg van de Statiesstraat met inbegrip van een Kiss-&-Ride en parking voor mindervaliden.

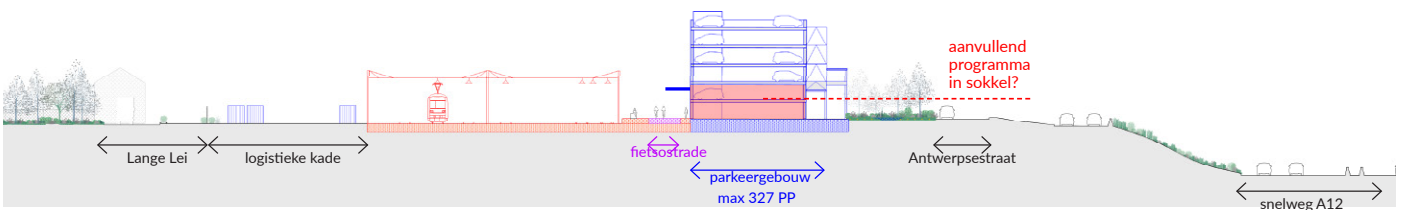
## VERKEERSTECHNISCH

De continue wandelroute parallel aan de sporen kruist geen andere verkeersstromen en garandeert vlotte noord-zuid verplaatsingen voor de actieve weggebruiker. Het aantal kruisende verkeersbewegingen tussen (HOV)-bussen en autoverkeer aan het station is beperkt. Het HOV-busverkeer en het autoverkeer richting Park & Ride vermengen enkel ter hoogte van de Park & Ride zelf. Het Park & Ride-verkeer hindert de doorstroming van de bussen bijgevolg niet ter hoogte van de busperrons. De reisroutes van De Lijn krijgen meer mogelijkheden dan in de huidige situatie en ze beschikken over een vlot en vrijliggend tracé ter hoogte van het station. Aan de bufferzone is voldoende opstelruimte voor busbuffers en zijn keerbewegingen mogelijk waarbij de draaicirkels niet in conflict zijn met andere weggebruikers.

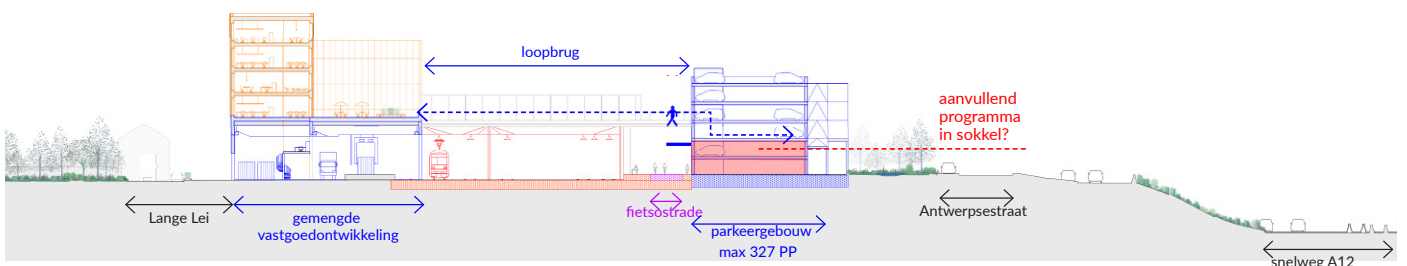
Het masterplan voorziet een goede scheiding van de verkeersstromen ter hoogte van het station. Dit komt de veiligheid en doorstroming van de verschillende modi in dit alternatief ten goede. Het belangrijkste aandachtspunt in dit alternatief is de doorgaande fietsbeweging ter hoogte van het station.



BASSISCENARIO: PARKING OP HET MAAIVELD + WANDELPAD NAAR REIZIGERSTUNNEL EN DE KLAMP



GROEISCENARIO : PARKEERSILO



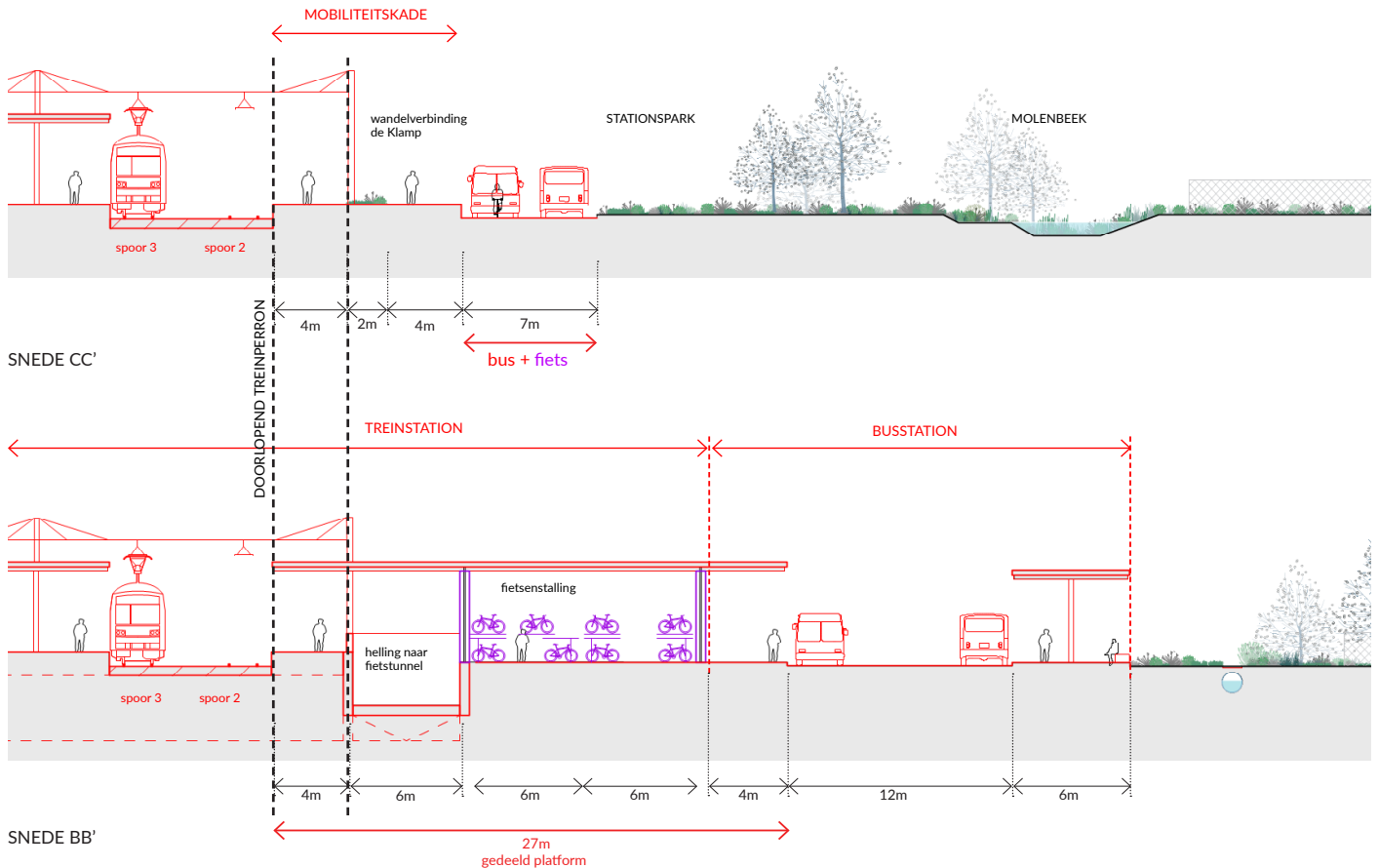
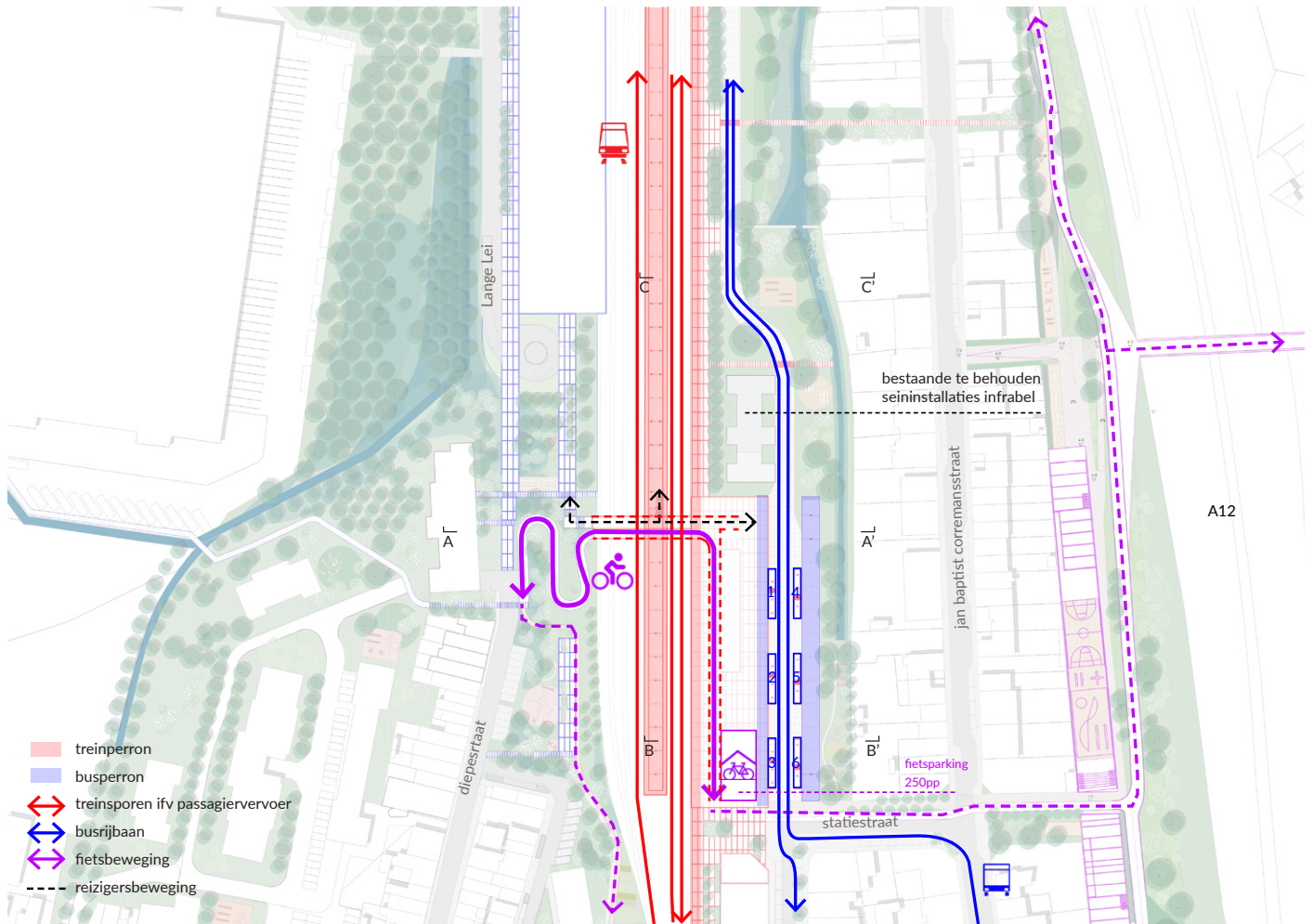
LANGE TERMIJN SCENARIO : LOOPBRUG NAAR GEMENGDE VASTGOEDONTWIKKELING

## DEELZONE 1: NOORD

Door de parkeercapaciteit in het noorden op te drijven en een vlotte toegankelijkheid te voorzien van de A12 naar deze parkeerinfrastructuur, kunnen we deels de stationsbuurt ontlasten van doorgaand autoverkeer en de overstap van individueel autogebruik naar openbaar vervoer stimuleren. De voorgestelde brug aan de Papensteenstraat helpt in die zin niet alleen om de verbinding te maken met de Klamp, maar draagt tevens bij tot de toegankelijkheid van het station voor autoverkeer langs de A12. Via de spaghettiknoop en de brug wordt deze parkeerinfrastructuur toegankelijk vanuit alle richtingen. In de restzone langs de A12 wordt strategisch een nieuwe parking gepositioneerd. Door de wegnis van de Antwerpsestraat dicht bij de A12 te organiseren komt voldoende ruimte vrij om een compacte parking in te passen. Deze kan in een eerste fase worden aangelegd als een openluchtparking op het maaiveld met een capaciteit van ongeveer een zestigtal plaatsen. De parking kan worden aangevuld met een beperkte fietsstalling, zodat deze parking ook dienst doet als pendelparking langs de A12.

Op termijn kan de parkeerruimte worden ingenomen als een bouwveld om een parkeersilo te realiseren. Deze parkeersilo kent een maximale capaciteit van ongeveer 330 parkeerplaatsen over 5 bouwlagen. Hierbij ontstaan enerzijds kansen om aanvullend programma op de kop in het parkeergebouw te voorzien, anderzijds om een loopbrug te realiseren die de parkeersilo verbindt met de ontwikkelingszone aan de overzijde van de sporenbundel. De koppeling met de goederenkoer opent mogelijkheden voor interessante financieringsmodellen waarbij de parkeersilo zou kunnen worden gefinancierd door een private partner in functie van de vastgoedontwikkeling aan de overzijde. Het parkeergebouw vormt tenslotte een opportuniteit om de stationsbuurt vanuit het noorden zichtbaarheid te geven en als kopgebouw te fungeren voor de stationsomgeving.







