

# Masterplan Bornem centrum

EEN LANDSCHAPPELIJK VERBONDEN, BELEVENISVOLLE  
EN VERKEERSVEILIGE DORPSKERN



## COLOFON

### Opdracht

Masterplan Bornem Centrum

### Datum

16 februari 2024

### Opdrachtgever

Gemeente Bornem

### Onderzoeksteam

#### Atelier Romain

Dendermondsesteenweg 50

9000 Gent

+32 (0) 9 233 69 76

info@atelierromain.be

www.atelierromain.be

Sally Lierman

Suzan Vanryckeghem

Lucie Harot

Pieter Foré

### Traject Mobility

Patrick D'haese

Het masterplan voor Bornem centrum is een masterplan waarbij samen met bewoners, bestuurders en experts een toekomstvisie wordt uitgezet voor het centrum. Het masterplan is een richtinggevend document dat een toekomstvisie uitschrijft voor de hoofdkern van de gemeente Bornem. Het vormt een kader voor toekomstige ontwikkelingen dat de eigenheid van het dorp alsook haar landschappelijke inpassing accentueert.

# Inhoud

Voorwoord	5
Participatief proces	7
Drie identiteitslijnen	11

## **RUIMTELIJKE ANALYSE** **19**

Situering	21
Groenblauw weefsel	23
Beleving en ontmoeting	41
Mobiliteit	61

## **LANDSCHAPSBELEVING - BEVRAGING** **81**

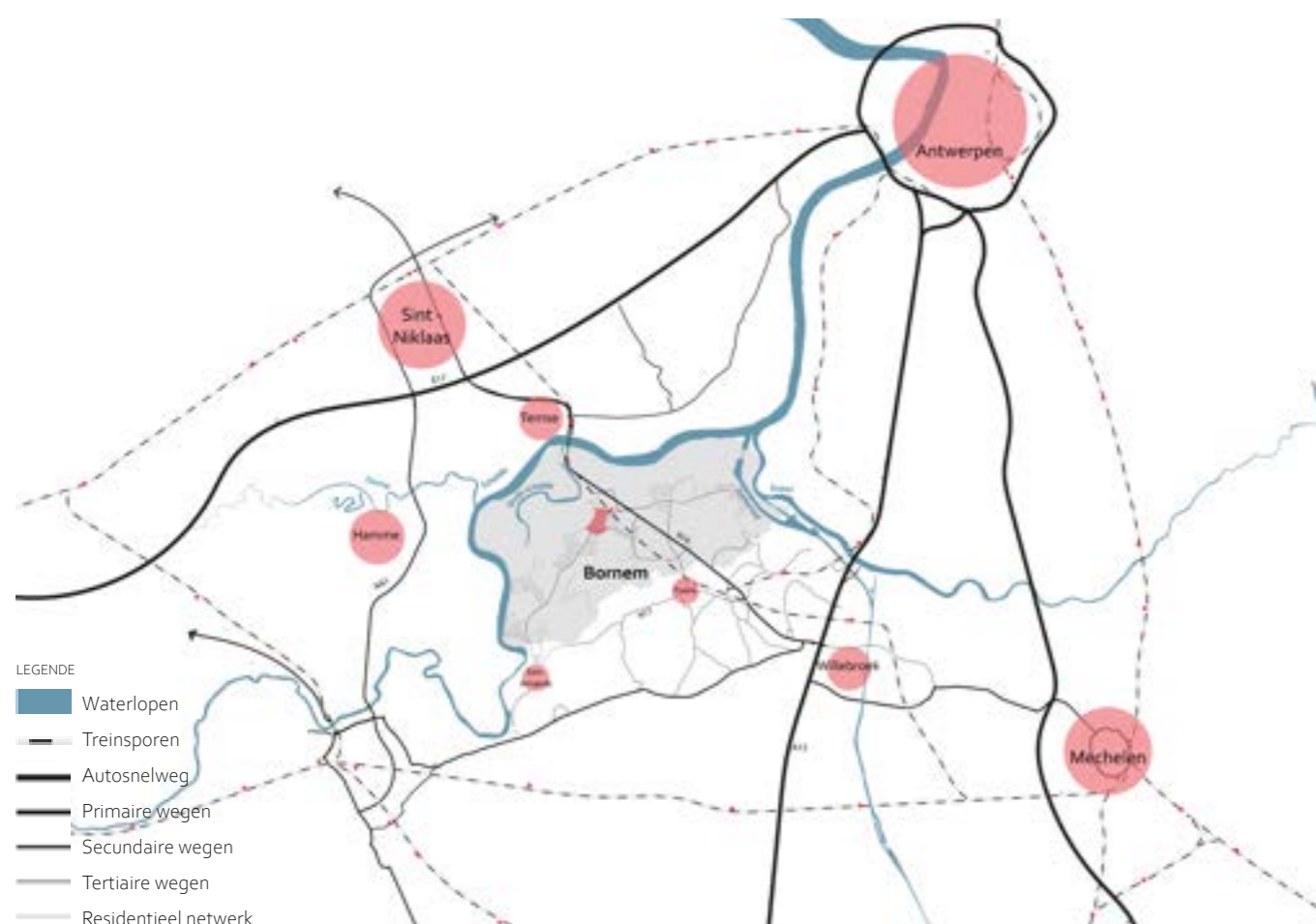
## **NAAR EEN TOEKOMSTGERICHT DORPSKERN** **93**

Naar een belevenisvol publiek dorpsweefsel	95
Naar een landschappelijk verbonden dorp met een klimaatrobuuste toekomst	113
Naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern	137
Strategische projecten	167

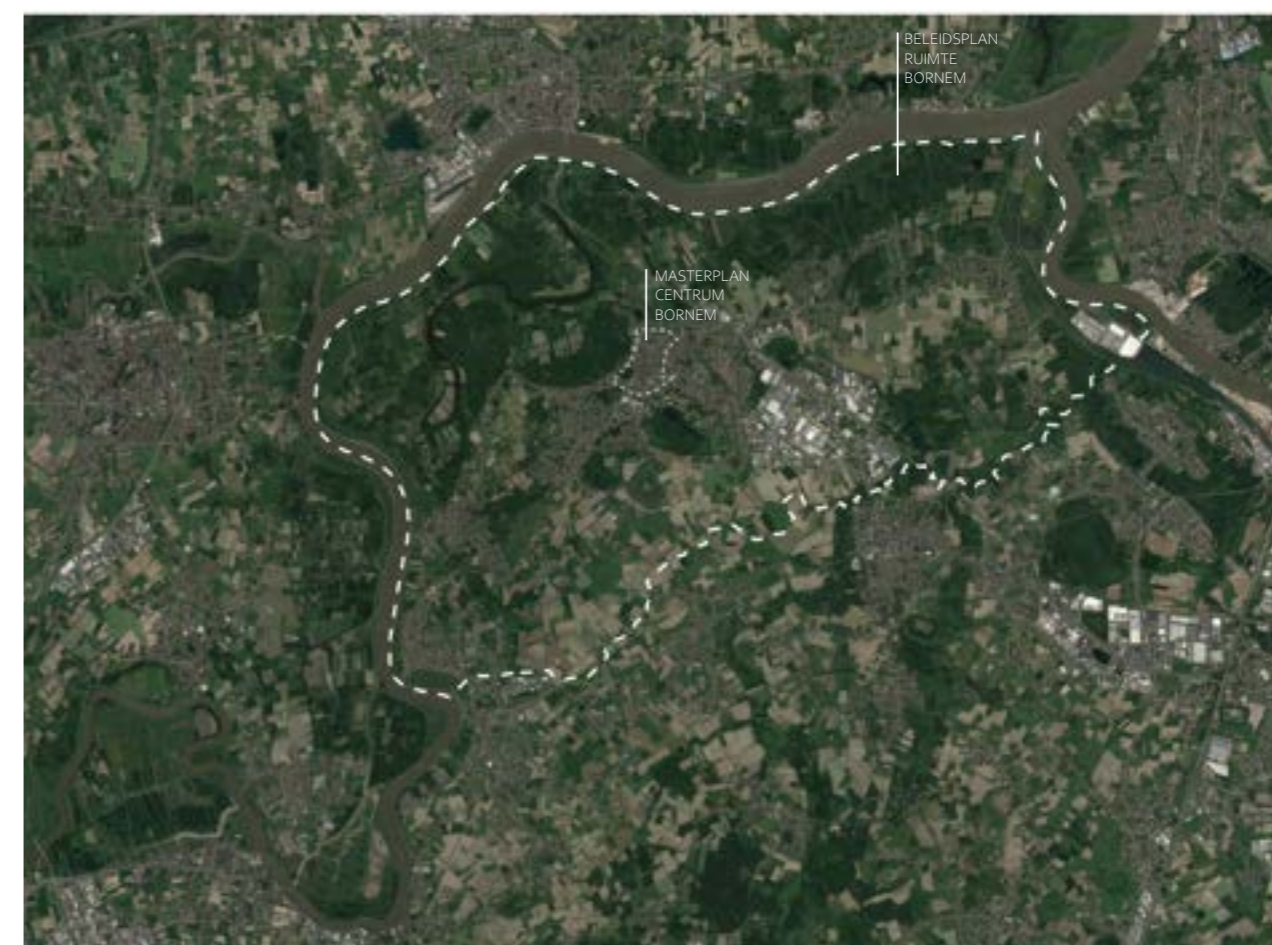
## **TRANSITIEAGENDA** **189**

## Voorwoord

Bornem is een actieve gemeente die niet alleen op planningsniveau maar ook op uitvoeringsniveau tracht te bouwen aan een leefbare en toekomstbestendige gemeente. Zo startte de gemeente al enkele jaren geleden met de opmaak van het Ruimtelijk Beleidsplan Bornem en is er in de afgelopen jaren al heel wat gerealiseerd op het terrein. Dit betreft echter vaak ad-hoc ingrepen waarbij het vaak ontbreekt aan een overkoepelende visie om de ingrepen echt tot hun recht te laten komen. De nood aan een samenhangende toekomstvisie voor het centrum van het dorp is dan ook hoog en een **noodzakelijke aanvulling en versterking op het Beleidsplan Ruimte**. Dit masterplantraject vormt een dankbaar traject om de brede visie verder uit te diepen en te verfijnen. Een frequente onderlinge aftoetsing tussen beide trajecten is dan ook cruciaal voor het slagen van de beide opdrachten.



Situering van het projectgebied ten opzichte van de verschillende infrastructuur rondom



Aanduiding scope masterplan Bornem centrum t.o.v. scope Beleidsplan Ruimte Bornem in opmaak

## Participatief proces

Dit masterplan is het resultaat van een intense samenwerking met de gemeente, betrokken actoren, experten en bewoners van Bornem centrum. Hiernaast een overzicht van de belangrijkste momenten van het participatief proces. Een gedetailleerd schema van het stappenplan is in bijlage terug te vinden.



Input en voorstellen werden verzameld op een grote luchtfoto van het centrum als communicatiemiddel naar de bewoners en stakeholders



Een van de workshop sessies tijdens de ontwerpdriedaagse



Raadpleging gemeenteraadsleden, leden BCSD en adviesraden



De lokale handelaars en horecauitbaters vormen een belangrijke groep in het centrum en werden dan ook nauw betrokken in de verschillende fasen van het masterplan