## DEELZONE 2: STATION

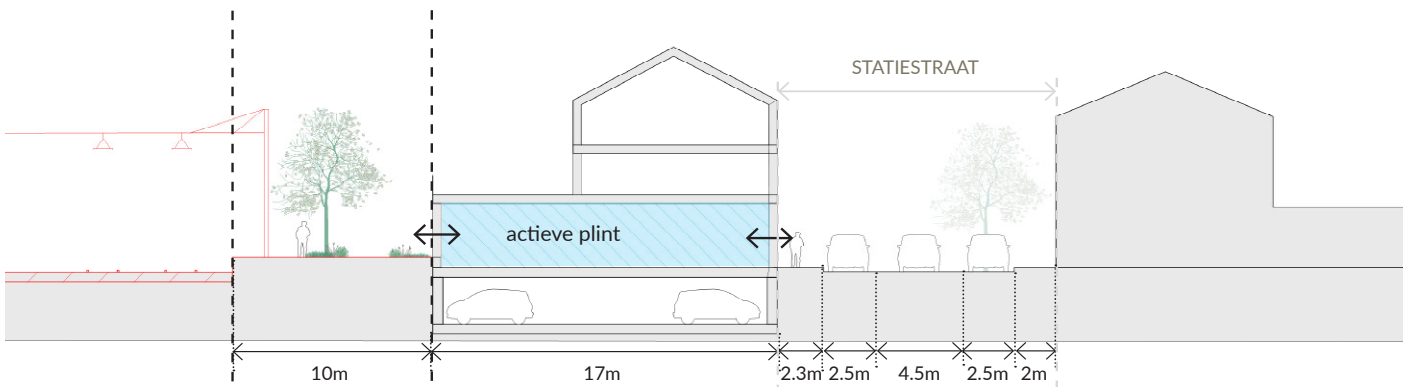
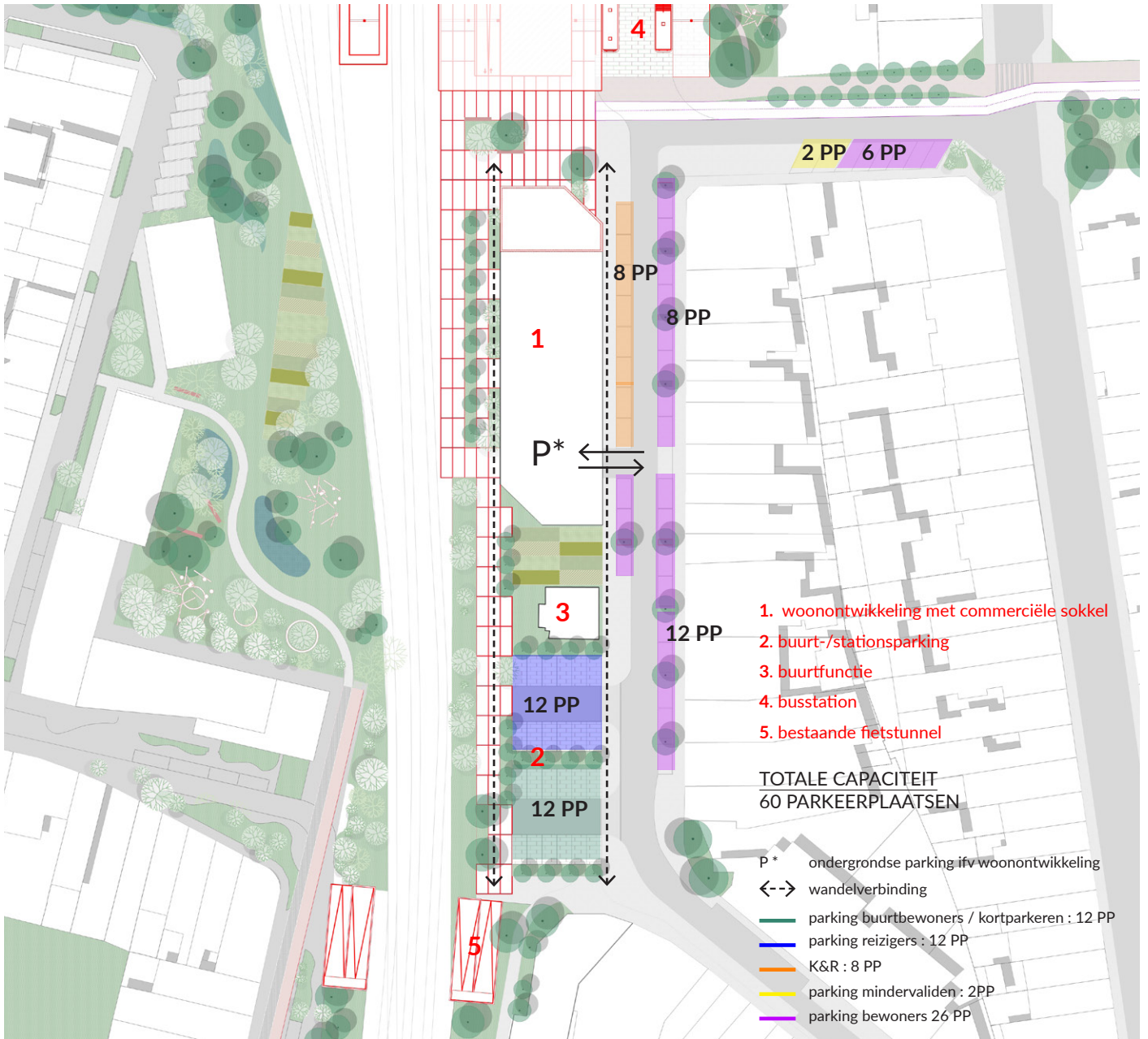
Het station organiseert zich rond een nieuwe reizigerstunnel die de verbinding maakt met de westzijde van het station. Op deze manier richt het nieuwe station zich niet alleen naar de oostzijde, maar wordt het ook toegankelijk voor de westelijke woonbuurt en de bedrijvenzone Krekelenberg. De reizigerstunnel vormt het hart van het station en voetgangers worden hier gescheiden van fietsers die gedeeld gebruik maken van de reizigerstunnel. Op die manier wordt de noodzakelijke investering voor een nieuwe reizigerstunnel (gedeeltelijk) ingezet om het fietsnetwerk te vervolledigen. Daarbij is zowel een integrale toegankelijkheid via helling voorzien alsook een trappenstructuur die voor doorkijk en sociale veiligheid zorgt.

De toegang tot de tunnel wordt op westelijke zijde landschappelijk opengewerkt. Aan de hand van verschillende landschappelijke taluds worden de reiziger en de fietser begeleid richting de tunnel. Vanaf de tunnel wordt een vlotte verbinding gerealiseerd enerzijds naar de herontwikkeling van de glasfabriek, anderzijds naar het bestaande fietspad langs de Casteleinsite. Langs dit fietspad sluit de fietsbeweging aan op de Broekweg, de Industrierweg en de Rupelweg richting Krekelenberg. Op lange termijn kan een directe doorsteek naar Krekelenberg worden overwogen doorheen de ontwikkelingszone van de Glasfabriek en langs de perceelsgrens van de naastliggende private bedrijventerreinen. Op die manier zou een rechtstreekse fiets- en wandelverbinding kunnen ontstaan tussen het bedrijventerrein en het station. Dit hangt echter af van mogelijke toekomstige vergunnings- of verwervingsopportuniteiten.

Op de oostzijde wordt een compactere helling georganiseerd die vlot aansluit op de fietsbeweging langs de Statiestraat. Vlak naast deze helling wordt de fietsenstalling georganiseerd met ruimte voor 250 enkelgestapelde fietsenstalplaatsen. Zowel bij de toegangen als in de tunnel worden fietsers en reizigers strikt gescheiden. De fietsers kennen een comfortabel parcours aan de zuidzijde van de tunnel, de reizigers aan de noordzijde. Beiden worden van elkaar gescheiden door een beperkt niveauverschil met een boordsteen. De toegangen tot de perrons worden ook op de noordzijde van de tunnel georganiseerd. Deze configuratie veronderstelt dat de toegang tot het eilandperron wordt verzekerd door een lift.

Het busstation wordt vormgegeven als een doorrijstation met een capaciteit van 6 gelede bussen. Een dubbele centrale rijstrook en de juiste afstand tussen de bushaltes maakt het mogelijk dat iedere bus onafhankelijk kan vertrekken. Het busperron op oostelijke zijde vormt een kade langs de oever van de Molenbeek. Op westelijke zijde vormen het busperron en het treinperron één samenhangend reizigersplatform. Dit gedeeltelijk overdekt platform biedt ruimte om enerzijds de nodige (gedeelde) reizigersfaciliteiten te organiseren, anderzijds om de niveauverschillen op te vangen tussen een busperron en een treinperron. Een nieuwe busbaan wordt aangelegd langsheen de sporenbundel en het stationspark. Op die manier kan de verbinding worden gemaakt met de A12-corridor en wordt het busnetwerk vervolledigd. Ter hoogte van de spaghettiknoop wordt ruimte voorzien om een keerbeweging voor de bussen mogelijk te maken en tevens ruimte te creëren voor 3 halterende bussen.

De perrons en de sporen blijven behouden op dezelfde locatie als vandaag, maar worden op termijn vernieuwd en verhoogd om de integrale toegankelijkheid te garanderen. De voorgestelde configuratie van het station houdt rekening met de positie van het bestaande seinhuis, zodat het behoud van deze technische installaties de herontwikkeling van het station niet verhindert. Het perron van spoor 2 (spoor 1 is reeds opgebroken) loopt langs het stationspark en vormt de drager van een gescheiden wandelverbinding tussen het station en de Klamp en de Park-&-Ride in het noorden.



SNEDE DD' - TER HOOGTE VAN WOONONTWIKKELING



SNEDE EE' - TER HOOGTE VAN REIZIGERS- EN BUURTPARKING

## DEELZONE 3: ZUID

De terreinen ten zuiden van het station, net zoals de Statiestraat zelf, worden opgewaarderd. De mobiliteitskade wordt verder doorgetrokken tot aan de bestaande fietstunnel en rijgt verschillende deelsequenties aan elkaar. We onderscheiden eerst en vooral een beperkte vastgoedontwikkeling in het noorden. Hier is ruimte voor een gemengde woonontwikkeling met een commerciële sokkel die kan bijdragen aan de levendigheid en noden van de stationsbuurt. Deze woonontwikkeling kent een gabariet op schaal van de bestaande bebouwing aan de overzijde van de Statiestraat. Een ondergrondse parking vangt de parkeernood op voor deze nieuwe inwoners. Op de kop van deze ontwikkeling is ruimte voor een actief gelijkvloers gericht naar het station.

Ten zuiden wordt de bestaande conciërgewoning behouden en herbestemd naar een sociale buurtfunctie. De concrete invulling kan worden vormgegeven in samenspraak met de gemeente, de NMBS, de eventuele private ontwikkelaar en de bewoners. Rond deze buurtfunctie wordt groenruimte voorzien ten dienste van de buurt. Hier kan eventueel ruimte worden voorzien voor volkstuinjes. Tenslotte wordt een compacte parking georganiseerd van 24 parkeerplaatsen. Deze kunnen deels dienst doen als compacte reizigersparking voor het station, deels ten dienste staan van de buurt.

Ook de Statiestraat zelf wordt aangepakt. Een aangepast versmald profiel wordt geflankeerd door parkeerstroken op beide zijden. Op de zijde van het station wordt langs de woonontwikkeling een Kiss-&-Ride strook voorzien met een capaciteit van een 8-tal plaatsen. Deze parkeerplaatsen zullen ook de dienstvoertuigen van Infrabel en NMBS kunnen opvangen. Zo dicht mogelijk bij het station worden tevens 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien. De andere parkeerplaatsen langs de Statiestraat worden voorbehouden voor bewoners. Binnen deze deelzone kan een totale parkeercapaciteit van een 60-tal parkeerplaatsen worden georganiseerd. Een aangepast parkeerbeleid zal uiterst noodzakelijk zijn om de parkeerplaatsen optimaal te benutten. Deze parkeercapaciteit wordt aangevuld met de P-&-R parking georganiseerd aan de spaghettiknoop in het noorden.