Verkennd gesprek met de jeugdraad

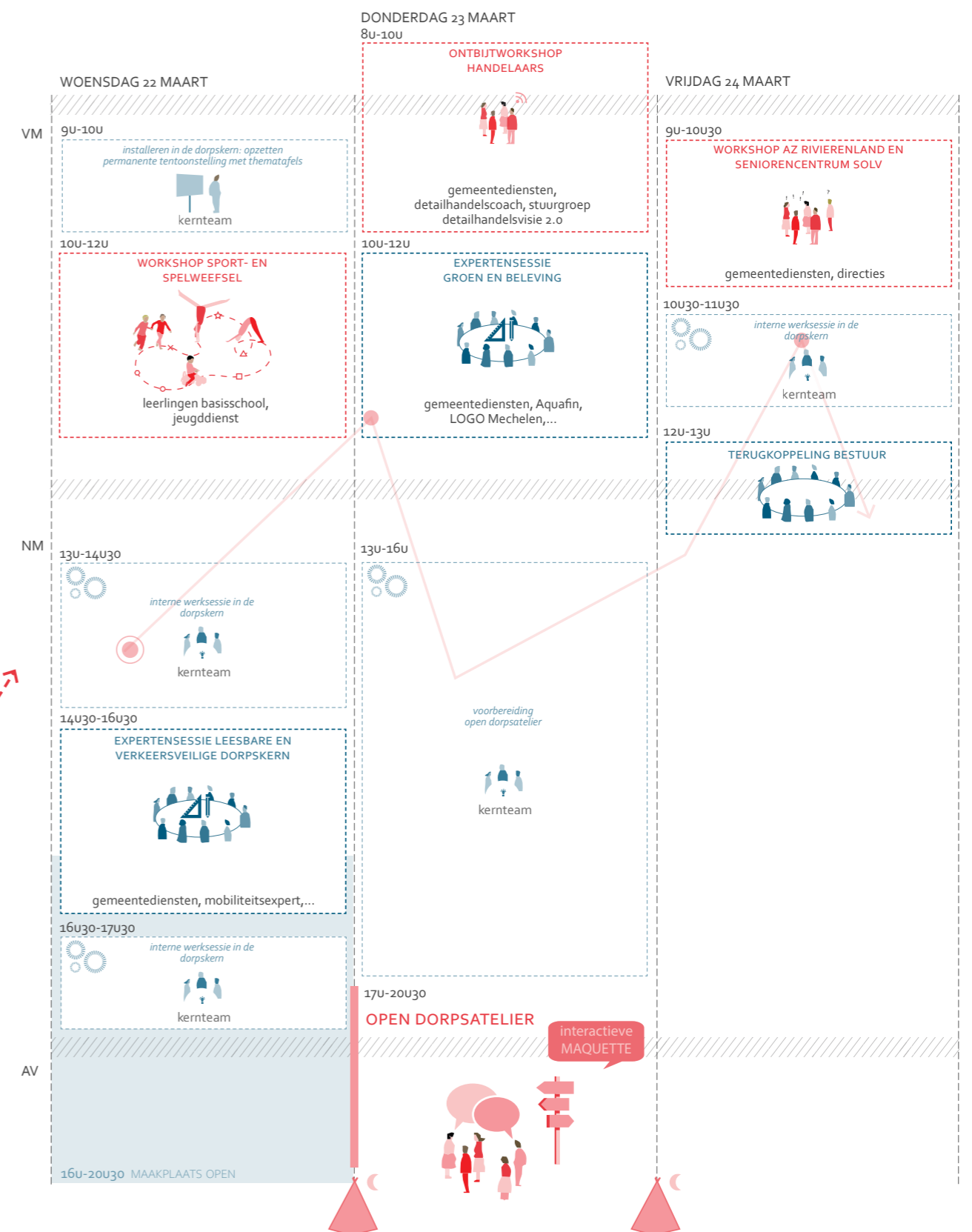


Bezoekers op het bewonersmoment tijdens de ontwerpdriedaagse

## Overzicht gevoerde proces

fase 1		
19 okt 2022	Afstemming en overleg traject Beleidsplan Ruimte Bornem	gemeentehuis
10 nov 2022	Verkennd gesprek mobiliteit	online
17 nov 2022	Gesprekstafel Mobiliteit	online
22 nov 2022	Gesprekstafel Lokale Economie	online
22 nov 2022	Gesprekstafel Toerisme & Erfgoed	online
26 nov 2022	Gesprekstafel Jeugdraad	jeugdhuis Breeven
4 dec 2022	Uitwisseling input bevraging bewoners gekoppeld aan traject Beleidsplan Ruimte (deel Centrum Bornem)	archief gemeente
22 dec 2023	Planteam	online
9 jan 2023	Terugkoppeling college	gemeentehuis
24 jan 2023	Gesprekstafel seniorenverenigingen	gemeentehuis
31 jan 2023	Gesprekstafel handelaars	gemeentehuis
7 februari 2023	Raadpleging gemeenteraadsleden, leden BCSD en adviesraden	KSV Bornem
fase 2		
9 februari 2023	Interne workshop mobiliteitsexpert	kantoor
10 februari 2023	Overleg jeugddienst	online
<b>22-24 maart 2023</b>	<b>Ontwerpdriedaagse met verschillende experten- en workshopsessies en bewonersmoment</b>	<b>maakplaats</b>
27 maart 2023	Terugkoppeling college	gemeentehuis
20 april 2023	Interne workshop mobiliteitsexpert	kantoor
fase 3		
22 mei 2023	Terugkoppeling college	online
27 juni 2023	Workshop actieagenda diensten	gemeentehuis
2024	Raadpleging gemeenteraadsleden, leden BCSD en adviesraden	KSV Bornem
2024	Slotmoment met bewoners	maakplaats

## Programma ontwerpdriedaagse



## Drie identiteitslijnen

Uit eerste gesprekken met verschillende diensten van de gemeente Bornem en (voorgaande) bevestigingen van verschillende inwonersgroepen, volgen drie identiteitslijnen voor het centrum waarop het masterplan wenst in te zetten: Naar een landschappelijk verbonden dorp, naar het versterken van het publiek dorpsweefsel - een belevenisvolle dorpskern vol leven en naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern. Deze worden op de volgende pagina's verder toegelicht.

Het onderzoek, vertrekkende vanuit systeemdenken, beoogt een benadering vanuit de ruime context van het dorp. Het systeemdenken dwingt ons niet enkel naar het centrum te kijken, maar in al zijn facetten de connectie te zoeken met zijn ruime omgeving. De drie identiteitslijnen worden doorheen het masterplan geïntegreerd benaderd.

## Naar een landschappelijk verbonden dorpskern

Bornem centrum is omgeven door een divers groen landschap. Het dorp ontleent zijn identiteit door zijn ligging in de oude arm van de Schelde met het Graafschap als uitzonderlijk natuurgebied, de waterrijke depressie van het Breeven als groene recreatieve long en het landbouwlandschap de Spierbroekpolder als onontdekte parel. Toch brengt dit landschap nog te weinig kwaliteiten tot in de kern van het dorp. We zien dan ook een belangrijke ruimtelijke uitdaging in het binnenbrengen van het landschap tot in de kern van het dorp. Dit gepaard met nieuwe kansen voor ontmoeting, ook in de onmiddellijke nabijheid van de woning.

Door het uitrollen van groene stapstenen en een fijnmazig groenblauw netwerk maken we het omliggende landschap tastbaar en beleefbaar in het dorp. Zo wordt het contrast tussen de open ruimte en de bebouwde kern minder hard.

Door in te zetten op een landschappelijk beleefbaar dorp wil het masterplan tevens meebouwen aan een klimaatrobuuste toekomst. Hoe kunnen we deze twee ambities combineren? Ecologische groen(blauwe) corridors doorheen de dorpskern kunnen essentiële 'diensten' bundelen: extra opslag van regenwater, creëren van nieuwe habitats voor planten en dieren, afkoeling van de kern, verstillings, een gezonde leefomgeving, gezonde bodemstructuur,... Deze corridors kunnen



lopen via te vergroenen en ontharden straten en pleinen in het openbaar domein, via de opname en het versterken van bestaande bosgroepen, als via kansen op het privaat domein.

### Via groene stapstenen

Een klimaatrobuuste dorpskern wordt niet enkel gevormd door zijn grote omliggende landschappen maar evenzeer door de vele kleine landschapselementen. Aandacht voor deze vele kleintjes (zoals groendaken, gevelgroen, groene slingers, pocketparkjes) is belangrijk voor de te bereiken doelstellingen. Bovendien liggen heel wat kansen in een transformatie en/of herinrichting van enkele binnengebieden.

### Via visuele verbindingen

Het centrum van Bornem is gelegen op een smalle stuifzandrug, die de potentiële overstromingsvlakte van de Schelde begrenst. Visuele relaties met het omliggende landschap bouwen mee aan de identiteit van het dorp. Door het behouden en versterken van visuele

vista's die we vanop de stuifzandrug kunnen ervaren, alsook doorzichten vanuit de dorpsstraten, kan men de beleving van het dorp versterken.

### Via nieuwe poorten tot het omliggende landschap

Het Graafschap grenst helemaal tot tegen de dorpskern in de Achterweidestraat. De toegang tot het gebied vanuit het centrum bevindt zich via de historische kasteeldreef naast het AZ Rivierenland of de Oudedreef, nog voorbij de Sint-Bernardusabdij. De andere toegangen liggen verder uit het centrum en kunnen gekoppeld worden aan randparkings voor de toerist-recreant. Voor de Bornemnaar zelf kan worden onderzocht of één of meerdere kleine, informele poorten tot het Graafschap waardevol kunnen zijn in de beleving van dit omliggende landschap. Diezelfde uitdaging geldt voor de relatie van het dorp met het waterrijk recreatief domein Het Breeven.



## Naar een belevenisvol publiek dorpsweefsel

Bornemnaars genieten van de unieke troeven die de omliggende landschappen te bieden hebben. Desondanks liggen in het dorp zelf nog heel wat kansen weggelegd om een kwaliteitsvol publiek dorpsweefsel uit te bouwen met ruimte voor kleinschalig groen en ontmoeting in de onmiddellijke nabijheid van waar men woont of werkt.

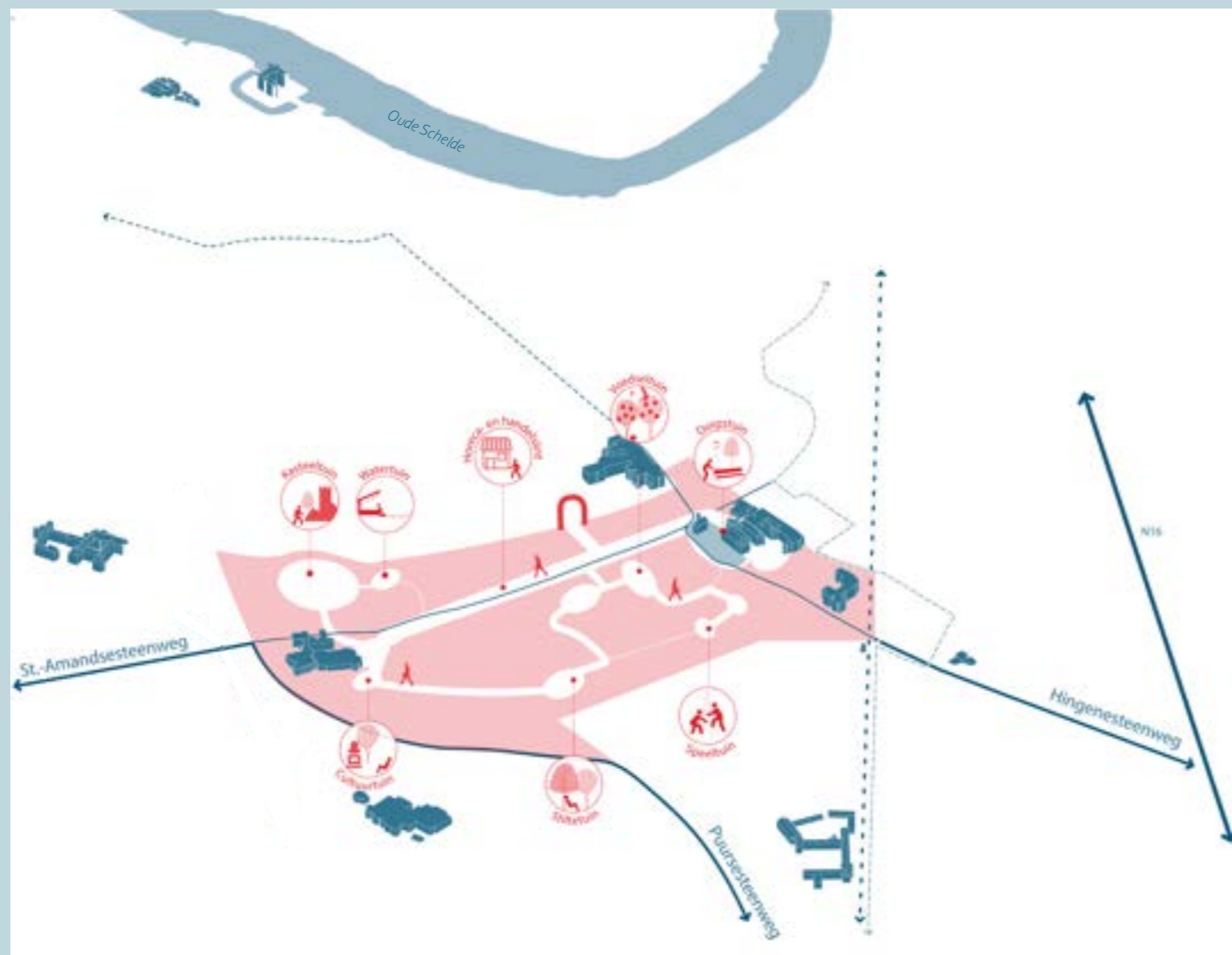
De kwalitatieve publieke ruimte in de vrij dens bebouwde kern is op heden

relatief beperkt. De weinige open ruimte is veelal verhard en/of in gebruik als parkeerruimte. Er is nood aan ruimte voor ontmoeting in de dorpskern op schaal van de bewoner. Via een uitgebreide bewonersbevraging bij de aanvang van het traject willen we polsen naar recreatieve en functionele routes die de Bornemnaar neemt doorheen de kern, maar ook verblijfs- en ontmoetingsplekken. Waar ontmoeten ze elkaar? Wat zijn de favoriete plekjes in het dorp om te vertoeven?

We zien kansen in het versterken of

het uitbouwen van een verfijnd publiek dorpsweefsel als een halssnoer doorheen het dorp met kleine en grote parels in de kern die aan elkaar geregen zijn via een netwerk aan actieve wegen. We zetten in op de leesbaarheid van dit publieke dorpsweefsel via het aanraken van de beeldkwaliteit en wijze van materialisatie en signalisatie. Niet alleen voor de actieve weggebruiker maar ook voor de automobilist moet duidelijk zijn dat men zich in het verblijfsgebied begeeft. Via dit verkeersveilige dorpsweefsel kunnen ook kinderen op een veilige manier en zelfstandig de school bereiken.

beeldkwaliteit van de bebouwde ruimte is een zekere toepassing van duidelijke stedenbouwkundige regels af te lezen, alleen resulteert dit niet altijd in een kwaliteitsvolle woonomgeving die het DNA van het dorp versterkt. Ook daar zien we een duidelijke opgave in de kern van Bornem. Kwaliteit schuilt niet alleen in aansluitende bouwhoogtes en een kleinschalig materiaalgebruik, maar ook in de wijze waarop bijvoorbeeld een gevel interageert met de publieke ruimte, in geveldetailering,... Vanuit een benadering van de publieke ruimte gaan we op zoek naar de kwaliteit van de bebouwde ruimte.



## Beeldkwaliteit van het dorp

Ook de inbedding van identiteitsbepalende bebouwing en de aansluiting van nieuwe bebouwing hierop zijn belangrijk in dit verhaal. De verdere uitbouw van deze publieke dorpsas dient ook het horeca-handelsgebied vanuit één samenhangend verhaal te versterken. Regels staan niet altijd garant voor kwaliteit. In de lezing van de



## Naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern

De verkeersveiligheid in de dorpskern kan beter. Dit is reeds langere tijd een hooggeplaatst agendapunt in de gemeente. In het verleden zijn verschillende bevragingen bij bewoners afgenomen, visies opgemaakt en testopstellingen uitgevoerd. In 2017 werd een voorstel tot mobiliteitsplan opgemaakt voor Bornem (niet verankerd in het beleid). Het masterplan neemt deze kennis mee en bouwt hierop voort.

De aanwezigheid van het Graafschap als recreatieve pool en enkele voorzieningen met bovenlokale aantrekkingskracht zorgen voor leven in de kern, maar leggen eveneens een mobiliteitsuitdaging bloot. Vooral de bereikbaarheid van het AZ Rivierenland vormt gezien zijn ligging een uitdaging. Op een gewone weekdag voel je reeds de druk van in- en uitgaand autoverkeer rondom het Cardijnplein met een grote impact op de verkeersleefbaarheid van de kern. Vanuit de ambitie te evolueren naar duurzaam verbonden dorpskern zien we kansen in

het verhogen van de leesbaarheid en de verkeersveiligheid van de kern.

### Alternatieve vervoersmodi

In de eerste plaats zien we kansen in de uitbouw van duurzame mobiliteitshub. Het optimaliseren van infrastructuur voor alternatieve vervoersmodi kan het belang ervan doen toenemen in de dorpskern. Het treinstation van Bornem en de fietssnelweg F18 vormen hier belangrijke troeven. De oriëntatienota van de vervoerregio Mechelen toont aan dat op vandaag reeds veel fietsverkeer is tussen Bornem en Puurs. Door de uitbouw van een kwalitatieve stationsomgeving met mobipunt, in aansluiting met de bushalte en de fietssnelweg, kunnen deze troeven verder versterkt en uitgebouwd worden (bv. met (elektrische) deelauto's en deel(bak)fietsen).

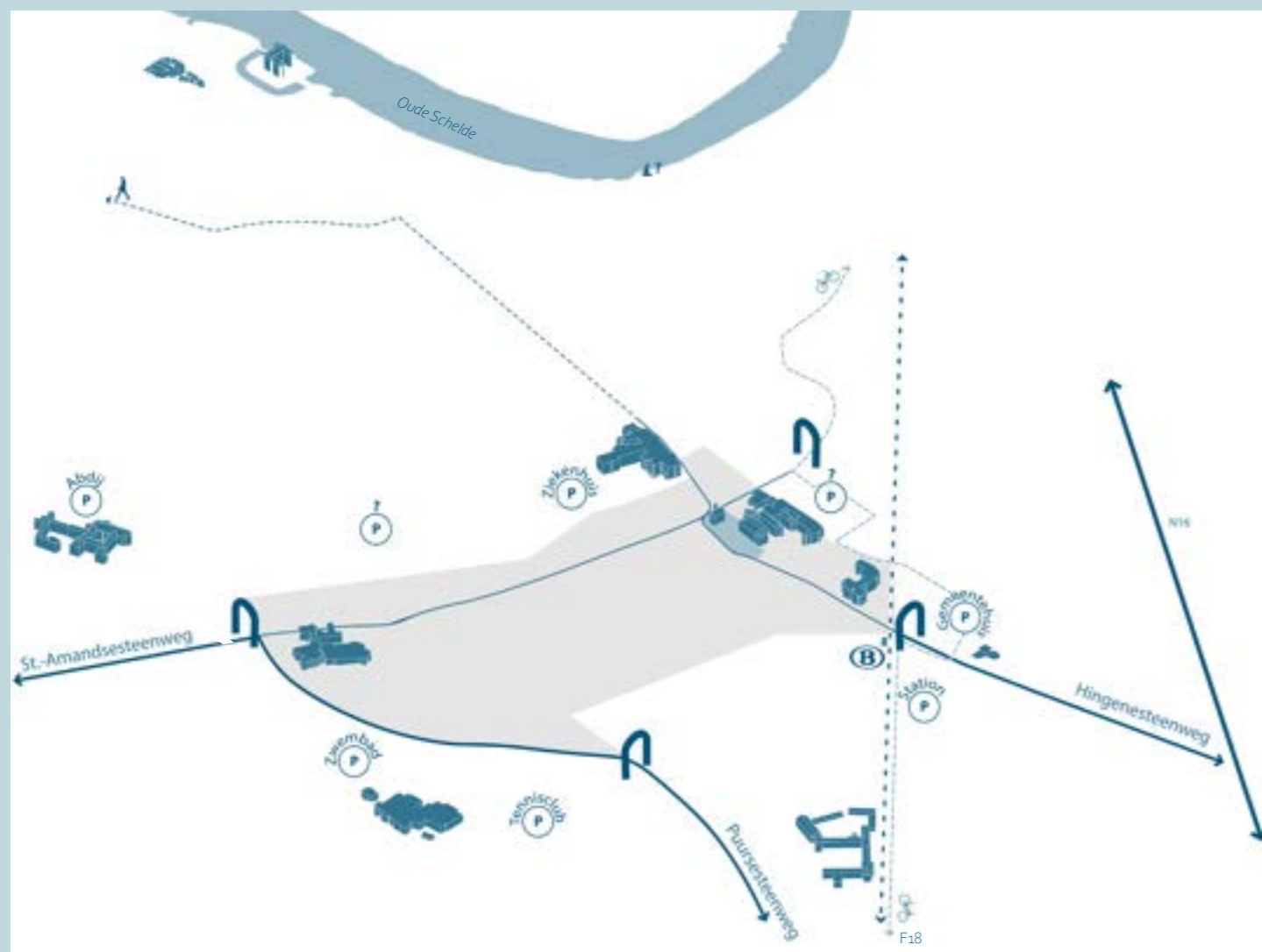
### Parkeervoorzieningen

Als tweede focus wenst het masterplan in te zetten op heldere en doordachte parkeervoorzieningen met oog voor een autoluwe kern ten voordele van de leefbaarheid, zonder de bereikbaarheid in het gedrang te brengen. De parkeerruimte in de rand van het dorp komt hier in beeld. Enkele randparkeerhavens laten toe om de auto bij het binnenrijden van de kern meteen achter te laten. Op vandaag zijn reeds een aantal (potentiële) randparkings aanwezig in de kern gelegen op strategische plekken, andere doen dan weer afbreuk aan de beeldkwaliteit of

vormen een hindernis voor wat betreft het binnentrekken van het landschap in het dorp. In samenspraak met gemeente, bewoners en handelaars zal worden onderzocht wat de huidige parkeerbehoefte is, wat de betekenis is van de huidige parkeerruimte in het dorp, maar ook welke knelpunten en kansen er vandaag liggen. Op vandaag zijn heel wat binnengebieden eenzijdig ingericht als parking. Enkele parkeerterreinen integreren in nieuwe bouwopgaves zien we bijvoorbeeld als kansen om binnengebieden uit te bouwen tot een belevenisvolle ruimte voor groen en ontmoeting.

### Mobiliteitskamers

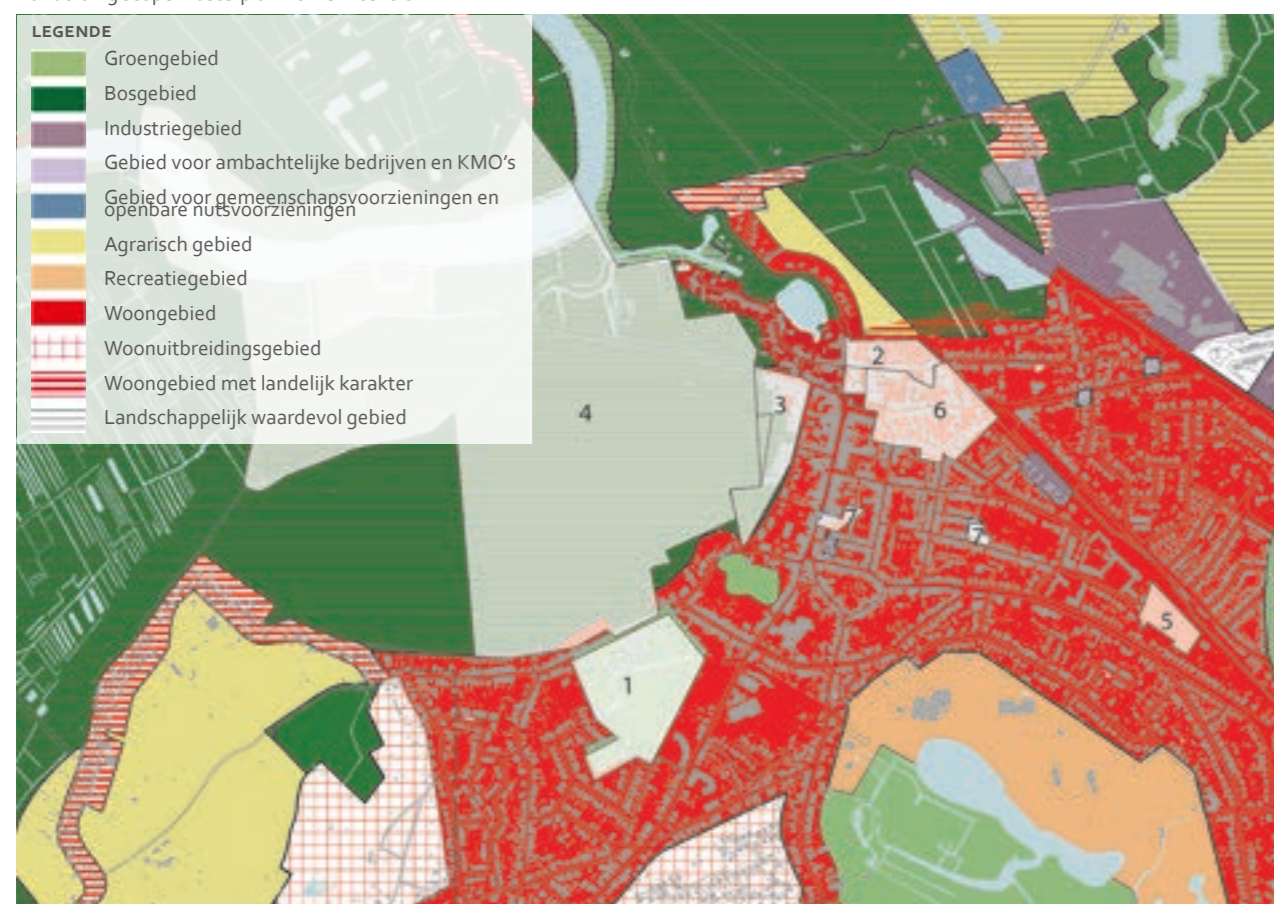
Als derde leggen we de focus op de dorpskern door de uitbouw van enkele mobiliteitskamers die een uitspraak formuleren over doorgaand en bestemmingsverkeer. Op die manier zien we heel wat kansen voor een autoluwe dorpskern die bijdraagt aan de leefbaarheid van de kern. We zetten in op duidelijke en leesbare toegangspoorten langsheen de hoofdinvalswegen tot het dorp.