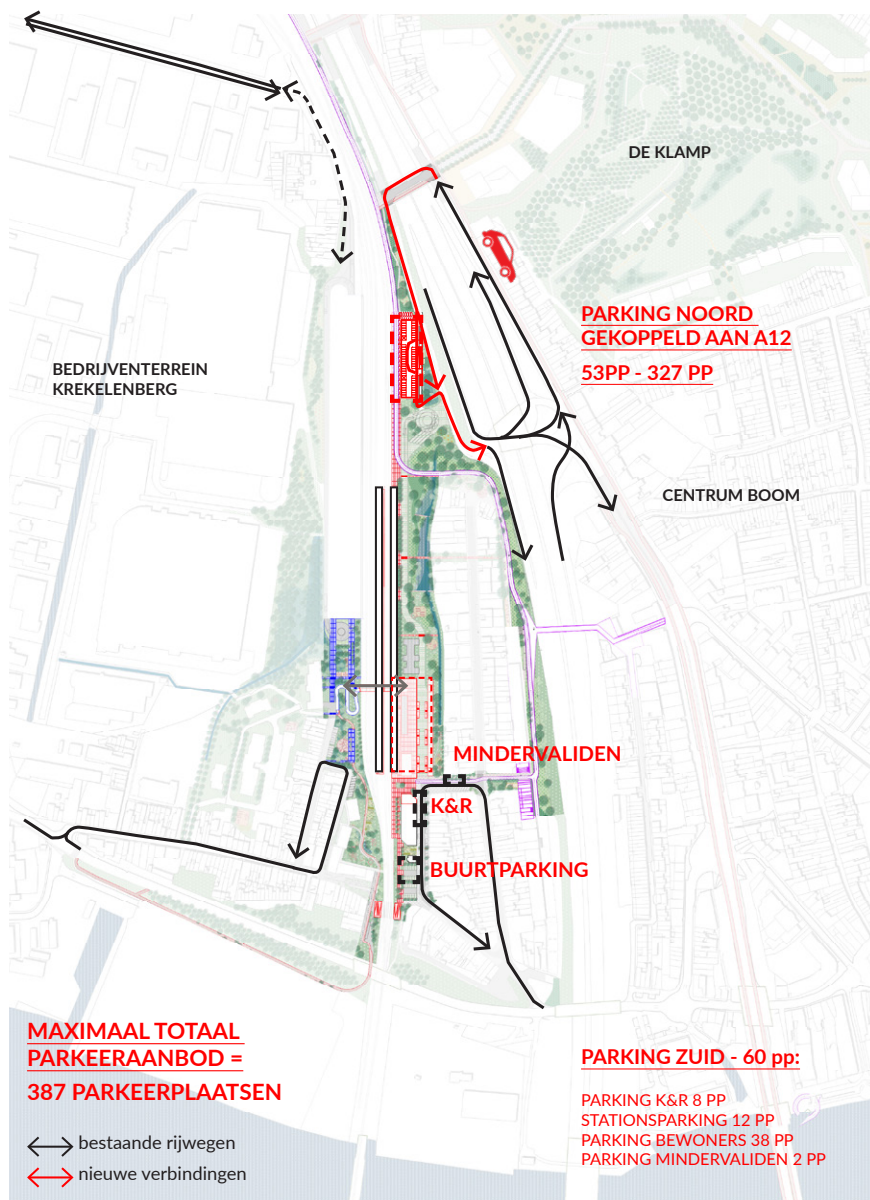
Met betrekking tot het verknopen van de mobiliteitsnetwerken is de doelstelling van de mobiliteitskade dubbel:

### INZETTEN OP EEN TWEEZIJDIGE PARKEERSTRATEGIE

De parkeerstrategie wordt geënt op de strategie binnen de vervoerregio. Daarbij is de Vervoerregio ook op zoek naar P&R-mogelijkheden langs de A12 in (de omgeving van) Boom. Om tot een leesbaar P&R verhaal te komen dient de parkeerinfrastructuur op een vlotte manier verbonden te worden met de A12. Aan de noordzijde van het station worden dan ook reizigers die per wagen komen onthaald. Daarbij neemt de parking een dubbele rol op: zowel klassiek gebruik van reizigers als een P&R functie opnemen is mogelijk. Alle vormen van langparkeren worden dus gebundeld aan de noordzijde, geënt op A12. De ligging van de Park & Ride op wandelafstand van het station en op geringe afstand van de A12 is gunstig in functie van een eventuele overstap op de trein.

De Park & Ride aan het station is bereikbaar vanuit alle richtingen. Toekomstig autoverkeer rijdt aan via de nieuwe brug over de A12 ter hoogte van de Papesteenstraat, waarbij autoverkeer komende uit het zuiden een kleine lus moet maken. Vertrekkend autoverkeer ontsluit via de bestaande 'spaghettiknoop' en kan aldaar alle richtingen uit.

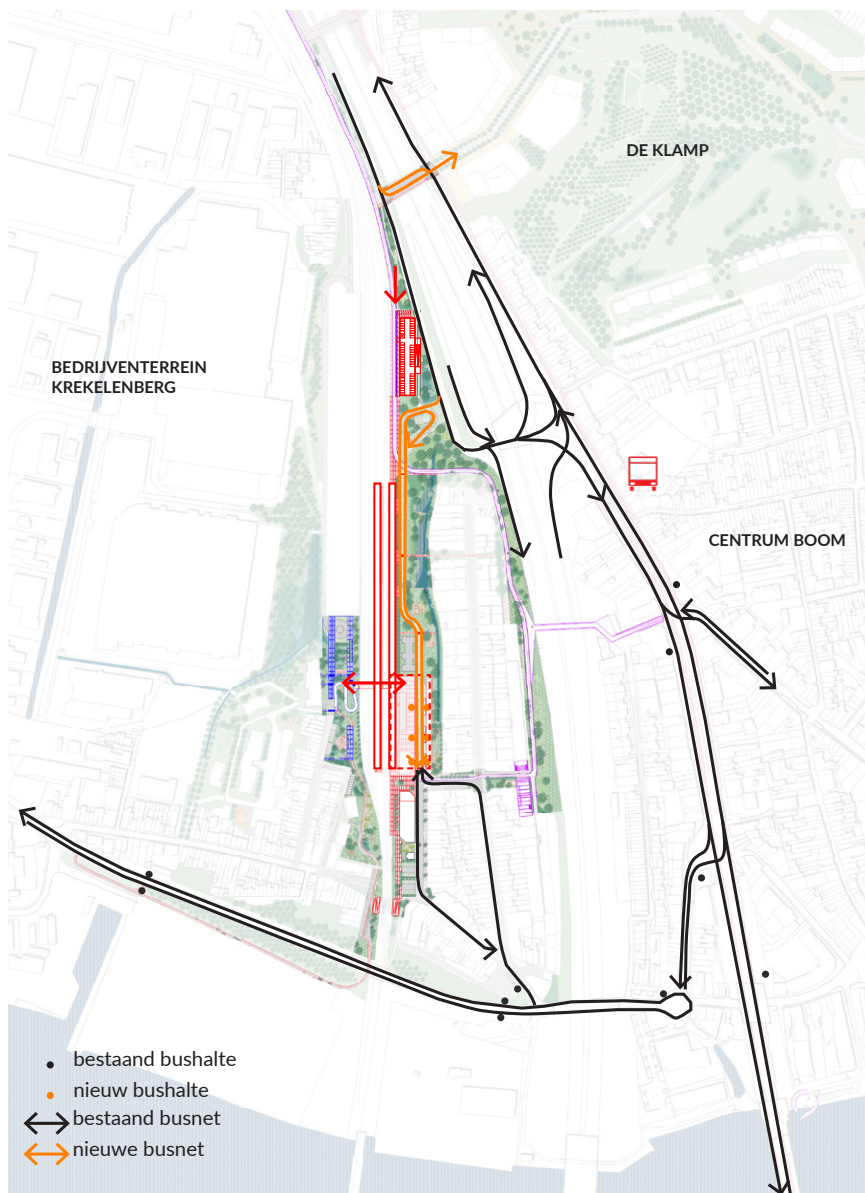
Aan de zuidzijde wordt enkel voorzien in specifieke doelgroepen: er is ruimte voor enkele K+R plaatsen, kortparkeren en bewonersparkeren. Er dient met parkeerregimes gewerkt te worden om geen ander parkeerverkeer naar de zuidzijde te trekken zodat ook voor de bewoners maximaal plaats blijft.



## VERVOLLEDIGEN VAN DE BUSLUS

De voorgestelde busbaan van aan het station richting het noorden, maakt van het station niet langer een eindstation, maar een doorrijstation. Het station wordt op die manier vlot toegankelijk vanuit het noorden, hetgeen kansen biedt voor een uitgebreid busaanbod. Er ontstaat op die manier een buslus die de belangrijkste bushaltes van Boom met elkaar verbindt over de A12 heen. De brug ter hoogte van de Papensteenstraat kan onafhankelijk gerealiseerd worden van de noordelijke busontsluiting van het station. Binnen het busnetwerk vormt deze brug vooral een meerwaarde voor de gebruikers.

Het busstation zelf is opgebouwd aan de hand van 6 perrons, 3 voor elke rijrichting. Daarmee wordt maximale flexibiliteit geboden om zowel het bestaande busverkeer te integreren als een toekomstige HOV-verbinding. De perrons bieden capaciteit voor doorgaande lijnen die geen wachttijd hebben en eindigende lijnen die een korte wachttijd hebben. Voor lange wachttijden (meer dan 25 min buiten dienst) zijn ten noorden van het busstation bufferplaatsen voorzien met een keerlus om de dienstverlening nadien eenvoudig te kunnen hervatten.





## 4. AANDACHTSPUNTEN

---

Vanuit de verschillende gesprekken met zowel de institutionele stakeholders als de bewoners worden volgende aandachtspunten voor de vervolgotrajecten genoteerd met betrekking tot de mobiliteitskade:

- Om de dubbelzijdige parkeerstrategie waar te maken, te richten naar het juiste doelpubliek en de parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te benutten zal het belangrijk zijn een **aangepast en goed uitgedacht parkeerbeleid** vast te leggen.
- Vanuit de verschillende bewonersmomenten wordt duidelijk de **meerwaarde van het stationspark, een voedingswinkel in de stationsbuurt en een sociale herbestemming van de conciërgewoning** onderschreven.
- De **voorgestelde woonontwikkeling op de zuidelijke terreinen van NMBS**, langs de Statiestraat, vormt specifiek voor de bewoners in de bebouwing aan de overzijde van de straat een heikel punt. Een duidelijke communicatie zal noodzakelijk zijn om stapsgewijs het nodige draagvlak te creëren. Ook de randvoorwaarden van de ontwikkeling zullen goed worden afgebakend om de ruimtelijke kwaliteit te garanderen (actieve plint, ondergrondse parking, gabarit op schaal van de Statiestraat).
- Om de Park-&-Ride te kunnen inpassen moeten de **nodige aanpassingen** worden doorgevoerd aan de wegenis van de **N177**.
- Bij de verdere uitwerking zal de juiste **maatvoering**, zowel in breedte als in hoogte, van de **gemengde reizigers- en fietstunnel** een belangrijk aandachtspunt zijn. Ook de bochtstralen zullen moeten worden aangepast aan een fietstunnel.
- De **busbaan** langs de sporenbundel vormt voor enkele bewoners van de naastliggende woningen langs de Jan-Baptiste Corremansstraat een knelpunt. Bij de preciese uittekening van de busbaan zal hier rekening mee moeten worden gehouden om de **hinder voor deze inwoners zoveel als mogelijk te beperken**. De busbaan wordt zo ver als mogelijk voorzien van de desbetreffende woningen en een intensieve groenbuffer langs de perceelsgrenzen en de Molenbeek kan bijdragen tot het minimaliseren van de mogelijke impact van het busverkeer voor deze bewoners.
- Tijdens de projectgroep, maar ook tijdens de presentatie aan de GeCoRo, werd gewezen op het **mogelijk conflict tussen fietsers en het busverkeer op de busbaan**. De busbaan vormt de meest evidente en kortste fietsbeweging vanuit het noorden naar het station. Hierbij moet echter een conflict tussen de fietsers en de reizigers ter hoogte van het station worden vermeden. Om het stationspark niet verder te verkleinen met een bijkomend afzonderlijk fietspad, wordt verkozen om de fietsbeweging via de fietsostrade te voorzien en de busbaan te vrijwaren van fietsverkeer. De aanleg van zowel fietsverbinding als de busbaan zullen hiermee rekening moeten houden, zodat de fietsostrade samen met de Statiestraat de meest aangename en vlotste verbinding vormt richting station.

“Het stationspark vormt in de eerste plaats ademruimte voor de buurt, een ontmoetingsplek voor de inwoners en een aangename wachtplek voor de reizigers. Het vormt bovendien een groene buffer tussen de sporenbundel en de woningen.”

---



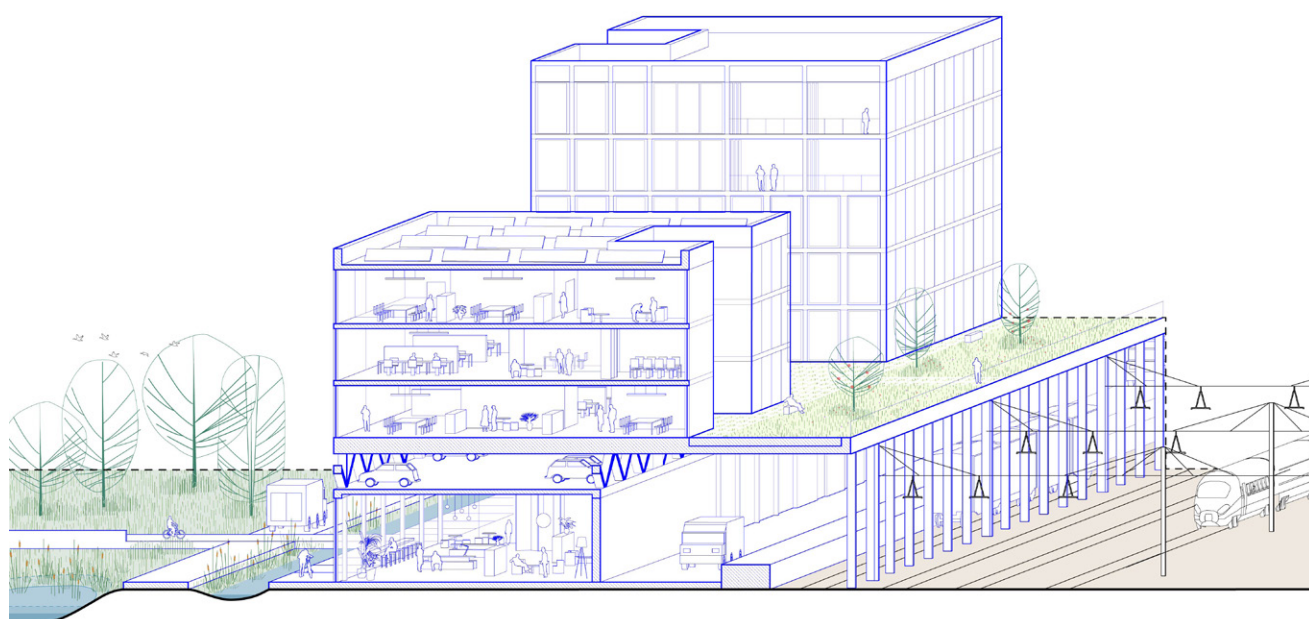






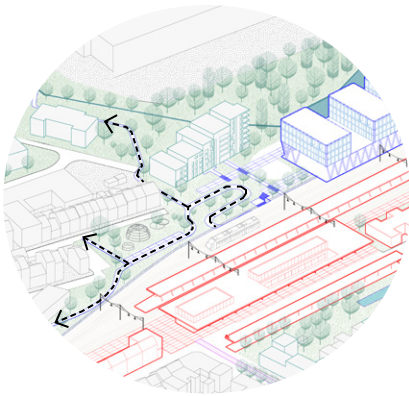
# DE LOGISTIEKE KADE

---



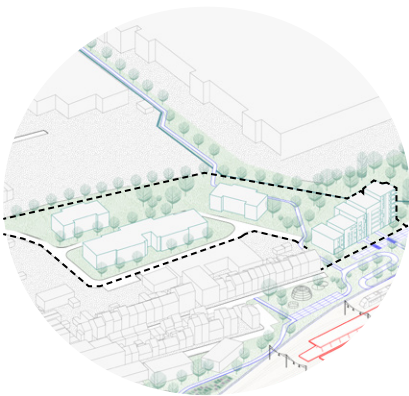
# 1. RANDVOORWAARDEN

---



## 01| WESTELIJKE TOEGANG TOT STATION

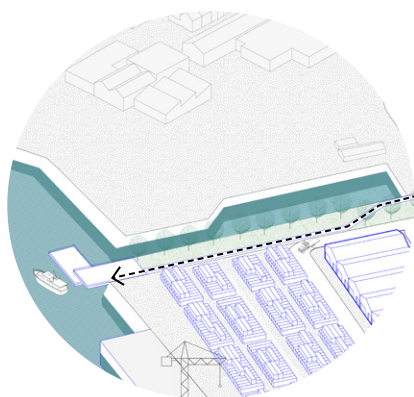
Het masterplan houdt rekening met een toegang vanuit de westzijde naar het station en de perrons. Dit komt zowel de woonbuurt langs de Diepestraat als het bedrijventerrein Krekelenberg ten goede. Zowel bewoners als bedrijven onthalen dit idee op groot enthousiasme. Ook NMBS en Infrabel ondersteunen deze ingreep.