**RUIMTELIJKE ANALYSE**



Aanduiding scope masterplan Bornem centrum



Geldende planologische context: Gewestplan + RUP's

## Situering

### Scope masterplan

Voorliggend masterplan doet, ter verfijning van het Beleidsplan Ruimte, uitspraken over Bornem centrum. Het projectgebied omvat het winkelgebied en de omliggende straten met o.a. het AZ Rivierenland, Kardinaal Cardijnplein, OLVP scholencampus, seniorencentrum OLV, stationsplein, de motte "Den Dulf", Kruisberg en CC Ter Dilft. In het noorden wordt het projectgebied afgebakend door de Mannewiel en parking Dries, ten oosten door de spoorweg met het station, ten zuiden door de Abdi van Bornem en Het Breeven en ten westen door het Graafschap.

De vier invalswegen Sint-Amandsesteenweg, Puursesteenweg, Temsesteenweg en Hingenesteenweg verbinden Bornem centrum met haar buurgemeenten. Vanuit Bornem kan men relatief snel de regionaal stedelijke gebieden, Sint-Niklaas en Mechelen, bereiken met de trein, via de fietssnelweg F18 of via de N16 met de wagen.

### Juridisch-planologische context

#### Gewestplan (1962)

Het studiegebied bestaat voornamelijk uit woongebied en is ingesloten tussen het Graafschap, bestemd als parkgebied en het Breeven gedeeltelijk bestemd als recreatiedomein.

#### Omliggende RUP's

Er zijn diverse ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in het studiegebied:

1. RUP Abdi
2. RUP Driesstraat
3. RUP Sint-Jozefskliniek
4. RUP Oude schelde (in opmaak)
5. RUP Lindestraat
6. RUP Stationsstraat
7. RUP achterhaalde bedrijventerreinen

Het BPA 'Landelijk gebied centrale strook' is ook van toepassing op het studiegebied maar omvat enkel het Graafschap en omliggende groengebieden.

Naar een landschappelijk verbonden dorpskern

## **Groenblauw weefsel in beeld**

Naar een landschappelijk verbonden dorpskern

## Groenblauw weefsel

### LEGENDE

	watergang
	bestaande vergroende straat
	nieuwe vergroende straat
	te versterken blauwe structuur
	te versterken groene structuur
	grasland, akker, heide
	bos / publiek groen
	kerk

### Wat zegt het Beleidskader leefbare dorpen?



#### ROBUUST GROENBLAUW NETWERK

##### Algemene acties

B. Vergroenen van straten en spoorweg als lineaire groenverbindingen

Indicatief kunnen volgende straten worden onthard (niet-limitatief):

Absveldstraat, Boomstraat, Breevendreef, Dultfstraat, Hingenesteenweg, Kroonstraat, Puursesteenweg, Priesterveld, Sint- Amandsesteenweg, Stationsstraat, Temsesteenweg tussen bedrijven ter hoogte van Mansbroekveld

##### Gebiedsspecifieke acties

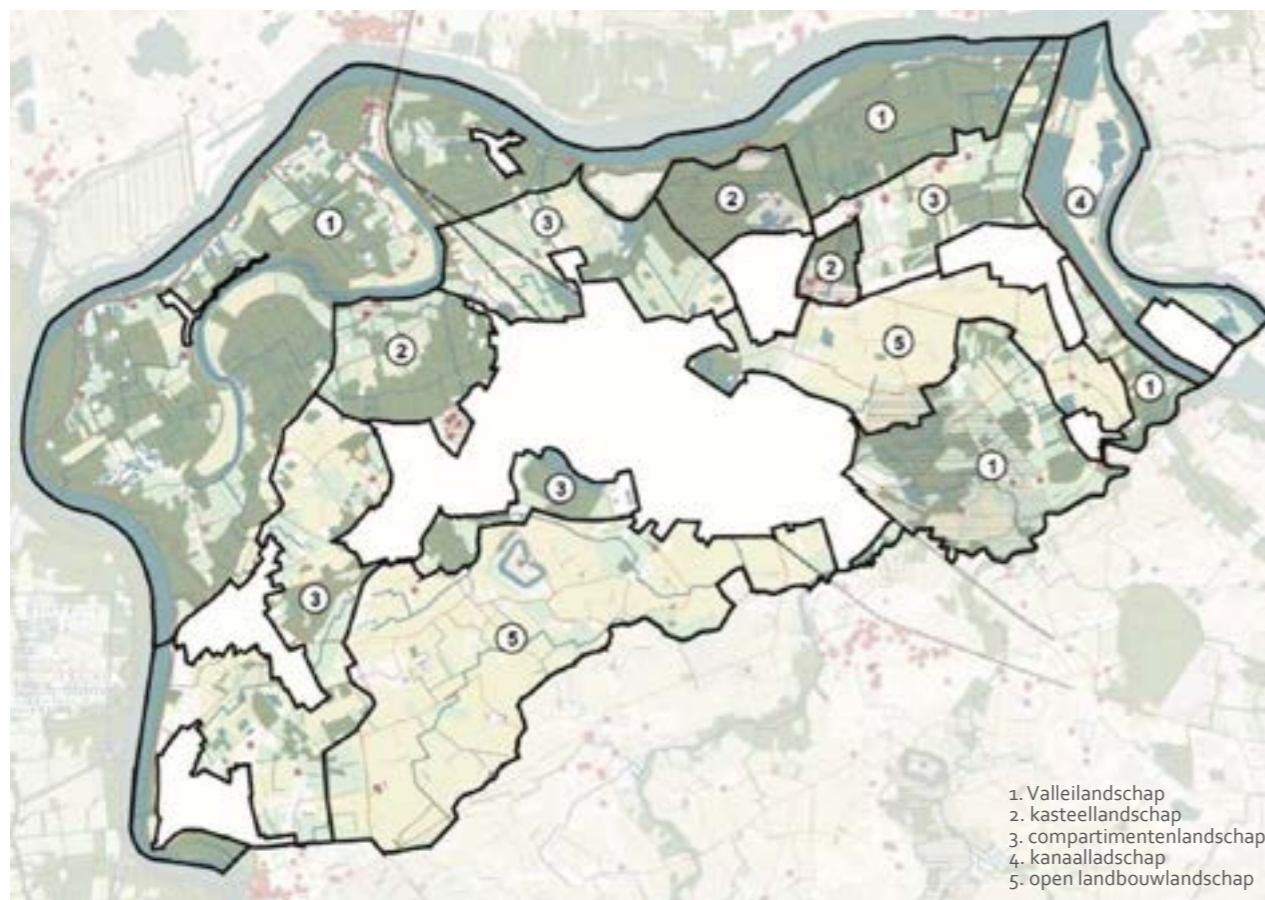
1. Ruimte geven aan de blauwe structuur Donkloop - Guil - Beekje
2. Dichter bij elkaar brengen van Klein Mechelenloop, Priesterveldloop en Koningsbeek
3. Versterken van Motte den Dultf - In samenspraak met alle belanghebbenden en in het kader van een onderhandelingstraject een stedenbouwkundige visie/masterplan opstellen, met bijzondere aandacht voor het behoud van de groen- en erfgoedwaarde



Beleidskader leefbare dorpen - Overzichtskaart leefkwaliteitsthema "robuust groenblauw netwerk" (bron: studiebureau Omgeving, 2022)



Landschappelijke inbedding en situering tav overstromingsgebied. Centrum Bornem is strategisch hoger gelegen op een zandrug én omringd door prachtige landschappen (Atelier Romain, 2022)



Beleidsplan Ruimte - Synthesekaart landschapseenheden Bornem (kaart: studiebureau Omgeving, 2022)

## Het centrum omringd door landschappelijke troeven

Bornem centrum is omringd door waardevolle, groene landschappelijke troeven! Het dorp ontleent zijn identiteit door zijn ligging in de oude arm van de Schelde met het **Graafschap** als uitzonderlijk natuurgebied, de waterrijke depressie van het **Breeven** als groene recreatieve long en de **Spijbroekpolder** als nog weinig gekend, maar aantrekkelijk mozaïeklandschap.

Het Beleidsplan Ruimte onderscheidt vijf grote landschapseenheden binnen het grondgebied Bornem. Elk van deze landschapseenheden hebben hun eigen landschappelijke identiteit.

1. Het **valleilandschap** wordt gekenmerkt door natte, lagergelegen gronden die zo goed als volledig overstromingsgevoelig zijn.
2. Het **kasteellandschap** betreft de historisch ontworpen (kasteel)domeinen.
3. Het **compartimentenlandschap** is een erg afwisselend landschap dat wordt gekenmerkt door gesloten boszones, open akkers en weilanden en historisch gegroeide bebouwing (woonkernen en woonlinten).
4. Het **kanaallandschap** hangt samen met de vallei van de Rupel.
5. Het **open landbouwlandschap** is een open landschap bestaande uit vruchtbare landbouwgronden.

Deze landschappen hebben niet alleen een hoge **natuurlijke waarde** maar trekken ook heel wat **toeristen** aan naar de streek, mede door de aanwezigheid van enkele belangrijke **historische sites**. Dit blijkt ondermeer uit het recentelijk opgezet toeristische netwerk "Kastelen van de Schelde". Dit project is tevens een grote troef in de kandidatuur van de **Scheldevallei** om erkend te worden als **Nationaal Park**.

Met de **Abdij van Bornem** als tweede **onthaalpoort** tot het **Kasteel van Bornem** en als onthaalpoort tot het **rivierpark Scheldevallei** beschikt de gemeente over een grote troef om ook de groene dooradering en hiermee de beleving van het centrum naar een hoger niveau te tillen.



Sneede door het typerende landschap vanaf het kasteel van Bornem tot het Breeven (Atelier Romain, 2022)



Het Graafschap (2) vormt met zijn historische bomendreven de grootste groene long direct aantakend op het centrum



Zicht op het compartimentenlandschap (3) in de Spijbroekpolder gelegen achter de Broekstraat



Toeristische netwerk "Kastelen van de Schelde" (kaart: Toerisme Scheldeland)



Ecologisch waardevolle landschappen

- LEGENDE**
- Akkerland
  - Bosgebied
  - Grasland
  - Recreatiegebied
  - Bebouwing
  - Natura 2000 en biologisch waardevolle gebieden

Gelijklopend aan de opmaak van dit masterplan is Atelier Romain bezig met de opmaak van het **RUP Oude Schelde**, tevens in opdracht van de gemeente Bornem. De scope van dit RUP behelst de Oude Schelde arm, de direct aanpalende landbouwpercelen en het Graafschap. De opmaak van dit RUP beoogt ondermeer het versterken van de landschappelijke -, ecologische - en erfgoedwaarden, het mogelijk maken van een toeristisch-recreatieve ontwikkeling met een belevingscentrum in het kasteel en het optimaliseren van het netwerk aan actieve wegen.

zie ook RUP Oude Schelde (in opmaak door Atelier Romain 2023)



Kasteel Marix de Sainte-Aldegonde gelegen in het Graafschap



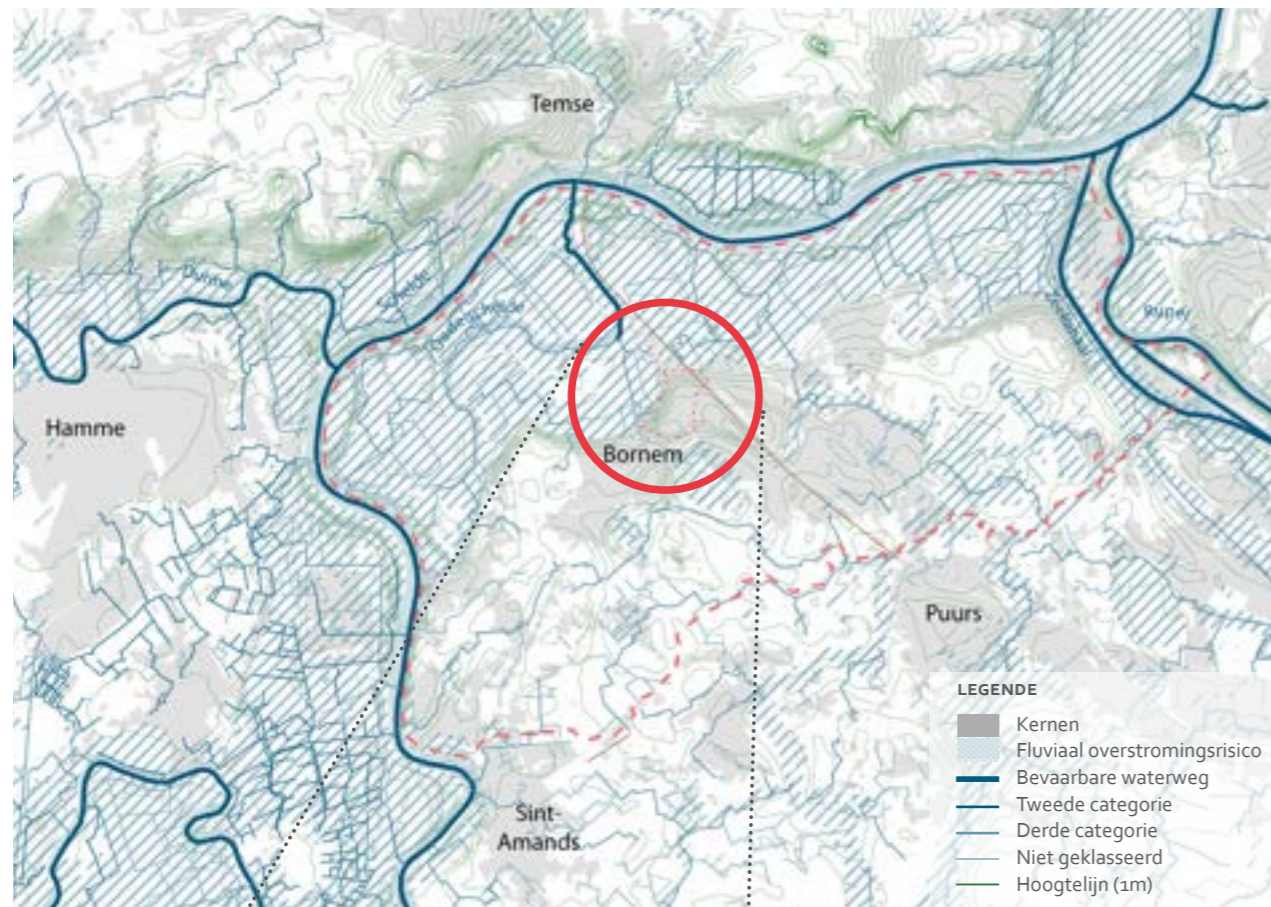
Heraanleg Kasteelstraat met historische bomendreef: belangrijke verbinding tussen het kasteel en Bornem centrum (Render: Stramien)



De Abdij van Bornem als belangrijke toeristische onthaalpoort



Toeristische dienst in het centrum van Bornem



Overzichtskartaal blauwe netwerken



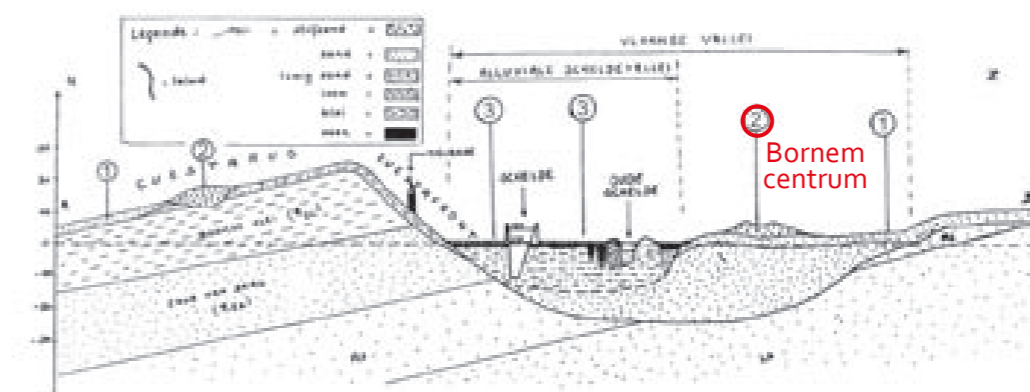
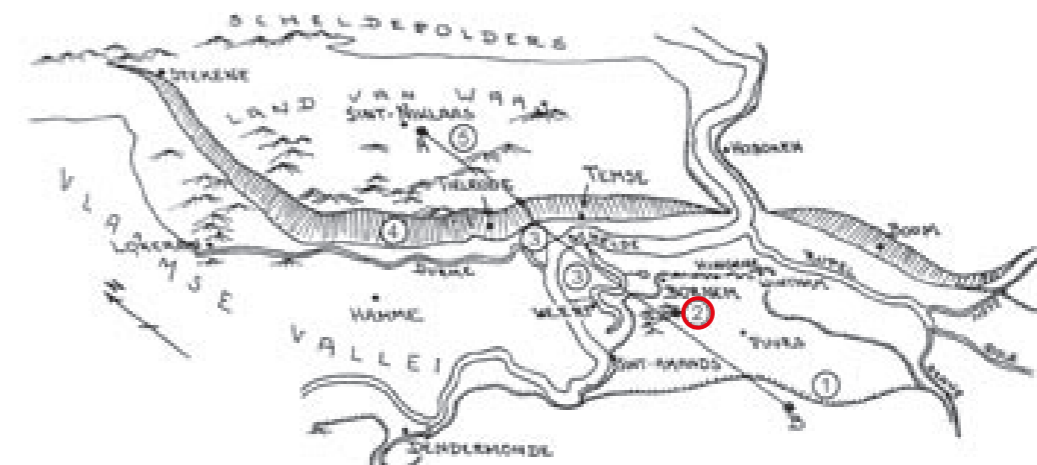
Ferrariskaart (1777) met overstroming Schelde

## Watersysteem - belangrijke taakstelling voor de dorpskern

Het centrum van Bornem is gelegen in de oksel van de Schelde en de Rupel op een **smalle stuifzandrug** begrenst door de alluviale vlakke van de Schelde. Deze strategische ligging is historisch gegroeid als reactie op de potentiële overstromingen van de Schelde. De regio Klein-Brabant werd regelmatig geteisterd door waterrampen en overstromingen.

De Oude Schelde is een 6 km lange zijarm van de Schelde die in de 13e eeuw werd afgesloten. Langs de watervlakte zijn kenmerkende 'vissershutjes' te zien met soms sterk vertuinde zones.

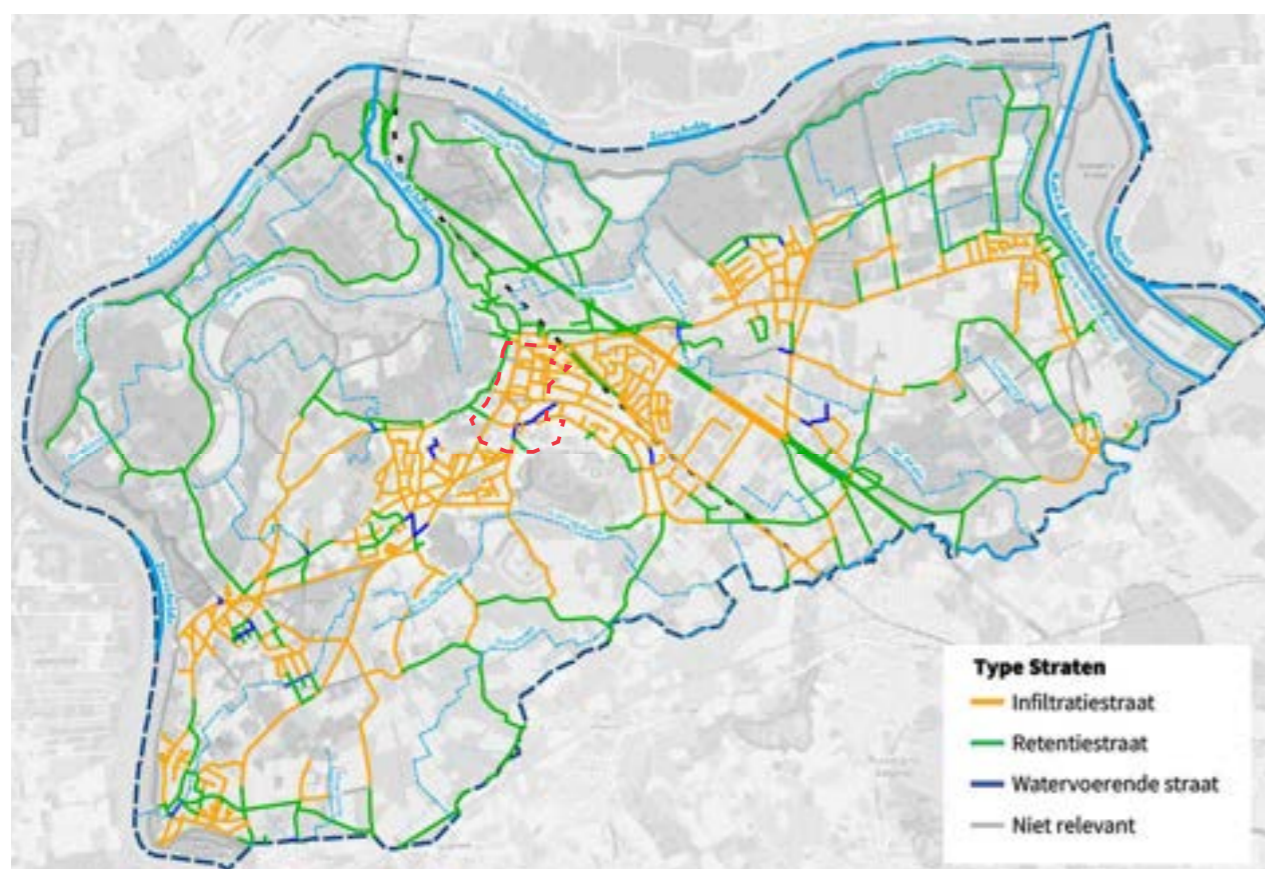
De link tussen het dorp en het landschap is op vandaag zoek, met uitzondering van de recente heraanleg van de Kasteeldreef. De groenblauwe dooradering doorheen het centrum is beperkt. De Donkloop loopt van het Breeven via de Guil, tussenin de Dulfstraat en de Abdij, door het Graafschap in de Oude Schelde. Het Beleidsplan stelt **de Guil** aan als **'te versterken blauwe structuur'** om het blauwe netwerk doorheen het centrum zichtbaar te maken.



Reliëfoverzicht en geologische doorsnede van de Vlaamse Vallei bij Bornem.  
1. dekzandgebied; 2. stuifzandgebied; 3. alluviaal gebied; 4. cuestasfront; 5. cuestasrug.  
(bron: De Coster et al. 1987, p. 439-440)



Waterdiepte pluviale overstromingen (2050)



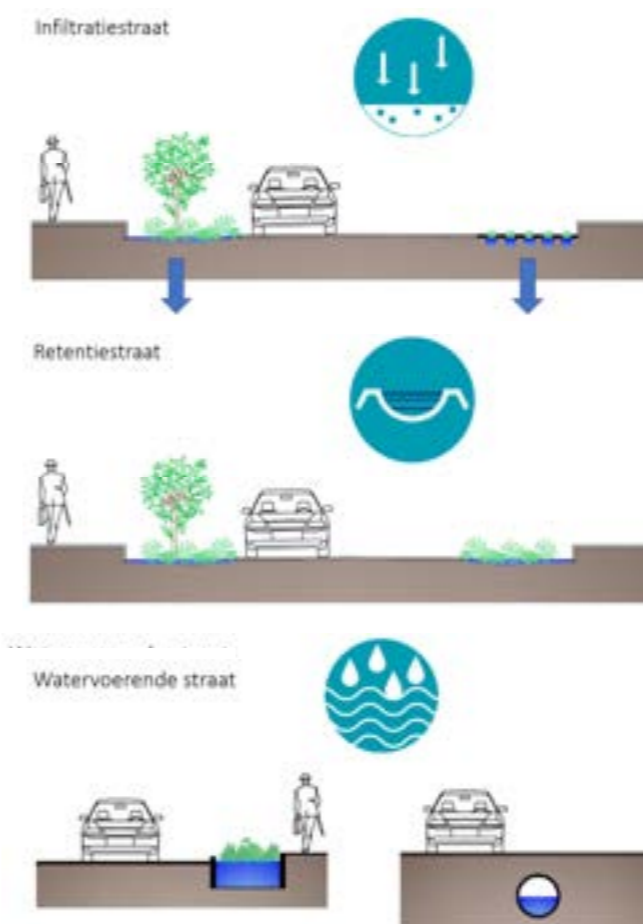
Typen straten volgens waterfunctie (Hemelwaterplan Bornem, 2022)

Nevenstaande kaart toont de waterdiepte bij pluviale overstromingen in 2050 aan. Ondanks de **sterke verharding** van de kern zal het dorp, omwille van zijn ligging op een stuifzandrug, in 2050 in zekere mate onaangetaast blijven voor pluviale overstromingen. Het water vloeit af naar lager gelegen gebieden die hierdoor grotere gevolgen kennen, zoals het Breeven, de Breevendreef, woonwijk Zavelberg... Desalniettemin heeft de dorpskern, gelegen op een droge en zandige grond en dus goed infiltrerbaar, een belangrijke taakstelling voor de ontlasting van de lager gelegen, omliggende wijken en gebieden. Ontharding en vergroening bieden niet alleen kansen tot waterinfiltratie, maar dragen ook bij aan een beleefbare kern.