## 02| MASTERPLAN GLASFABRIEK

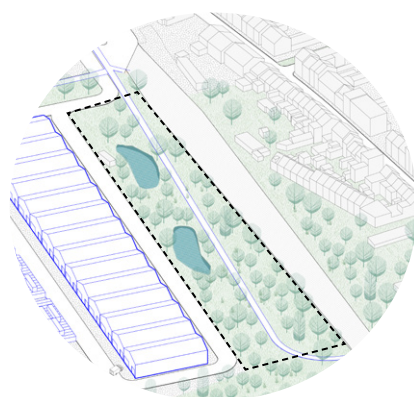
Het masterplan voor de glasfabriek bevindt zich reeds in een vergevorderd stadium en de eerste fase langs de Lange Lei werd reeds vergund. Het masterplan Stationsomgeving Boom neemt deze ontwikkeling mee als randvoorwaarde en sluit aan op deze nieuwe woonbuurt. Hierbij wordt rekening gehouden met de parkeerinrit langs de Lange Lei en de doorsteek voor fietsers en voetgangers naar het binnengebied.

Binnen de ontwikkelingsvisie wordt tevens gewezen op de bijkomende kansen om deze doorsteek verder door te trekken tot de Industrieweg. Dit zou de bereikbaarheid van het station vanuit Krekelenberg voor fietsers en voetgangers sterk verbeteren. Gezien deze trage verbinding afhankelijk is van grondverwerving wordt dit parcours als nice-to-have aangeduid.



### 03| POTENTIËLE HALTE WATERBUS

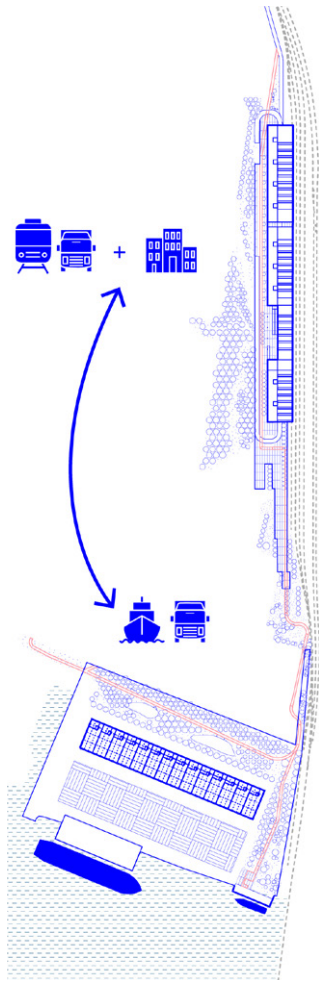
Het verlengen van de waterbus tot in Boom is een interessante denkpiste die sterk leeft zowel bij de gemeente als de bewoners van de stationsbuurt. Gezien de beperkte hoogte van de spoorwegbrug wordt de Casteleinsite beschouwd als het uiterste punt voor een mogelijke aansluiting met de waterbus voor Boom. Hoewel het politieke draagvlak hierover onzeker is en de financiële haalbaarheid hiervan onduidelijk, houdt het masterplan rekening met een mogelijke publieke toegankelijkheid tot aan het water over de Casteleinsite heen, met een mogelijke halte voor de waterbus. Deze groenstrook sluit zo kansen voor de waterbus op lange termijn niet uit. Bovendien biedt deze groenstrook ademruimte tussen de scheepswerf en de herontwikkeling van de Casteleinsite. Deze groenstrook zou bij een vergunningsaanvraag van de Casteleinsite kunnen worden onderhandeld of worden verworven als openbaar domein.



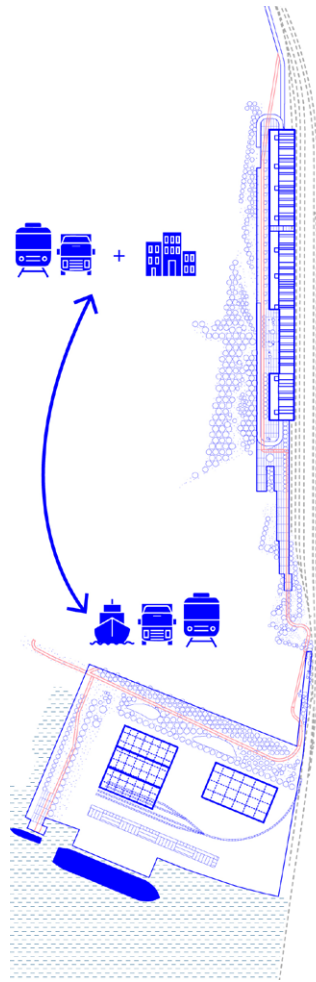
### 04| BUFFER NAAR WOONBUURT

Op vraag van de bewoners wordt zowel langs de Broekweg als langs het spoor de nodige afstand genomen om groenaanleg te voorzien als buffer naar de bestaande woonbuurt. Deze buffer kan ook ingezet worden voor duurzaam waterbeheer in functie van zowel de woonbuurt als de bedrijfzone.

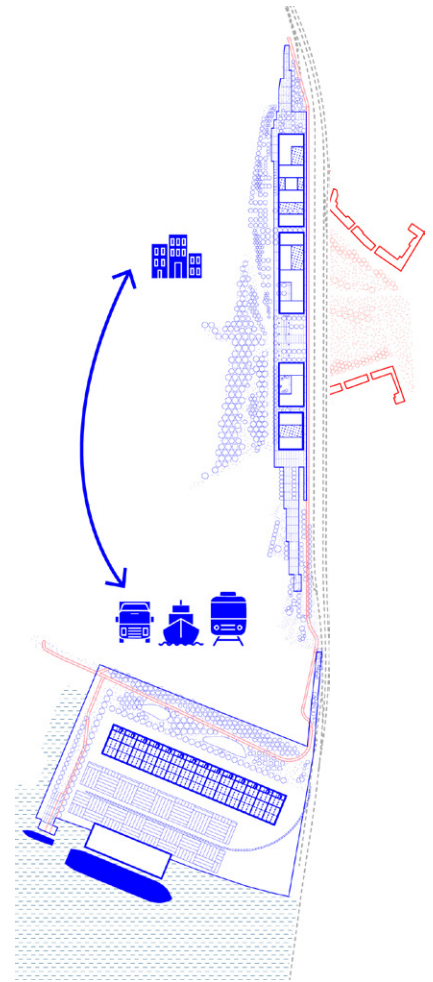
Langs het bedrijventerrein Belgo Care en de Lange Lei, ten noorden van de Glasfabriek, bevindt zich een lokale topografische depressie, een overblijfsel van een kleiput. Deze groenstructuur vormt een belangrijke groenbuffer ten opzichte van de woonbuurt en het bedrijventerrein en wordt in het masterplan beschouwd als een te behouden kwaliteit.



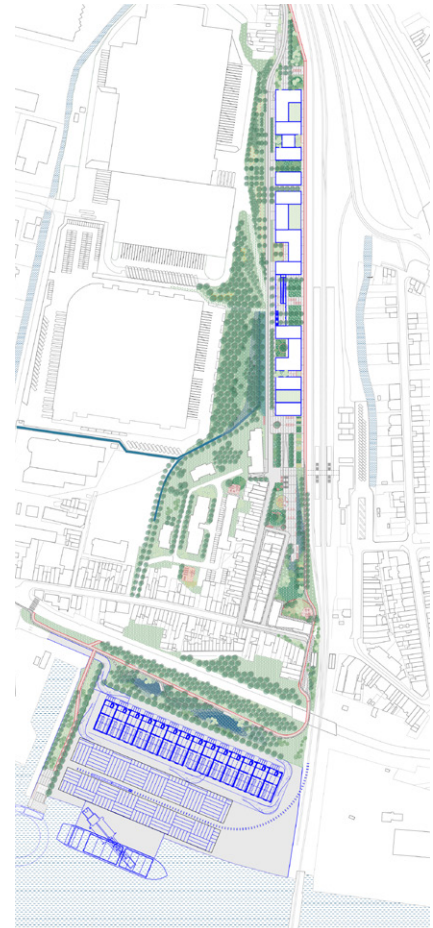
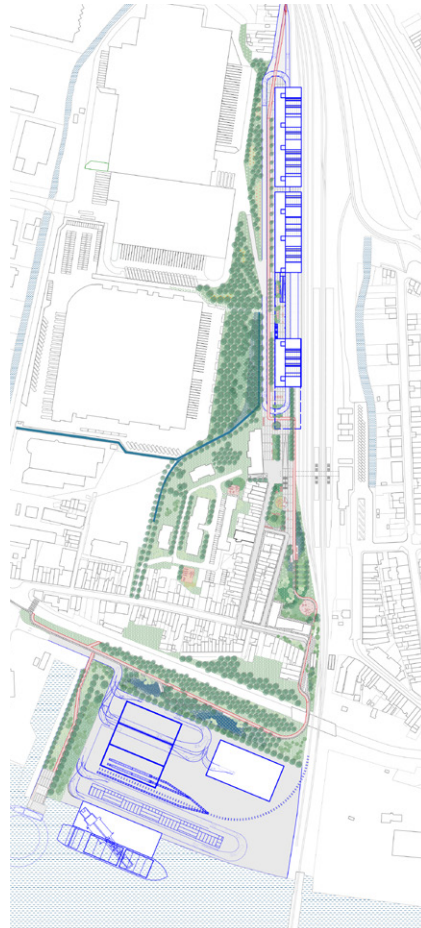
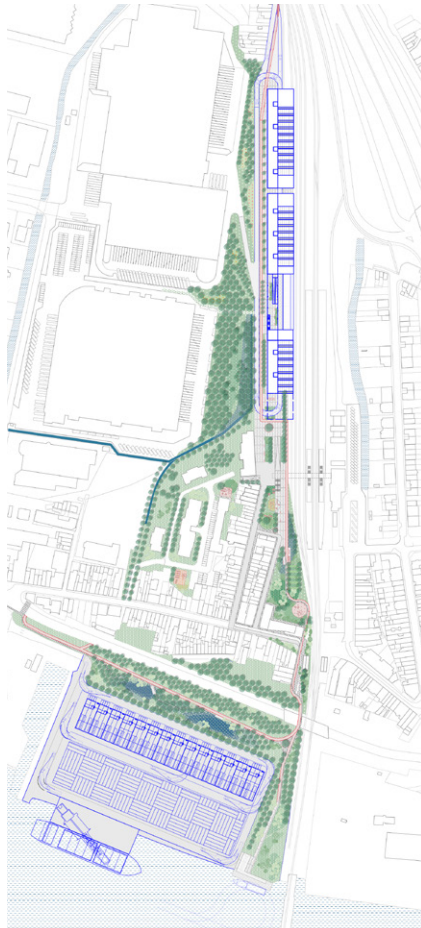
**01|**  
SPLIT-SCENARIO