#### Hemelwater- en droogteplan

Het **Hemelwater- en droogteplan** van de gemeente Bornem omschrijft een belangrijke taakstelling voor de dorpskern: **maximaal inzetten op infiltratie** en inzetten op andere bronmaatregelen zoals ontharding, hergebruik en vergroening! Het centrum is hoofdzakelijk gelegen op droge zandige bodems en dus op goed infiltrerbare grond. Bovenstaande taakstelling is niet alleen te realiseren in openbaar domein, maar ook op privaat domein (perceelsniveau) liggen heel wat kansen!

Het plan omschrijft drie types straatprofielen om overstromingsrisico en wateroverlast te beperken: namelijk infiltratiestraten, retentiestraten en watervoerende straten. De meeste straten in het centrum van Bornem zijn er geselecteerd als **infiltratiestraten**.



## Groene dooradering dorpskern

### Wat zegt het Beleidskader leefbare dorpen?



#### VEERKRACHTIGE PUBLIEKE RUIMTE

##### Algemene acties

##### F. Klimaatrobuust inrichten van speelpleinen

De gemeente richt de toegangen tot speelpleinen herin, in functie van het uitnodigender en toegankelijker maken van de groene publieke ruimte in de dorpen.

Indicatief kunnen volgende speeltuinen en speelpleintjes worden aangepakt:

Bornem-centrum: binnengebied in Nieuwstraat.

##### Gebiedsspecifieke acties

##### 8. Opwaardering van verharde publieke ruimte

Volgende pleinen worden opgewaardeerd (niet limitatief): Bornem-centrum: Kardinaal Cardijnplein, plein Mouterijstraat - Nieuwstraat, noordelijke deel Stationsplein

##### 9. Herinrichting van de publieke ruimte binnen de historische kern van Bornem-centrum:

Kardinaal Cardijnplein, stationsplein tot Rijkenhoek met aandacht voor de actieve weggebruiker. Het ontwerp houdt rekening met de relatie ten opzichte van het nabijgelegen gemeentehuis met achterliggend sportveld.

#### LEGENDE

- bestaande (publieke) groene ruimte
- nieuwe publieke ruimte
- bestaande publieke verharde ruimte
- opwaardering verharde publieke ruimte
- bestaande bomen(structuur)
- nieuwe bomen(structuur)
- wegenis
- kerk



## Een sterk verharde dorpskern

Kansen voor een tuinstraat door (deels) ontharden en aanplanten van (gevel-)groen. Momenteel is het centrum toch een beetje een stenen woestijn van gevel tot gevel.



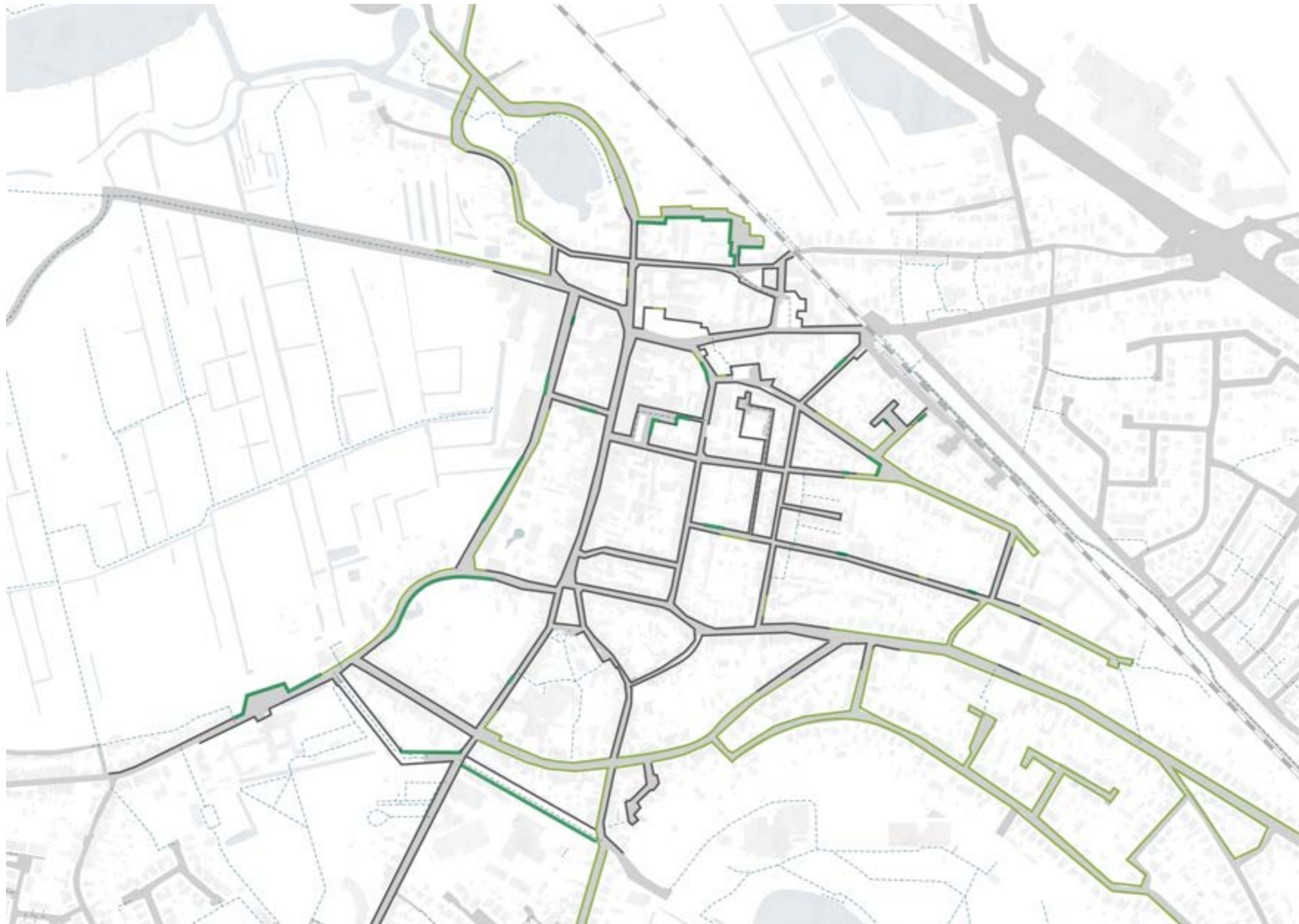
Onthardingskansen volgens type voorkomen in de kern (Atelier Romain, 2022)

Bornem heeft een relatief **verharde dorpskern**. In het centrum van Bornem schuilen op vandaag **enkele types van (onthardings)kansen** tot het **versterken van het groenblauw karakter**.

- 1. Verharde publiek ruimte: straten**  
Relatief versteend straatprofiel, veelal met langsparkeren. Oude en recente aanplant groen kent vaak een intensief beheer. Privaat groen levert op vandaag hier en daar een sterke bijdrage aan de groene beleving van een straatprofiel.
- 2. Verharde publieke ruimte: pleinen**  
Heel wat pleinen zijn vnl. verhard en/of in gebruik als parkeerterrein
- 3. Verharding bij grote private voorzieningen:**  
Veel scholencampussen, maar ook het AZ, zijn omringd door verharde speel- of parkeerterrein.
- 4. Verharde private ruimte:**  
De parkeernorm in Bornem is 1 parkeerplaats per wooneenheid. De afgelopen jaren zijn vooral heel wat meergezinswoningen bijgekomen wat een densifiëring van de kern met zich meebrengt (zie ook p. 56-57). Dit zijn vaak projecten die per perceel gerealiseerd worden met smalle panden en een lager aantal units tot gevolg waardoor de parkeernorm minder ondergronds opgevangen wordt maar voornamelijk in de vorm van parkeerclusters of garageboxen in 'de tuin' van het perceel. Dit heeft dan weer als gevolg dat binnengebieden volledig ingenomen worden door parking en dus ook volledig verhard zijn.

Noot: in het centrum liggen enkele (potentieel) **groene tuinen en binnengebieden, op heden vnl. met (semi)privaat karakter** (bv. speelplaatsen scholen, ...).

## Beleving groen in dorpskern vandaag?



Beleving van groen van op de publieke ruimte (Atelier Romain, 2022)

Ondanks de aanwezigheid van de kenmerkende omliggende waardevolle landschappen rondom, is het landschap zeer **weinig voelbaar** tot in de kern van het dorp.

### LEGENDE

- Groene muur
- Privatief groen
- Gevels / muren
- - - Actieve wegen

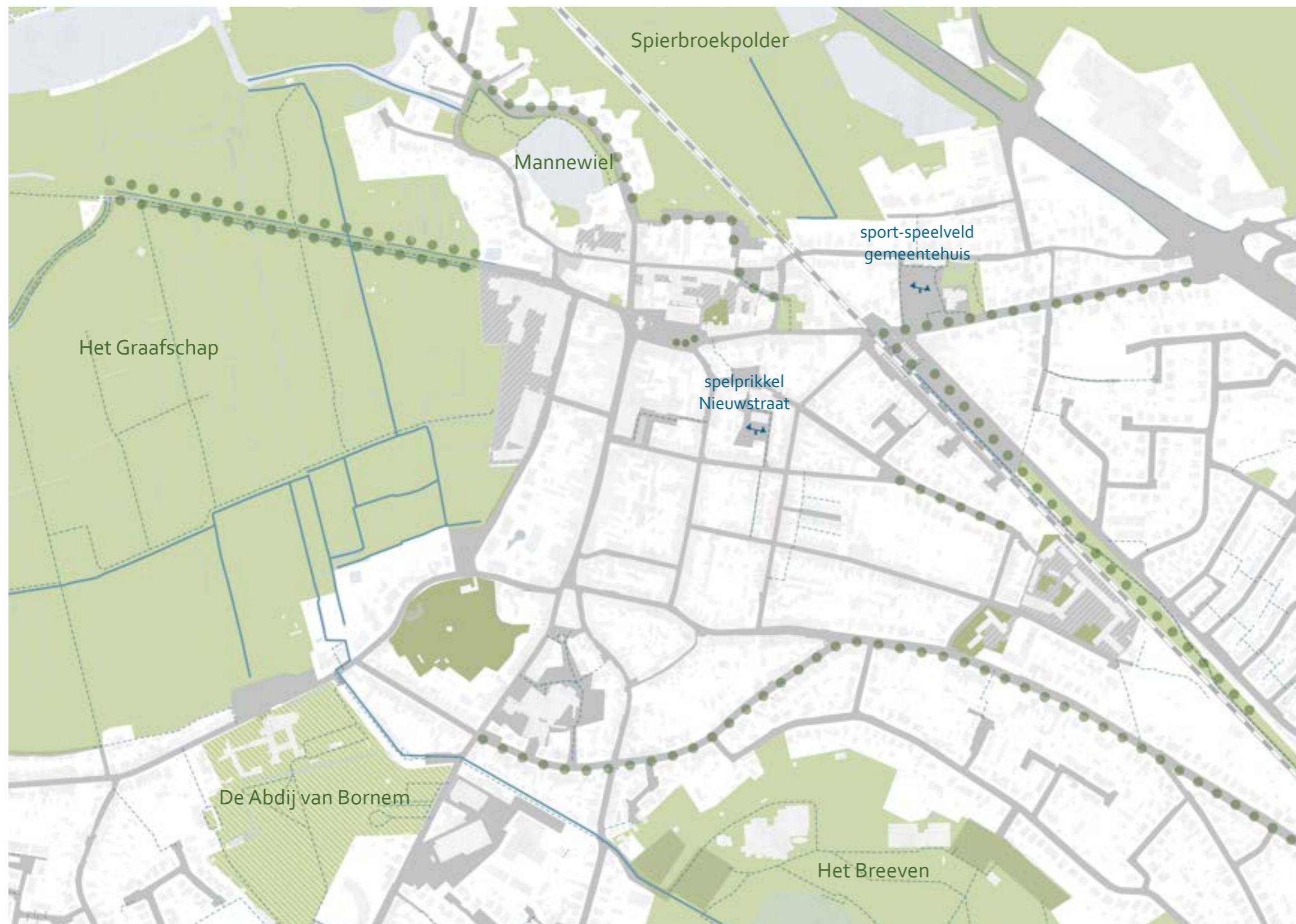


Privaat groen draagt bij aan een groen straatbeeld (AR, 2023)

Naar een belevenisvolle dorpskern

## **Beleving en ontmoeting in beeld**

## Ruimte voor ontmoeting vandaag?



Het recreatief netwerk voor de inwoners in het centrum van Bornem (de omliggende grootschalige landschappen buiten beschouwing gelaten) is **minimaal** op vandaag. Dit toont nevenstaande kaart aan, maar vloeit ook voort uit de reeds gevoerde gesprekken en ruime bevraging.

Het speelweefsel in de kern beperkt zich tot **een tweetal 'spelprikkel'**. Zijnde twee basketbalvelden aan het gemeentehuis met speeltoestel enerzijds en een speeltoestel in de Nieuwstraat anderzijds. Beide speeltoestellen palen aan of zijn omringd door **parkeerclusters**. Het enige **volwaardige speelplein** op wandelafstand van de kern is gelegen in **het Breeven**.