**02|**  
MAXIMUM INZETTEN OP  
LOGISTIEK



**03|**  
CASTELEIN ALS REGIONAAL  
OVERSLAGPUNT



## 2. ALTERNATIEVENONDERZOEK

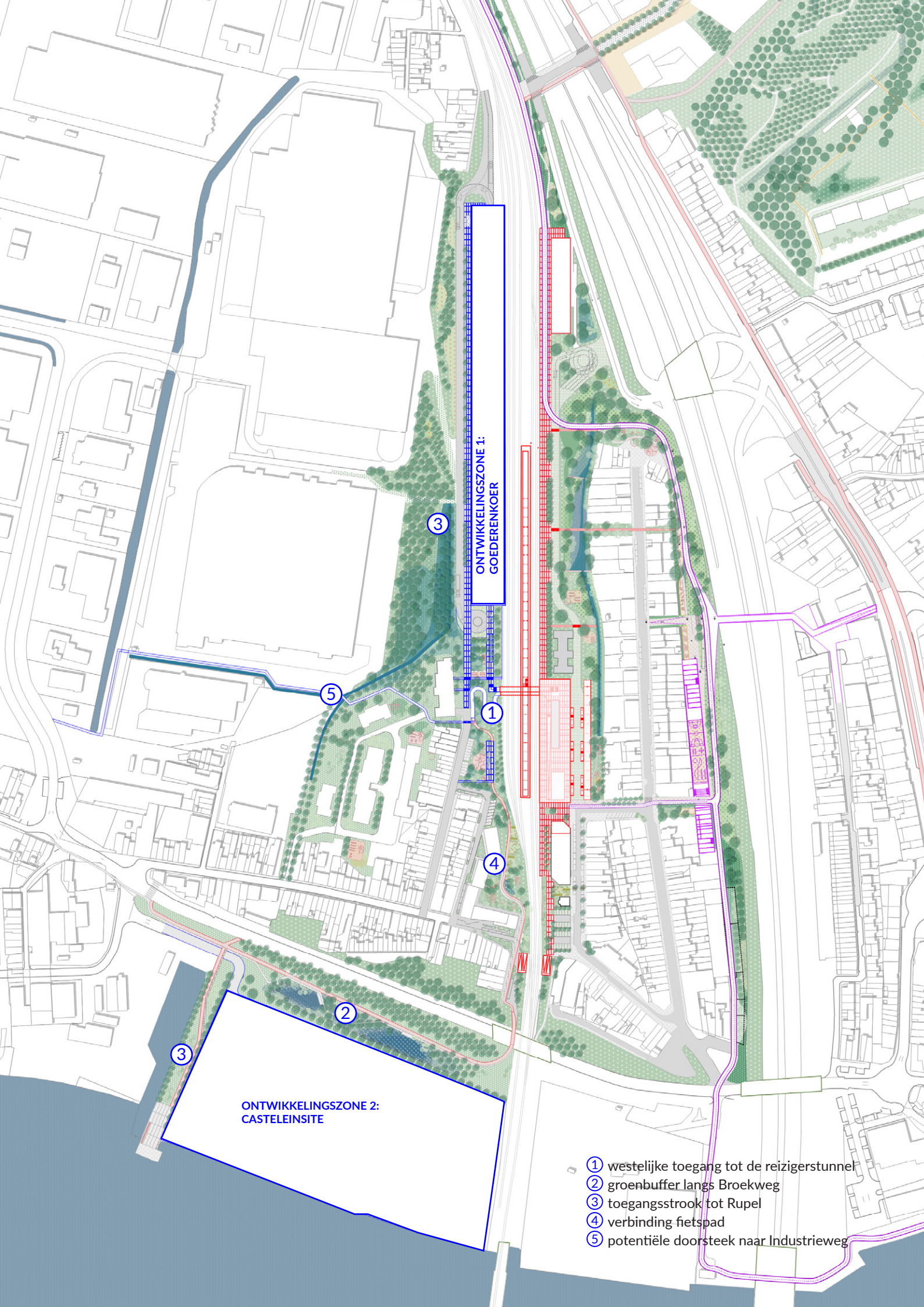
---

Tijdens fase 2 - het alternatievenonderzoek - werd het niveau van bedrijvigheid voor de twee ontwikkelingszones, de goederenkoer en de Casteleinsite, onderzocht aan de hand van ontwerpend onderzoek. Drie scenario's werden ruimtelijk uitgezet en zowel verkeerstechnisch, financieel als ruimtelijk geëvalueerd. Bij elk van deze scenario's werd meer of minder ingezet op goederenoverslag per boot, per trein en per vrachtwagen. Deze scenario's werden als drager ingezet om de discussies met de verschillende institutionele stakeholders te voeren.

Vanuit deze ontwerp oefeningen en deze gesprekken werden enerzijds de beperkingen opgelicht, anderzijds op kansen gewezen. Zo bleek het eindspoor op de Casteleinsite, gezien de beperkte lengte en de noodzakelijke bochtstraal, sterk de kansen voor goederenoverslag via het spoor op deze site te beperken. Het spoor kan enkel een meerwaarde vormen voor een specifieke afnemer en werd daarom in het masterplan niet uitgesloten. Ook de terreinoppervlakte van deze site, in functie van tijdelijke opslag, is te beperkt om een financieel rendabel model te ontwikkelen voor een regionaal overslagpunt. Daarnaast beperkt de getijdenwerking sterk het rendement van de noodzakelijke investering van een laad- en loskade.

Ook op de goederenkoer blijkt de oppervlakte in functie van tijdelijke opslag te beperkt om deze zone uit te bouwen als een regionaal overslagpunt. Bovendien blijkt de ontsluiting voor vrachtverkeer richting het noorden moeilijk. Ter hoogte van de woonkorrel langs de Lange Lei bestaat een versmalling van de weg die het onmogelijk maakt voor twee vrachtwagens om elkaar te kruisen. Een wachtzone met aanmeldpunt zou kunnen worden georganiseerd verderop binnen de bedrijvzone om een antwoord te bieden aan dit knelpunt, maar dit is opnieuw afhankelijk van privaat-publieke samenwerking en financiële haalbaarheid. Kansen voor logistieke activiteiten gecombineerd met een mogelijke kantoorontwikkeling, in wisselwerking met het bedrijventerrein Krekelenberg, blijven bestaan en worden ondersteund door de partners, maar bijkomende financiële en verkeerstechnische studies, alsook een doorgedreven marktbevraging, zijn noodzakelijk om de haalbaarheid hiervan te ondersteunen. De volledige conclusies en vaststellingen van dit ontwerpend onderzoek kunnen worden nagelezen in de alternatievennota.

Omwille van bovenstaande redenen focust het masterplan op de uitwerking van een ruimtelijk kader waarin beide ontwikkelingszones – Castelein en goederenkoer - zich kwalitatief inpassen. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan de opwaardering van de publieke ruimte en het uitwerken van de randen. Beide ontwikkelingszones worden duidelijk afgebakend en verschillende potentiële ruimtelijke varianten worden voorgesteld zonder hierbij een definitieve keuze te maken. Het is immers in dit stadium, op basis van het voorliggend ontwerpend onderzoek, te prematuur om reeds een keuze te maken over de mogelijke invulling van de goederenkoer en de Casteleinsite.



ONTWIKKELINGSZONE 1:  
GOEDERENKOER

ONTWIKKELINGSZONE 2:  
CASTELEINSITE

- ① westelijke toegang tot de reizigerstunnel
- ② groenbuffer langs Broekweg
- ③ toegangsstrook tot Rupel
- ④ verbinding fietspad
- ⑤ potentiële doorsteek naar Industrieweg



### 3. MASTERPLAN

---

Verschillende initiatieven zijn reeds vandaag ondernomen aan de westzijde van de sporen om het openbaar domein op te waarderen: de fietsverbinding langs de Casteleinsite, de omgevingsaanleg rond de nieuwe sociale woningen, het toekomstig binnengebied ter hoogte van de glasfabriek... Er ontbreekt echter aan samenhang. Het masterplan rijgt de verschillende deelprojecten aan elkaar en zet in op het kwalitatief verbinden van de verschillende bestaande en toekomstige parcours. De voorgestelde ontwikkelingsvisie draagt bij tot het definiëren van een duidelijke groene rand langs de spoorinfrastructuur die de goederenkoer met de Casteleinsite verbindt. De westelijke toegang tot de reizigerstunnel van het station breekt met het bestaande doodlopend karakter van de woonbuurt en biedt kansen voor het opwaarderen van de publieke ruimte voor de Glasfabriek.

Ook het opwaarderen van de kleiut langs de Lange Lei en het voorzien van een groene buffer langs de Broekweg dragen bij tot de woonkwaliteit van de stationsomgeving en bieden kansen voor duurzaam waterbeheer. Het masterplan stelt voor een knip door te voeren voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de toegang tot het station. Dit biedt enerzijds ruimte voor een genereuze en autoluwe publieke ruimte ter hoogte van de toegang van het station en de glasfabriek, anderzijds kan deze ingreep de woonbuurt ontlasten van doorgaand vracht- en autoverkeer.

Verder wordt de keuze gemaakt om een strook van de Casteleinsite te vrijwaren langs de scheepswerf om van aan de Broekweg toegang te bieden tot de Rupel. Deze groenstrook biedt mogelijk kansen voor een halte van de waterbus op lange termijn, biedt zicht over de scheepswerf en geeft groene ademruimte binnen de bedrijvenszone Poort van Noeveren.

Het parcours van de 'kleiputtenroute' wordt vormgegeven via de nieuwe reizigerstunnel, die tevens dienst doet als fietstunnel. Deze dwarse verbinding sluit in eerste instantie aan op de reeds gerealiseerde fietsverbinding langs de Casteleinsite richting de Broekweg. Via de Broekweg kan aangesloten worden op de Rupelweg richting de Industrieweg, de ruggengraat van Krekelenberg.

Op lange termijn zou een rechtsreekse aantakking op de Industrieweg doorheen de Glasfabriek en langs de perceelsgrens van de achterliggende bedrijventerreinen kunnen worden overwogen.



## 4. AANDACHTSPUNTEN

---

Vanuit de verschillende gesprekken met zowel de institutionele stakeholders als de bewoners worden volgende aandachtspunten voor de vervolgotrajecten genoteerd met betrekking tot de logistieke kade:

- De meeste onzekerheid binnen het concept van de logistieke kade bestaat rond de mogelijke invulling van de ontwikkelingszones Castelein en de goederenkoer. Een doorgedreven marktbevraging en verdere financiële haalbaarheidsstudies zijn noodzakelijk om uitsluitel te krijgen of logistieke activiteiten via spoor en/of water hier überhaupt een kans hebben.
- Bij het concretiseren van de mogelijke herontwikkeling van de goederenkoer moet de nodige aandacht worden besteed aan de ontsluiting van deze ontwikkeling via het noorden. Hierbij vormt de kwalitatieve integratie van de woonkorrel in het noorden een belangrijk aandachtspunt. Ook het wegprofiel van de Lange Lei langs deze woonkorrel moet met aandacht worden uitgewerkt.
- Tijdens de bewonersmomenten werd meermaals gewezen op de huidige parkeerproblematiek binnen de woonbuurt. Ook de ontwikkeling van de Glasfabriek en de nieuwe sociale woningen langs het spoor kunnen de parkeernood opvoeren in de buurt. Indien de goederenkoer wordt herontwikkeld zal de nodige parkeercapaciteit met aandacht moeten worden ingeschat, zodat geen bijkomende druk wordt gecreëerd op de woonbuurt. De parkeersilo aan de overzijde van de sporen, langs de A12, kan kansen bieden om de nodige parkeercapaciteit te creëren zonder de westzijde van de sporen te belasten.
- Het concept van de kleiputtenroute, als een dwarse verbinding op grote schaal, werd door de verschillende partners tijdens het masterplantraject gesmaakt. Tijdens het ontwerp onderzoek werd gewezen op de mogelijke meerwaarde om de geplande doorsteek voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de glasfabriek verder door te trekken tot aan de Industrierweg en de Rupelweg om op deze manier vlot aan te sluiten op het (toekomstig) fietsnetwerk van de bedrijventone Krekelenberg. Het zal belangrijk zijn in te spelen op mogelijke opportuniteiten bij vergunningsaanvragen op de desbetreffende percelen.
- De westelijke toegang tot de reizigerstunnel wordt op schetsontwerpniveau voorgesteld als een helling ingewerkt in een landschappelijk talud. Hierbij werd rekening gehouden met een aangepast hellingspercentage op basis van de beschikbare plannen. Dit principe creeert een aangename, veilige en genereuze toegang tot de tunnel. De maatvoering, hellingsgraad en draaicirkels van dit schetsontwerp zullen echter verder moeten worden verfijnd tijdens de vervolgotrajecten. Hierbij werd tevens rekening gehouden met het knippen en dus versmallen van de Lange Lei ter hoogte van de Glasfabriek.

“De logistieke kade zoek een evenwicht tussen enerzijds de kansen voor duurzame logistieke activiteiten over spoor of water, anderzijds het verbeteren van de woonkwaliteit binnen de stationsbuurt.”