Ook **ontmoetingsplaatsen**, bankjes of hangplekken voor jongeren zijn er **schaars**. Uit het participatietraject blijkt dat de inwoners van Bornem verlangen naar meer zit- en rustmogelijkheden en dit vooral in de **Boomstraat**. Ook de **jongeren** beamen dit. Tijdens de middagpauzes verspreiden de jongeren zich noodgedwongen over het centrum op zoek naar (overdekte) eetplaatsen om de lunch door te brengen.

### LEGENDE

- Publieke verhardingen
- Publiek groen
- Private verhardingen met potentieel publiek karakter
- Privaat groen
- Actieve wegen

### Ruimte voor ontmoeting (in het groen?)



Speeltoestel en sportveldjes t.h.v. gemeentehuis (Hingenesteenweg)



Verboden te voetballen in het binnengebied achter de Mouterijstraat



Speeltoestel in het binnengebied in de Nieuwstraat



(Beperkt) groene speelplaats (niet publiek toegankelijk)



Verhard ontmoetingspleintje in de Mouterijstraat



Bankjes in de Boomstraat



Enkele bankjes in de Nieuwstraat



Petanquebaan en bankjes t.h.v. Solv als luwteplek in het centrum (Stationstraat)



Grote speeltuin in het Breeven



Picknickbank in het binnengebied in de Nieuwstraat

Naar een belevenisvolle dorpskern

## Dorpsweefsel



Beleidskader leefbare dorpen - Overzichtskaart leefkwaliteitsthema "gedifferentieerde verdichting" (bron: studie bureau Omgeving, 2022)

## Wat zegt het Beleidskader leefbare dorpen?



### GEDIFFERENTIEERDE VERDICHTING

#### Verdichten

Binnen de dorpen zijn er enkele gebieden die voor verdichting in aanmerking komen. Volgende verdichtingszones kennen reeds een planinitiatief en kunnen verdichten volgens desbetreffend planinitiatief:

- a. RUP 15 Lindestraat
- b. BPA landelijk gebied onderdeel II wijk Tijpel

Daarnaast zijn er nog enkele locaties zonder specifiek planningsinitiatief die interessante verdichtingslocaties vormen:

- d. Sint-Amandsesteenweg (kerkhof - Barelveldweg)
- e. Puursesteenweg (omgeving brandweer)

#### Open houden

Volgende zones binnen Bornem zijn open te houden:

- f. Lindestraat - Puursesteenweg
- g. binnengebied Dageraadplaats
- h. Doregem - Puursesteenweg- Breevenstraat

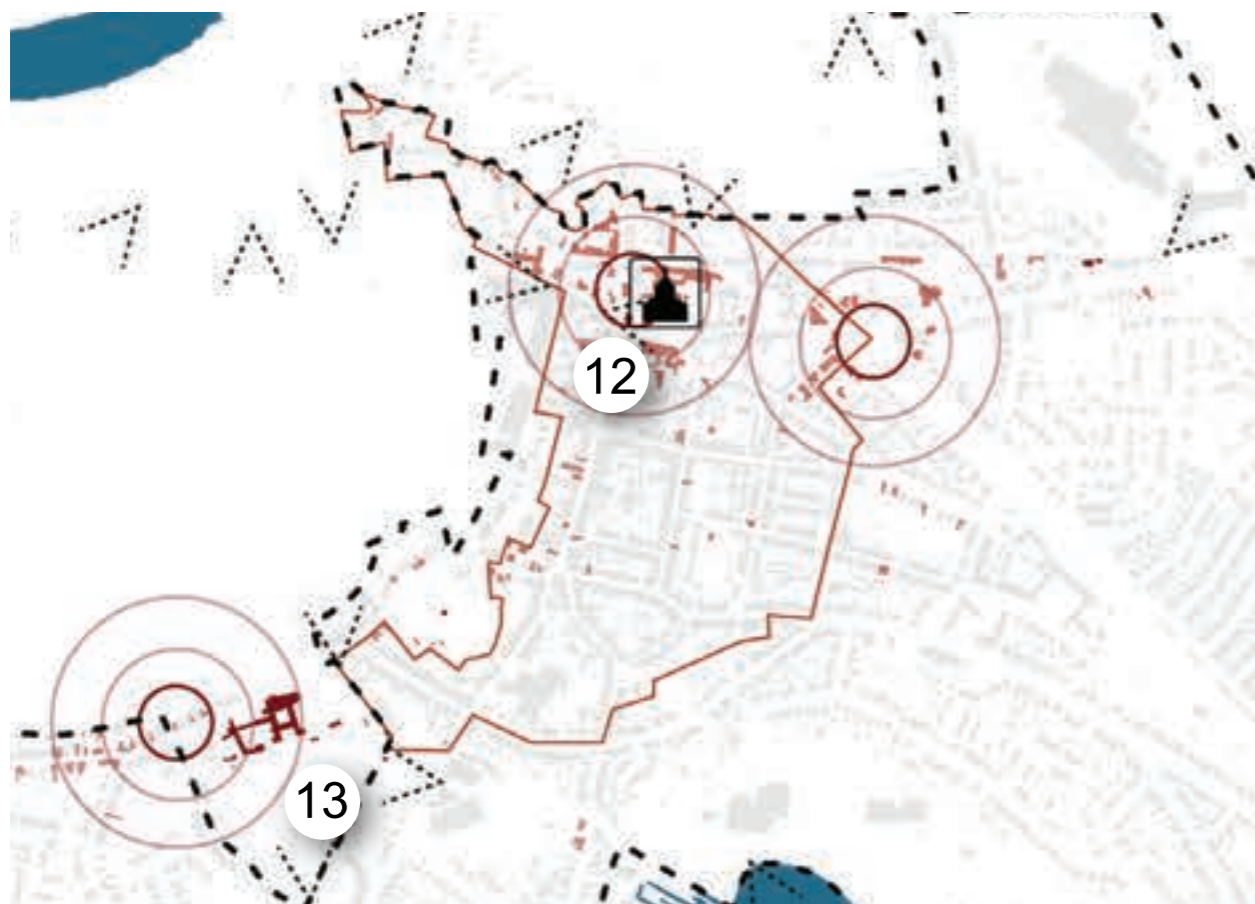
#### Verder te onderzoeken

Binnen de dorpskern Bornem-centrum wordt een harmonische verdichting binnen de historische kern (omgeving Kardinaal Cardijnplein en Boomstraat) onderzocht met respect voor de waardevolle en karaktervolle panden en korrelgrootte.

- i. parkgedeelte motte "Den Dulft"
- w. Boomstraat



Beleidskader leefbare dorpen - Overzichtskaart leefkwaliteitsthema "verweven functies" (bron: studiebureau Omgeving, 2022)



Beleidskader leefbare dorpen - Overzichtskaart leefkwaliteitsthema "beeldbepalende bebouwing en zichtrelaties" (bron: studiebureau Omgeving, 2022)

## Wat zegt het beleidskader leefbare dorpen?



### VERWEVEN FUNCTIES

#### Algemene acties

J. Verrichten van onderzoek naar het stimuleren van (verschillende types van) functieverweving

Daarnaast zet de gemeente ook in op een differentiatie van functieverweving, waarbij richtinggevend volgende types kunnen worden verweven:

- kleinhandel en wonen in Boomstraat en Stationsstraat
- cultuur en wonen in Sint-Amandsesteenweg tussen Kloosterstraat en Absveldstraat
- winkelketens en wonen in Sint-Amandsesteenweg tussen Absveldstraat en Barelveldweg
- zorg en wonen op de site Groenlaar
- recreatie en wonen in Hingenesteenweg ter hoogte van speeltuin Hingenesteenweg en omgeving.



### BEELDBEPALENDE BEBOUWING EN ZICHTRELATIES

#### Gebiedsspecifieke acties

12. Opmaken van een beeldkwaliteitsplan voor Bornem-centrum
13. Herstellen van de zichtrelatie tussen de Sint-Bernardusabdij en Sint-Amandsesteenweg

### LEGENDE

- concentratiegebied historisch patrimonium
- beschermd monument
- vastgesteld bouwkundig erfgoed
- karaktervol pand
- historische kern
- zichtrelaties
- kerk



Schematische weergave van de voorzieningen, diensten en publieke instellingen in Bornem centrum



Voorzieningen, diensten en publieke instellingen (bron: Locatus)

## Commerciële functies en voorzieningen

### Aanbod en clustering

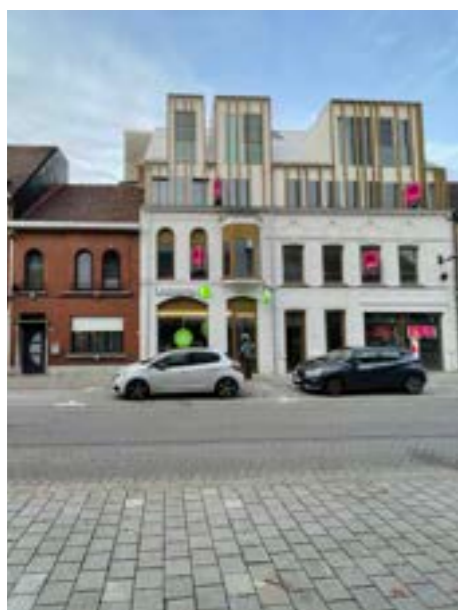
De kern van Bornem beschikt over een **ruim aanbod aan dagelijkse voorzieningen**, horecazaken, diensten en sport en cultuur. De dagelijkse voorzieningen clusteren zich voornamelijk in de **Boomstraat**. De **horecazaken** bevinden zich hier tussenin en op het **Kardinaal Cardijnplein**. De **diensten** zijn eerder verspreid over de kern.

Daarnaast zijn er **twee grote scholencusters** gelegen in de kern. Beide clusters bieden kleuter-, lager- en middelbaar onderwijs aan. Ze zijn aan elkaar geclusterd maar keren zich op vandaag nogal af van de rest van het dorp. De school kent op vandaag nog **geen breed gebruik**. De leerlingen van de hogere jaren begeven zich over de middag verspreid in het centrum om te lunchen, op gegeerde plekken waar ze 'alleen/teruggetrokken' kunnen zijn: vb. pleintje aan de Mouterijstraat, parkeergebouw Achterweidestraat of wel eens in een leegstaande/open garagebox in één van de anonieme garagestraatjes. In en rond het centrum zijn weinig aantrekkelijke 'hangplekken' terug te vinden.

In de hoek van de Kasteelstraat-Achterweidestraat ligt een van de drie campussen van het **ziekenhuis AZ Rivierenland**. Dit genereert heel wat **gemotoriseerd verkeer** tot in de kern van het dorp, die van op de N16 ofwel via de Temsesteenweg-Rijkenhoek, ofwel via de Hingenesteenweg-Stationstraat-Kardinaal Cardijnplein-Kasteelstraat het ziekenhuis bereiken. Bijkomend moet het ziekenhuis ook voor spoedgevallen **te allen tijde bereikbaar** zijn vanuit de verschillende invalswegen, ook bij evenementen op het Kardinaal Cardijnplein.



Te veel reclame geeft een rommelig en onsamenshangend straatbeeld



Ontleding straatbeeld Boomstraat



Een thema-geïnspireerde gevel in de Boomstraat

### Beeldkwaliteit handelscentrum

In de afgelopen twee jaar zette de gemeente samen met de handelaars in op een meer aangename beleving van de Boomstraat: vernieuwde fietsenstallingen, toevoegen straatmeubilair, nieuwe straatdecoratie,... Dit allemaal in het belang van het creëren van een **aangenaam straatbeeld** in een van de oudste, en tevens drukst bezochte straten van Bornem.

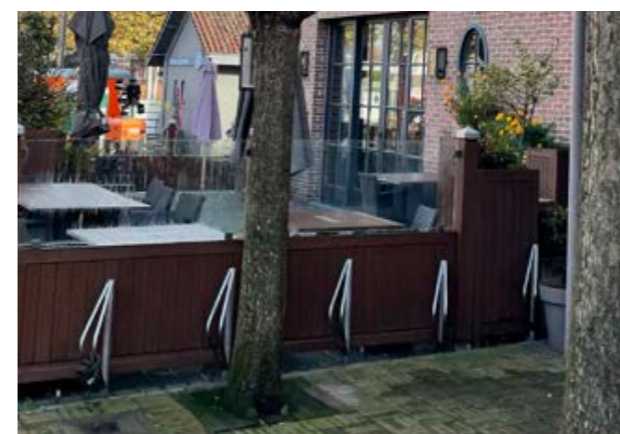
Toch liggen er nog enkele uitdagingen. Het **winkelfront** kenmerkt zich op vandaag door een afwisseling van handelsruimte of diensten met hier en daar een (eengezins)woning. Daar waar handelsruimtes elkaar opvolgen is een **gebrek aan continuïteit** in de gevellijn en -ritme. Dit wordt tevens versterkt door een sterk **verspringende kroonlijst** met een variëteit aan bouwlagen (1 tot 3 + dak). Verder ontbreekt op heden een uniform kader met een overvloed aan **naamborden en reclameborden** in alle vormen, maten en kleuren tot gevolg. Soms nemen ze de volledige bovenverdieping in. Of heeft één winkel twee dwars uitstekende reclameborden én een losstaand paneel op de stoep staan. Dit zorgt voor een **rommelig straatbeeld** en **weinig samenhang** tussen de verschillende handelszaken onderling. Ook de **gevelopeningen** verschillen van handelszaak tot handelszaak. Vaak is het een heel transparante plint, met etalageruimte met glas tot aan het maaiveld.