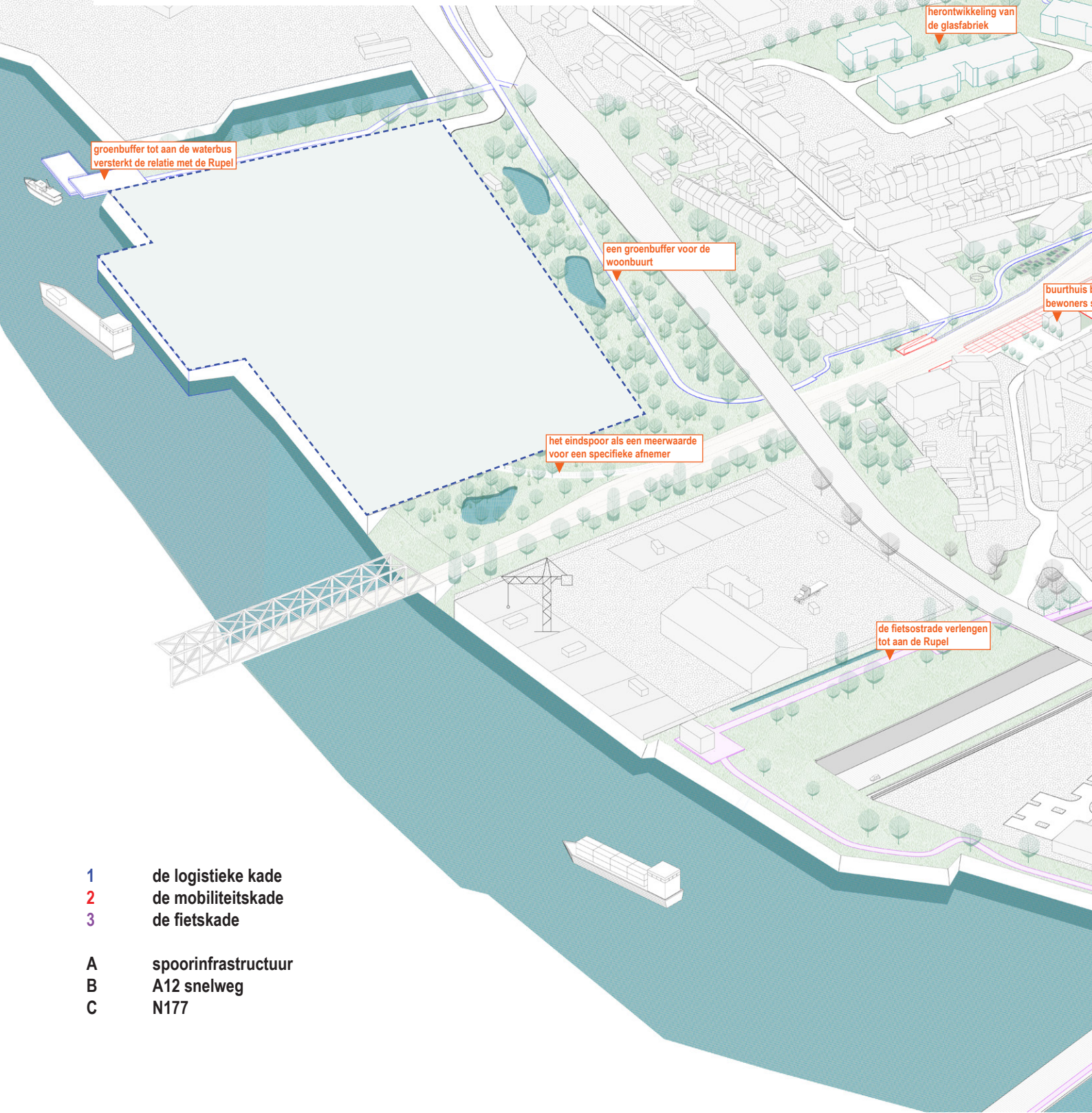
---





# de stationsomgeving als stedelijk onthaal

De drie platformen – de logistieke kade, de mobiliteitskade en de fietskade - vormen samen een armatuur van publieke ruimte. Ze vormen deelprojecten op zich en creëren samen het kader waarbinnen andere deelprojecten kunnen worden ingepast. Dit ruimtelijk raamwerk verzekert op die manier een coherentie op schaal van de buurt, maar verankert tevens de stationsbuurt in zijn nabije omgeving en met de grotere schaal. Tegelijk biedt dit raamwerk de nodige flexibiliteit naar invulling toe, zodat toekomstige opportuniteiten kunnen worden geabsorbeerd en veranderende randvoorwaarden in rekening kunnen worden gebracht.



groenbuffer tot aan de waterbus versterkt de relatie met de Rupel

de kleiputtenroute verbindt Krekelenberg

herontwikkeling van de glasfabriek

een groenbuffer voor de woonbuurt

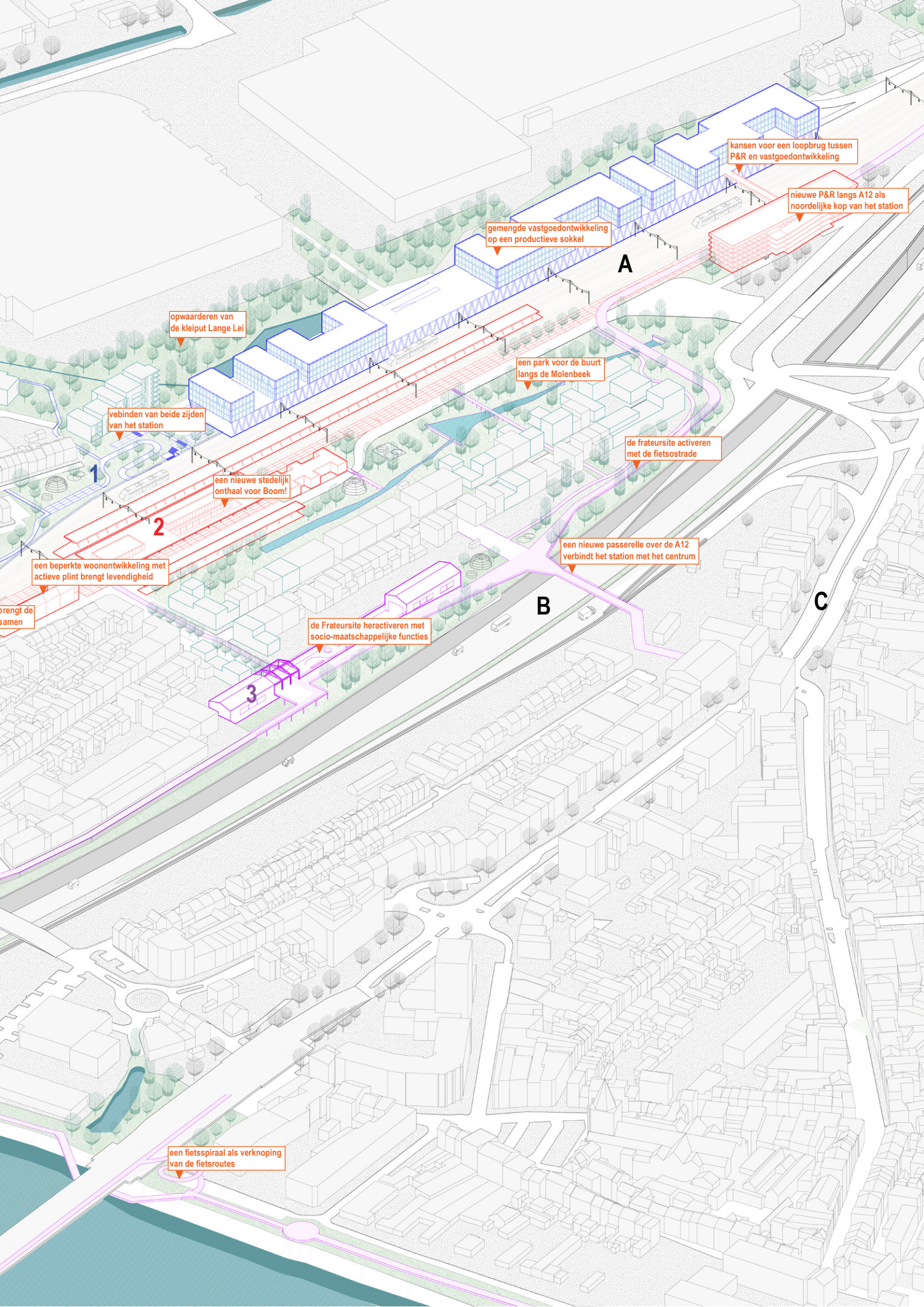
buurthuis voor bewoners

het eindspoor als een meerwaarde voor een specifieke afnemer

de fietsstrade verlengen tot aan de Rupel

- 1 de logistieke kade
- 2 de mobiliteitskade
- 3 de fietskade

- A spoorinfrastructuur
- B A12 snelweg
- C N177



kansen voor een loopbrug tussen P&R en vastgoedontwikkeling

nieuwe P&R langs A12 als noordelijke kop van het station

gemengde vastgoedontwikkeling op een productieve sokkel

A

opwaarderen van de kleiput Lange Lei

een park voor de buurt langs de Molenbeek

verbinden van beide zijden van het station

de frateursite activeren met de fietsstrade

1

een nieuwe stedelijk onthaal voor Boom!

een nieuwe passerelle over de A12 verbindt het station met het centrum

een beperkte woonontwikkeling met actieve plint brengt levendigheid

2

de Frateursite heractiveren met socio-maatschappelijke functies

B

brengt de samen

3

C

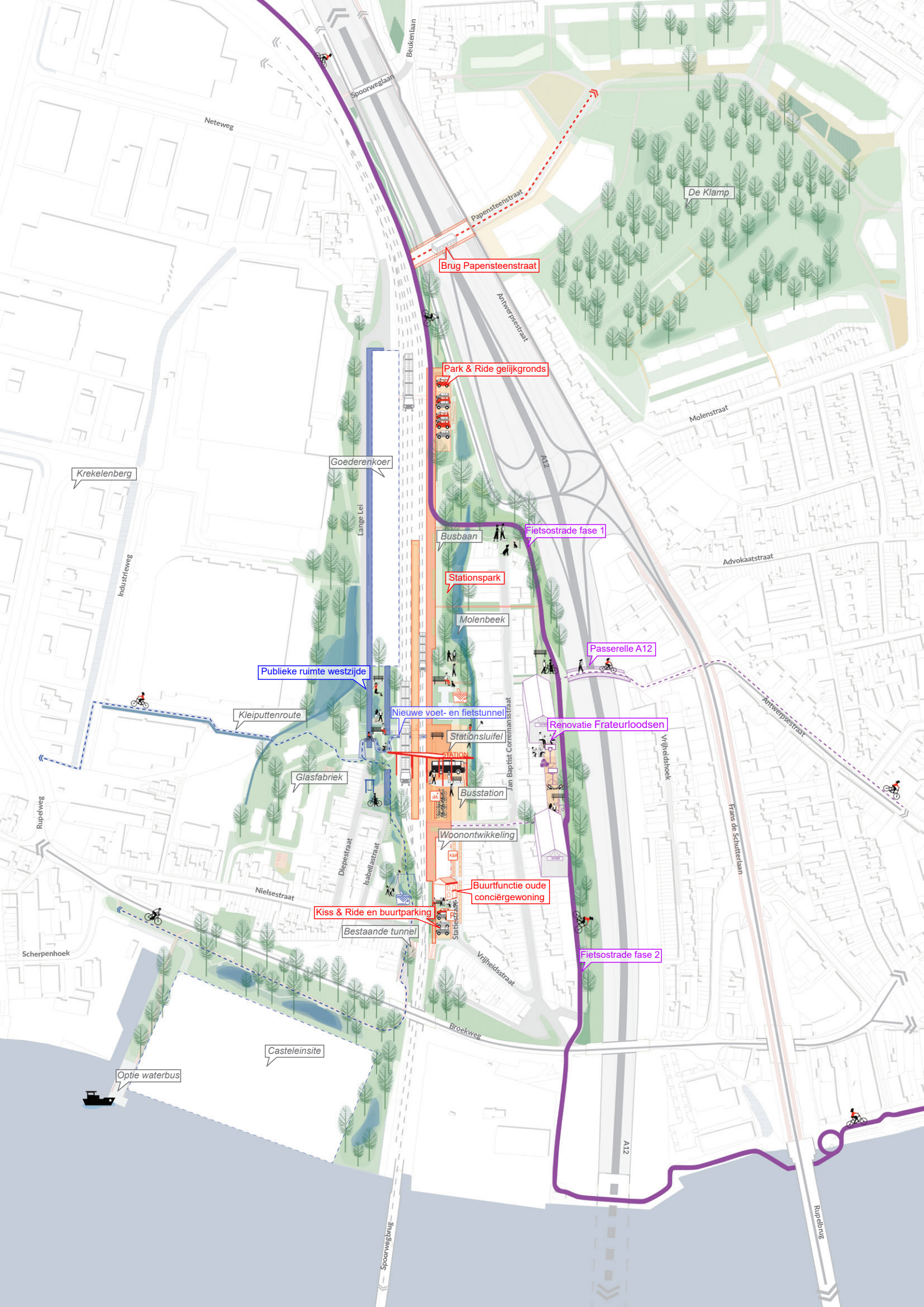
een fietsspiraal als verknoping van de fietsroutes





**D.**

**AANDACHTSPUNTEN  
VOOR VERVOLGTRAJECTEN**



Neteweg

Spoorweglaan

Beukenlaan

Papensteenstraat

Brug Papensteenstraat

De Klamp

Molenstraat

Advokaatstraat

Antwerpenstraat

Frans de Schutelaan

Rupelbrug

Krekelenberg

Goederenkoer

Industrieweg

Lange Lei

Busbaan

Fietsostrade fase 1

Stationspark

Molenbeek

Passerelle A12

Publieke ruimte westzijde

Kleiputtenroute

Nieuwe voet- en fietstunnel

Renovatie Frateurloodsen

Stationsluifel

Busstation

Woonontwikkeling

Buurtfunctie oude conciërgewoning

Kiss & Ride en buurtparking

Bestaande tunnel

Fietsostrade fase 2

Nielsestraat

Glasfabriek

Diepestraat

Isabellastraat

Jan Baptist Corenansstraat

Vrijheidsstraat

Broekweg

Casteleinsite

Optie waterbus

Spoorwegbrug

A12

Rupelweg

Scherpenhoek

# 1. PRIORITERING EN EVALUATIE SAMEN MET DE BEWONERS

---

Bij de finalisatie van het masterplan is een prioritering van de gedefinieerde deelprojecten cruciaal. Samen met de buurtbewoners van de stationsomgeving werden hun prioritaire deelprojecten voor de toekomstige stationsomgeving doorgesproken. Dit gebeurde aan de hand van een participatief moment in het voormalige stationsgebouw. De bewoners kregen eerst de nodige uitleg over het masterplan en zijn deelprojecten aan de hand van een praatplan. Nadien konden zij op individuele basis aangeven welke van die deelprojecten voor hen het belangrijkste zijn. Hiervoor werd een beperkt fictief budget ter beschikking gesteld («100 euro») dat ingezet kon worden om deelprojecten, waaraan een waarde gebaseerd op de effectieve kostprijs was toegekend, aan te kopen.

De interactieve manier van werken heeft toegelaten om op een zeer gerichte manier input te verkrijgen voor het masterplan en zijn vervolgtrajecten. De bewoners hebben concreet kunnen aangeven wat in hun ogen de belangrijkste deelprojecten zijn binnen het plan.

De verschillende deelprojecten zijn zichtbaar op het praatplan (links) en hebben ook een toegekende waarde (volgende pagina). De resultaten die verzameld werden door de deelname van 75 bewoners aan het participatiemoment worden hieronder in de tabel weergegeven:

	Project	aantal kaartjes	percentage	'prijs'
1	Stationspark	42	17,5	25
2	Buurtfunctie oude conciërgewoning	38	15,8	5
3	Fietsostrade fase 1	32	13,3	25
4	Publiek ruimte west + voet -en fietstunnel	28	11,7	25
5	Passerelle A12	24	10,0	45
6	P&R gelijkgronds	22	9,2	10
7	Renovatie Frateurloodsen	20	8,3	35
8	K&R + buurtparking Statiestraat	19	7,9	15
9	Fietsostrade fase 2	12	5,0	50
10	Brug Papensteenstraat	3	1,3	75
	<i>totaal</i>	240	100	

BUURTFUNCTIE OUDE  
CONCIËRGEWONING

€

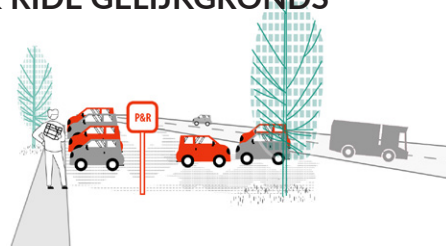
5



PARK & RIDE GELIJKGRONDS

€

10



STATIESTRAAT: KISS & RIDE  
EN BUURTPARKING

€

15



STATIONSPARK

€€

25



FIETSOSTRADE FASE 1

€€

25



PUBLIEKE RUIMTE WESTZIJDE +  
VOET- EN FIETSTUNNEL

€€

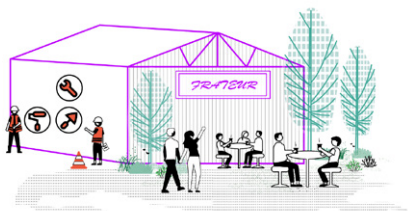
25



RENOVATIE FRATEURLOODSEN

€€

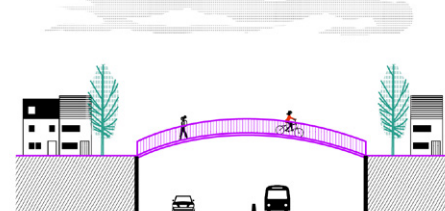
35



PASSERELLE A12

€€€

45



FIETSOSTRADE FASE 2

€€€

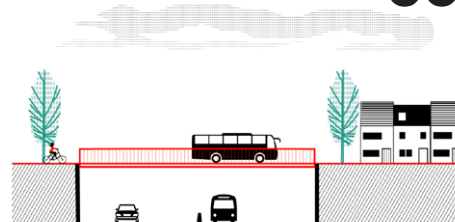
50



BRUG PAPENSTEENSTRAAT

€€€

75



Deze resultaten tonen aan dat de prioritering van de bewoners verdeeld is, maar dat er toch enkele tendenzen waar te nemen zijn:

- Er wordt een sterke nadruk gelegd op het stationspark (42 stemmen). De prangende nood aan meer kwalitatieve groene publieke ruimte in de wijk, zorgt ervoor dat het stationspark door veel van de bewoners werd gekozen.
- Algemeen werden buurtgerichte deelprojecten ook vaak als belangrijk aangestipt. De oude conciërgewoning is hier een voorbeeld van (38 stemmen), waarbij ook meteen al aan heel concrete invullingen gedacht werd (buurtwinkel, bakker, café, ...). Daarnaast werden ook de Frateurloodsen door 20 deelnemers benoemd als een belangrijk deelproject, om zo de buurt te doen herleven met nieuwe functies (horeca, verenigingslokalen, sport en spel, ...).
- De lokale verkeersproblematiek werd door velen benoemd als een prioriteit om aan te pakken. De gelijkgrondse P&R, maar ook de buurtparking behoorden hier tot de mogelijkheden. De bewoners van de onmiddellijk omliggende straten (Statiestraat, Vrijheidsstraat, Corremansstraat) hebben hier vaak voor gekozen.
- De verbindingen voor fietsers en voetgangers op grotere schaal vormen tevens een belangrijke categorie. De fietsostrade (fase 1) kreeg 32 voorkeurstemmen, wat aantoont dat de verbinding strategisch is in de ogen van de bewoners. Daarnaast vormt ook de passerelle over de A12 een sleutelproject. Met 24 stemmen kreeg deze 10% van alle stemmen, hoewel het om één van de duurdere projecten gaat. Een verbonden stationswijk staat dus duidelijk hoog op de agenda bij de bewoners.
- Daarentegen werd de brug over de Papensteenstraat, het duurste project, slechts 3 keer gekozen. De noodzaak van deze grotere infrastructurele link richting de centrumkant van Boom werd niet als prioritair aangegeven. De kostprijs, alsook de situering verder buiten de wijk en de link met de Klamp, kunnen hiervoor aanleidingen zijn.
- Over het algemeen werd door de bewoners gekozen voor diverse combinaties van deelprojecten, naargelang hun specifieke noden en/of algemene ambities voor de stationswijk.

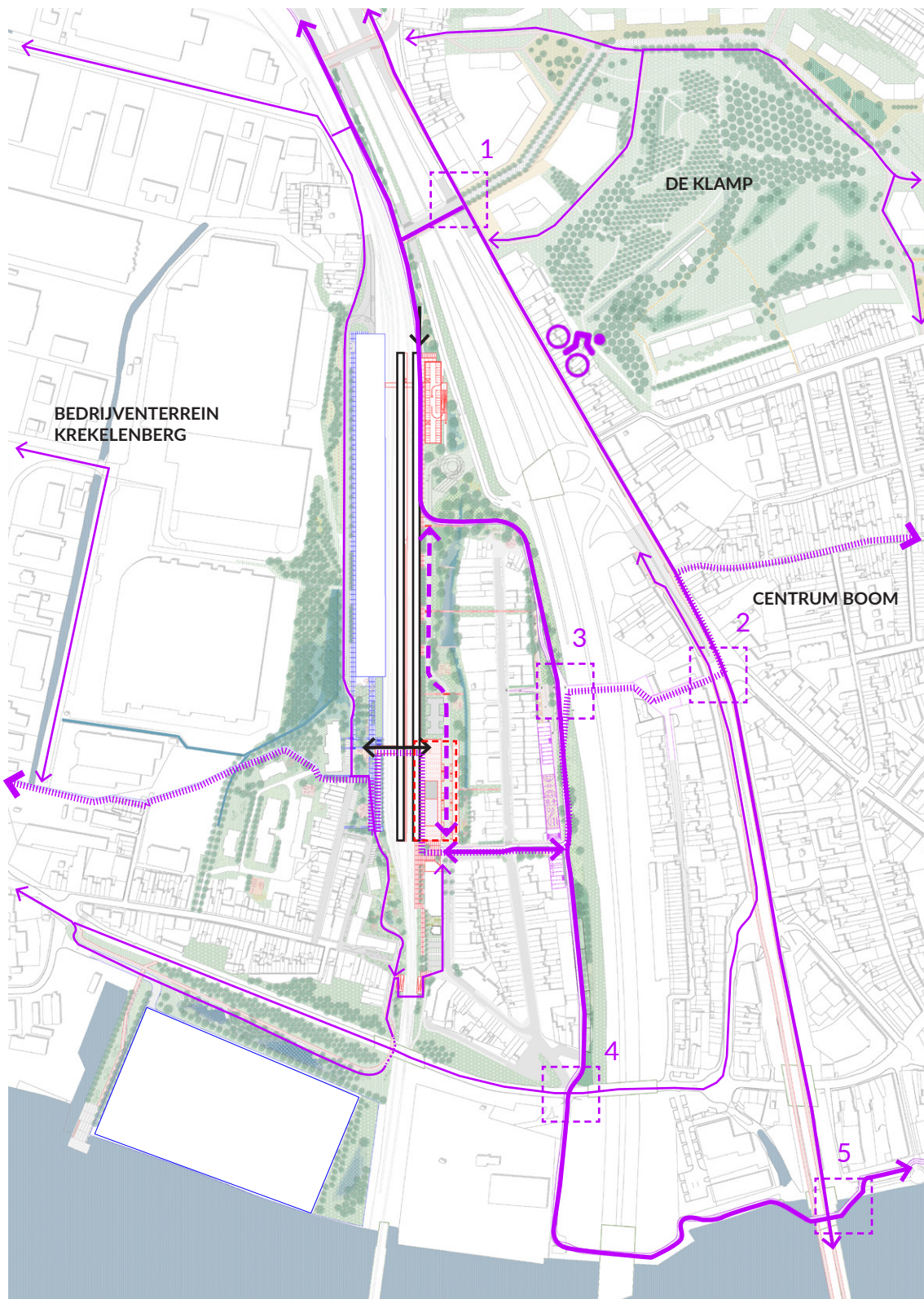
Op basis van het participatietraject voor het masterplan van de stationsomgeving Boom, wensen we te wijzen op enkele aandachtspunten voor de vervolgtrajecten in functie van burgerparticipatie en het te voeren proces.

Volgende bezorgdheden werden vastgesteld en zullen om het nodige communicatieproces vragen:

- De meerderheid van de inwoners wijst op het **belang van het opwaarderen van het openbaar domein**. Het stationspark wordt enthousiast onthaald.
- De **woonontwikkeling op de terreinen van de NMBS** zorgt voor grote weerstand bij de inwoners van de tegenoverliggende woningen. Een duidelijke en transparante communicatie zal noodzakelijk zijn om een vlot planningsproces te garanderen.
- Enkele bewoners van de aanpalende percelen langs de Jan-Baptist Corremansstraat uitten meerdere malen hun **bezorgdheden over de busbaan** richting het noorden langs de sporenbundel. Er wordt gevreesd voor geluidshinder en waardevermindering van de woning. Tijdens de vervolgtrajecten zal moeten worden ingezet op een duidelijke communicatie en het ontwerp zal zoveel als mogelijk moeten worden bijgestuurd om hinder voor de omwonenden te beperken.
- In de buurt leeft er een **enorme nood aan sociale activiteiten** en leven. De inwoners reageren allen positief op het voorzien van een buurtfunctie in de oude conciergewoning en een socio-maatschappelijke herbestemming van de frateurloodsen. Om deels de verwachtingen van de inwoners in te willigen, is het aanbevolen voor deze quick-wins enerzijds snel te handelen, anderzijds de inwoners te betrekken bij de mogelijke herbestemming van deze gebouwen. Ook een tijdelijke invulling van het stationsgebouw kan de leefbaarheid van de stationsbuurt op korte termijn verbeteren.
- Verschillende inwoners van de buurt wijzen op de **nood aan een voedingswinkel** op wandelafstand. Het gelijkvloers van de voorgestelde woonontwikkeling op de terreinen van NMBS zou hier een antwoord kunnen aan bieden.
- Enkele inwoners wijzen op mogelijke **inkijk van aan de fietsostrade** naar de private tuinen. Hier zal rekening mee moeten worden gehouden in het verder uitwerken van de fietsostrade.

- Enkele inwoners wijzen op de **onzekerheid en onduidelijke communicatie rond de geluidsmaatregelen** langs de A12.
- Enkele inwoners wijzen op een **mogelijk verkeersconflict tussen de fietsers** en het verkeer in tegenovergestelde richting **in de Jan-Baptist Corremansstraat** wanneer de tweede fase van de fietsostrade nog niet is gerealiseerd.
- Bij eventuele volgende participatiemomenten zou ook Saamo (vroegere Samenlevingsopbouw) betrokken kunnen worden. Zij willen helpen om moeilijk bereikbare doelgroepen te betrekken. Saamo heeft ook interesse om eventueel een rol te spelen in de ontwikkeling van de conciërgewoning als buurtfunctie. De contactpersoon is Stien Michielsens (stien.michielsen@saamo.be).
- Een groot aantal bewoners wijst op de **verkeersproblematiek** die in de wijk speelt. De wijk krijgt te kampen met een hoge parkeerdruk en onveilige verkeerssituaties zoals overdreven snelheid.
- Ook het **verhandelen van drugs in de stationsbuurt** wordt meerdere malen aangehaald als een problematiek binnen de stationsbuurt.

1. Brug Antwerpsestraat / Papensteenstraat
2. Fietsbrug en Antwerpsestraat
3. Fietsbrug en fietsstrade
4. Kruising Broekweg
5. Kruising Rupelbrug





## 2. VERKEERSTECHNISCHE AANDACHTSPUNTEN

---

### 1.1 VEILIGHEID FIETSERS OP KRUISPUNTEN

#### 1.1.1 BRUG ANTWERPSESTRAAT X PAPENSTEENSTRAAT

Aan de oostelijke zijde is op de Papensteenstraat het invoegen van fietsers in gemengd verkeer een aandachtspunt. Voor fietsers kan rugdekking voorzien worden om veilig in te voegen in gemengd verkeer.

De overgang van de fietspaden aan beide zijden richting het brugdek dient geregeld te worden binnen de lichtenregeling die de kruispunten zal organiseren.

#### 1.1.2 FIETSBRUG EN ANTWERPSESTRAAT

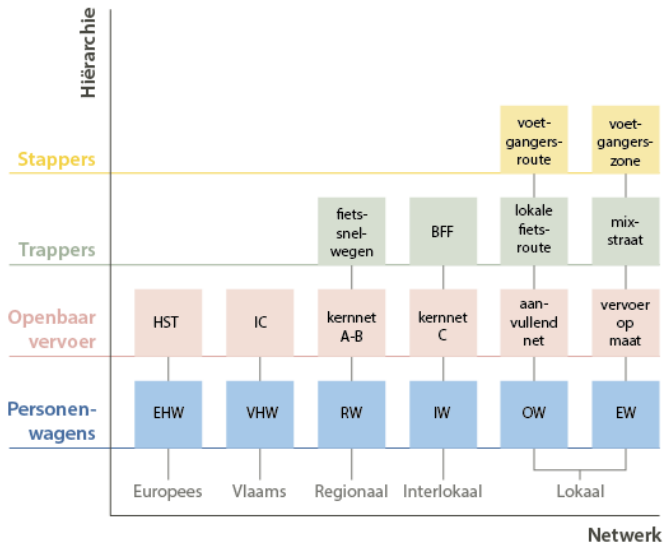
De fietsbrug komt op de Antwerpsestraat uit ter hoogte van een bestaand lichtengeregeld kruispunt. De verschillende fietsbewegingen kunnen daarbij maximaal gefaciliteerd worden door de bestaande oversteekzones voor voetgangers te voorzien van een fietsoversteek en de fietsbrug te connecteren via een dubbelrichtingsfietspad met deze oversteeklocaties.

Het dubbelrichtingsfietspad is daarbij idealiter minstens 2,5m en fysiek afgescheiden van de rijbaan. Ter hoogte van de oversteekplaatsen is voldoende opstelruimte voor fietsers voorzien. Onderstaand schema geeft een overzicht van de stromen die mogelijk gemaakt dienen te worden binnen de lichtenregeling.

#### 1.1.3 FIETSBRUG EN FIETSOSTRADE

Dit kruispuntontwerp kent 2 mogelijke varianten: een drie- of een viertakskruispunt. Het 4-takskruispunt is enkel mogelijk indien over bestaande percelen een doorsteek richting station gerealiseerd kan worden. Ongeacht de keuze is het belangrijkste aandachtspunt de aansluiting van de zijtakken op de fietsostrade. Hiervoor zijn de richtlijnen voor ontwerp van fietsopstrades van toepassing.

Gelet op de toegang tot een fietsostrade dienen de bochtstralen voldoende ruim te zijn: een minimale boogstraal van 15m en een ontwerpsnelheid van 20 km/u op de zijtakken. Door dit kruispunt voldoende ruim te dimensioneren kunnen ook de conflicten en organisatie van kruisende fietsstromen overzichtelijk georganiseerd worden. Het lokaal verbreden van de fietssnelweg met het uitsplitsen van de rijrichtingen is daarbij aangewezen

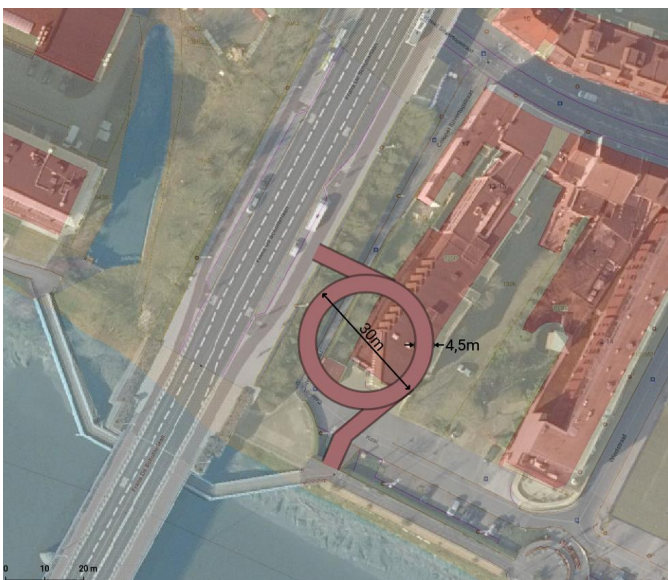


Hierarchie van het wegennetwerk ifv kruising Broekweg / fietsstrade



Mogelijke aansluiting op Antwerpsestraat

90



Opties voor fietsspiraal ter hoogte van Rupelbrug

### 1.1.4 KRUISING BROEKWEG

De Broekweg is gecategoriseerd als lokale weg en kruist met het fietsostradetraject. Conform de nieuwe wegencategorisering behoort de fietsostrade bijgevolg voorrang te hebben op de Broekweg. Gelet op de intensiteiten op de Broekweg en de aanwezigheid van een brug kan de fietsostrade evenwel niet zomaar in voorrang gestoken worden. Deze kruising dient verder onderzocht te worden, op korte termijn kan een fietsoversteek beveiligd met een lichtenregeling een oplossing zijn. Fietsers kunnen daarbij prioriteit krijgen in het ontwerp van lichtenregeling op basis van een aanvraagknop.

### 1.1.5 KRUISING RUPELBRUG

Aan de oostzijde van de Rupelbrug bevindt zich reeds een dubbelrichtingsfietspad dat gebruikt kan worden om de connectie te maken richting Boom. Om de connectie tussen fietsostrades ten noorden en ten zuiden van de Rupel te maken is een verbinding via een brug nodig waarbij ruimtelijk enkel een spiraalbrug inpasbaar is. Op basis van de exact te overbruggen hoogte dienen de uitvoeringsmodaliteiten bepaald te worden waarbij de voorgeschreven hellingsgraden van het fietsvademecum van toepassing zijn.

Onderstaande figuren geven een mogelijk concept voor de brug weer uitgaande van 5m hoogteverschil. Variant 1 maakt gebruik van een perceel van de gemeente, variant 2 maakt maximaal gebruik van de ruimte boven het water om weg te blijven van dit perceel.

## 1.2 (GEEN) FIETSERS OVER HET BUSSTATION

Ter hoogte van het station buigt de fietsostrade weg van het spoor richting de A12 om zo verder richting het zuiden en de Rupel te gaan. Fietsers die uit het noorden komen en als eindbestemming het station van Boom hebben, moeten rekening houden met een beperkte omrijfactor door eerst weg van het station te buigen en dan af te slaan richting het station waar ze rechtstreeks op de fietsenstalling uitkomen.

Intuïtief zullen fietsers, komende van het noorden, die de omgeving kennen of het station zien liggen de neiging hebben om rechtdoor over de busstrook richting station te fietsen. Hoewel dit een kort alternatief lijkt moeten fietsers door het busstation rijden om de fietsenstalling te bereiken. Er is te weinig ruimte om een fietsverbinding rond het busperron te integreren. Fietsers en bussen mengen op een busstation leidt onvermijdelijk tot conflicten tussen fietsers en vertrekkende bussen. Bovendien zal de doorgangsruijme voor fietsers indien bussen vanuit beide richtingen halteren beperkt zijn. Daarom dient de toegang tot de busstrook richting station duidelijk vormgegeven worden met een verbod op fietsen en een verhoogd voetpad om te vermijden dat fietsers over het voetpad rijden.



### **1.3 ONTWERP HALTES EN BRUG**

#### **PAPENSTEENSTRAAT - ANTWERPSESTRAAT**

Bij de opmaak van het masterplan voor de stationsomgeving zijn geen verkeerstellingen beschikbaar die toelaten om een inschatting te maken van de toekomstige intensiteiten op de brug. Gelet op de dimensionering en de halteplaatsen voor bussen op de brug zijn er volgende aandachtspunten:

- Het lijkt aangewezen om eerst te onderzoeken of een bushalte op de brug noodzakelijk is en de best mogelijke optie is. Dit heeft namelijk een aanzienlijke ruimtelijke impact.
- Doorstroming van het verkeer bij het halteren van bussen is een aandachtspunt. De ruimte op de brug is immers beperkt en nagenoeg volledig opgebruikt bij het halteren van een bus
- De lichtenregeling dient toerijgend verkeer te doseren om te vermijden dat het kruispunt zelf niet langer functioneert. Terugslag van wachtrijen op het kruispunt is een aandachtspunt
- Het lijkt aangewezen de bussen te laten halteren buiten de rijbaan zodat het kruispunt ook functioneert op momenten dat er een bus halteert.

### **1.4 PARKEREN AAN ZUIDZIJDE**

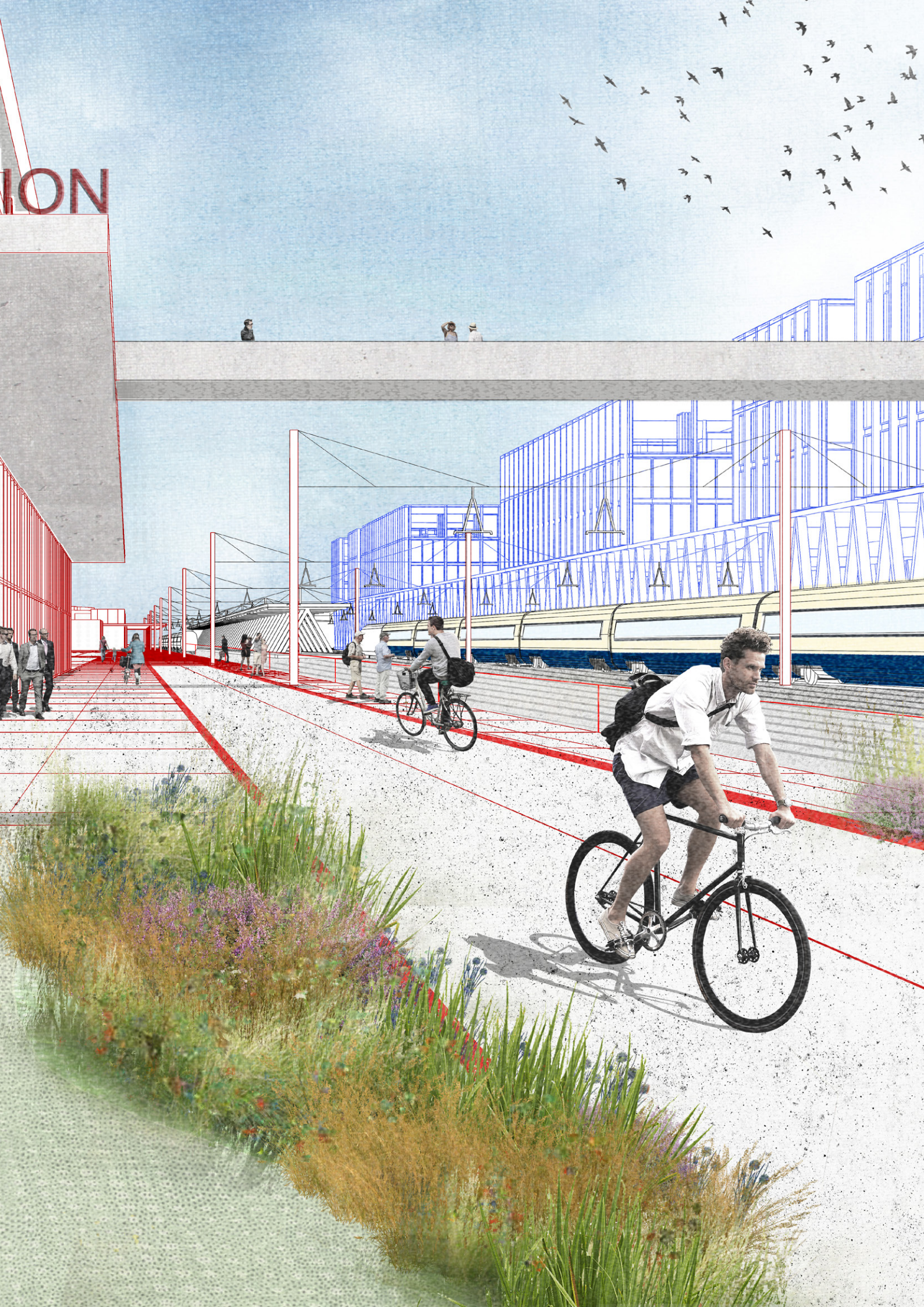
Aan de zuidzijde dient een parkeeronderzoek gevoerd te worden om het straatparkeren van bewoners in beeld te brengen. Op basis daarvan kunnen parkeerregimes uitgezet worden die waken over de principes van parkeren aan de zuidzijde: enkel K&R en kortparkeren, naast het bewonersparkeren. Andere doelgroepen hebben enkel ruimte aan de noordzijde van het station.



BOOM STATE



ION



OPGEMAAKT DOOR



VELD ARCHITECTEN

Square Eugène Plasky 92-94  
1030 Brussel

[www.veld.work](http://www.veld.work)  
[hello@veld.work](mailto:hello@veld.work)

atelier horizon

ATELIER HORIZON

Square Eugène Plasky 92-94  
1030 Brussel

[www.atelierhorizon.com](http://www.atelierhorizon.com)  
[info@atelierhorizon.com](mailto:info@atelierhorizon.com)

IN SAMENWERKING MET

Orientes

ORIENTES

Prins Boudewijnlaan 312 B5  
2610 Antwerpen

[www.orientes.be](http://www.orientes.be)  
[info@orientes.be](mailto:info@orientes.be)



TRAJECT

TRAJECT

Martelaarslaan 21  
9000 Gent

[www.traject.be](http://www.traject.be)  
[traject@traject.be](mailto:traject@traject.be)

COMMON  
GROUND

COMMON GROUND

Gaston Crommenlaan 8  
9050 Gent

[www.common-ground.eu](http://www.common-ground.eu)  
[info@common-ground.eu](mailto:info@common-ground.eu)

IN OPDRACHT VAN



PROVINCIE ANTWERPEN

Koningin Elisabethlei 22  
2018 Antwerpen

[www.provincieantwerpen.be](http://www.provincieantwerpen.be)  
[info@provincieantwerpen.be](mailto:info@provincieantwerpen.be)



GEMEENTE BOOM

Antwerpsestraat 44  
2850 Boom

[www.boom.be](http://www.boom.be)  
[info@boom.be](mailto:info@boom.be)