De Boomstraat heeft een **opvallende structuur**, een beetje zoals een **trechter**: breed ter hoogte van het Kardinaal Cardijnplein, smal in het midden en over het grootste deel van z'n lengte en dan opnieuw breed richting het Warregaren. De straat heeft nood aan **extra ademruimte** en ruimte om te vertoeven. Het voormalige postkantoor kan hier als strategische site een mogelijke rol in opnemen.

## Op zoek naar een herkenbare, eenduidige huisstijl

In het centrum is een zeer divers gebruik van straatmeubilair (verlichting, vuilnisbakken, fietsrekken, zitbanken, ...) en boomaanplant terug te vinden. Doorheen de jaren zijn heel wat ingrepen gebeurd om de kwaliteit van het centrum beter te maken, zowel voor wat betreft mobiliteit (fietsparkeerruimte, ...) als bijkomend groen en zitgelegenheden. Een globale visie ontbreekt.

Groen die op heden in het straatbeeld verschijnt vraagt vaak om een intensief beheer en is weinig biodivers.



Fietsenstalling Boomstraat



Fietsenstalling Nieuwstraat

Fietsenstalling argenta



Omgeving station

Achterweidestraat



Fietsenstalling Breeven



Fietsenstalling station

## Wonen in de kern



Woontypologieën in Bornem Centrum (Atelier Romain, 2022)

## Woontypologieën en nabijheid

De laatste jaren zijn er steeds meer **meergezinswoningen** bijgekomen in het centrum van Bornem. Wanneer we kijken naar de verspreiding van die meergezinswoningen over de kern dan zien we **geen bepaalde clustering** maar vooral een **overheersing** van de typologie die stilaan de beeldkwaliteit van de kern domineert.



De **verhouding eengezinswoningen en koppelwoningen** ten opzichte van **meergezinswoningen**

bedraagt vandaag ruwweg **1/4** ten opzichte van **3/4** binnen de centrumstraten (zie nevenstaande kaart links onder voor de zone waarbinnen de berekening gebeurd is).

**De schaal van het dorp verdwijnt.** Deze schaalbreuk zit niet alleen in de **hoogte** maar ook in **gevelbreedtes** en **bouwdieptes**. De historisch waardevolle eengezinswoningen met tuinen die grenzen aan de straat worden te gemakkelijk **ingeruild** voor homogene, generieke meergezinswoningen. We moeten **kritischer** zijn op wat afgebroken wordt in de dorpskern! Vooral binnen de zone die in het beleidsplan aangeduid wordt als de **historische kern** (komt ongeveer overeen met de contour van voorliggend masterplan).

Deze trend houdt ook een **densifiëring** van de kern in. De densiteit binnen de **statistische sector** Bornem Centrum is op 20 jaar tijd geëvolueerd van **20,7 wooneenheden per hectare** naar **27,7 we/ha**. De densiteit binnen de centrumstraten ligt op vandaag met 1.164 huishoudens op een toch wel **meer stedelijke dichtheid van 62,4 we/ha**.

De densifiëring van de kern heeft ook voelbare gevolgen op de **parkeerdruk** in de kern.

# Densifiëring van de kern in beeld



Kloosterstraat - vroeger



nu



Barelstraat - vroeger



nu



Kapelstraat-Nieuwstraat - vroeger



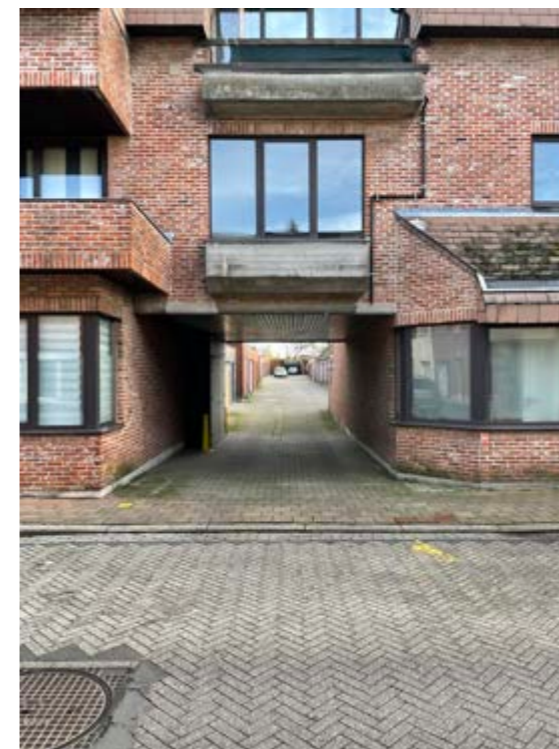
nu



Kapelstraat - vroeger



nu



Naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern

## **Mobiliteit in beeld**



Overzichtskartaal functioneel fietsnetwerk

Naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern

## Mobiliteit

### Functioneel fietsnetwerk

#### Fietssnelweg

De **fietssnelweg** F18 Sint-Niklaas - Mechelen loopt vanuit Puurs-Sint-Amands langs de spoorweg tot aan het station van Bornem en vormt een grote troef voor Bornem centrum. De **missing link** vanaf het station tot aan de aantakking op de Rijksweg richting de brug over de Schelde is op heden een doorn in het oog van de provincie en de vervoerregio.

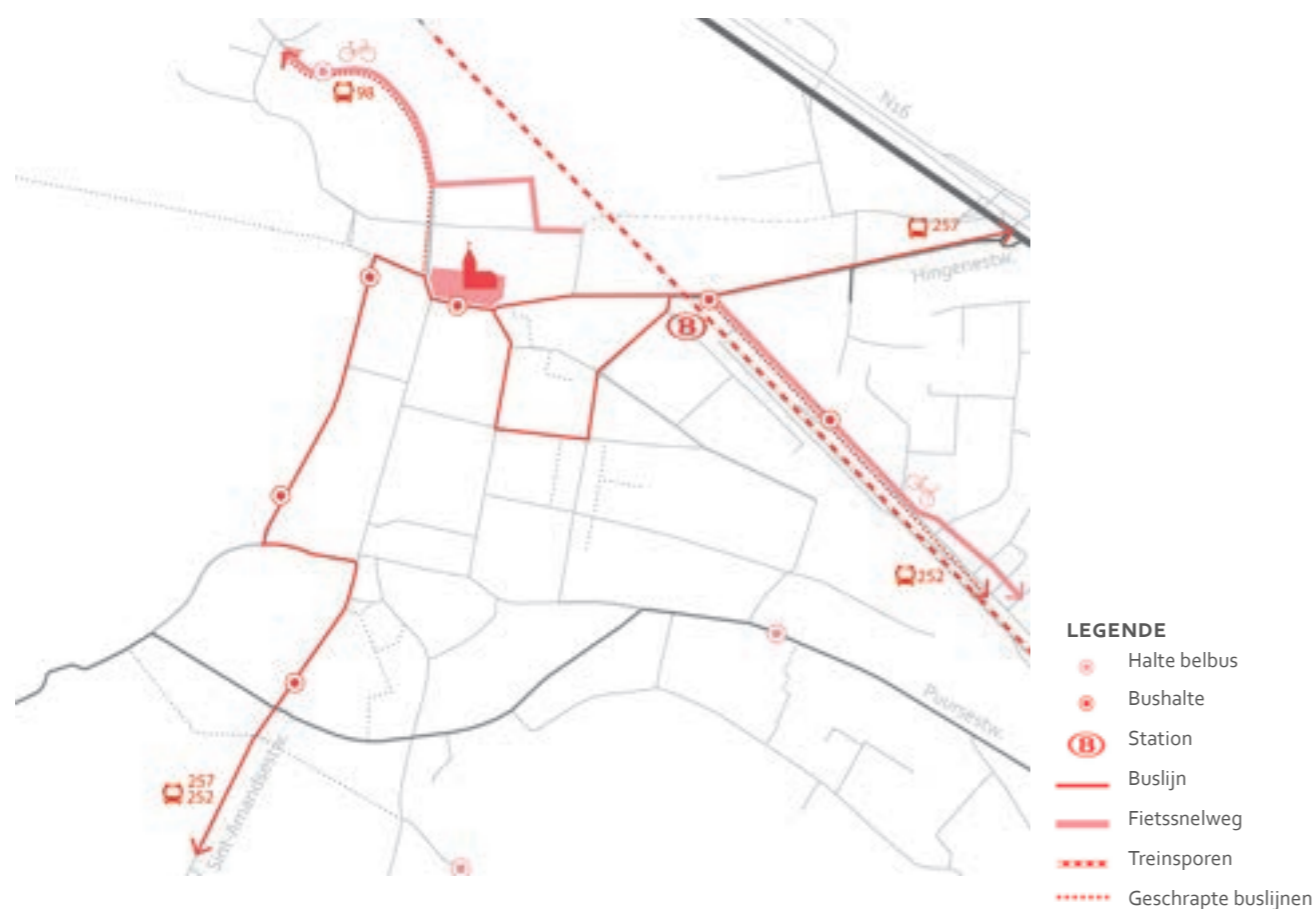
#### Fietszone

Bijna het hele centrum van Bornem is opgenomen als **fietszone**. Deze zone wordt voornamelijk aangeduid door signalisatie op de grond. Binnen de fietszone is de maximale snelheid voor alle voertuigen **30 km/u** en mogen de wagens de fietsers niet inhalen. Fietsers geven echter aan nog vaak te worden voorbijgestoken door auto's en vrachtwagens en zich **onveilig** te voelen in het verkeer. Een mogelijke reden hiervoor zou kunnen zijn het **gebrek aan alternatieve routes** voor auto's doordat het hele centrum fietszone is en/of dat heel wat straten voornamelijk ingericht zijn vanuit het standpunt van de auto en de plek voor de fietser vaak voor de verschillende weggebruikers **onduidelijk** is.

#### Deelfietsen

De gemeente heeft **10 stadsfietsen** en **10 elektrische fietsen** in de aanbieding. De elektrische fietsen moeten telkens naar het **station** teruggebracht worden waar zich het oplaadpunt bevindt. De andere fietsen zijn verspreid over de hele gemeente en mogen achtergelaten worden in afgebakende zones, zoals het Breeven en de abdij. In de toekomst kan men rekenen op **10 bluebikes** voorzien vanuit de vervoerregio die tevens aan het station verzameld moeten worden. De huidige firma's die in Bornem actief zijn, zijn Mobit, Business Bike Solutions en Flexpack. Deelfietsen worden op heden nog **zeer weinig gebruikt** door de inwoners van Bornem, evenmin door toeristen. Dit heeft diverse redenen zoals het gebrek aan duidelijke communicatie omtrent het verhuur van de fietsen, gebrek aan signalisatie in de publieke ruimte, het type concept, de toegankelijkheid, ...

"Een nieuw multifunctioneel gebouw  
(wonen, handel, gemeentehuis, randparking, ...)  
langsheen de spoorweg aan de zijde N16 met  
nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over spoorweg."



Overzichtskartaar openbaar vervoeraanbod

## Openbaar vervoer

### Trein

Het treinstation van Bornem bevindt zich op de verbinding Mechelen - Sint-Niklaas. Men kan **Mechelen** met de trein op 25 minuten bereiken en **Sint-Niklaas** op 12 minuten.

### Bus

Momenteel bedienen drie buslijnen Bornem: lijn 257 (Boom-Dendermonde), lijn 98 (Sint-Niklaas -Londerzeel) en lijn 252 (Boom-Dendermonde). In de toekomst wordt Lijn 98 geschrapt en zal deze vervangen worden door een flexbus. Ook lijn 252 valt weg en zal op het aanvullend net ingetekend worden als een nieuwe lijn 252 (Puurs - Sint-Amands).

Uit de Jonge Wegwetersbevraging (2021) blijkt dat 88% van de deelnemers met de fiets komt terwijl **slechts 0,3% de bus verkiest**. Jongeren ervaren het openbaar vervoer als **matig**. De dienstregelingen zijn **beperkt en onregelmatig**. Ze vragen om bussen en treinen die **beter afgestemd** zijn op de schooluren, maar ook op elkaar. Het liefst willen ze een **hogere frequentie** van bussen en treinen.

### Deelwagen

De gemeente zelf beschikt over **één deelwagen** die na de werkuren en tijdens de weekends gereserveerd kan worden door de inwoners. Uit een analyse gevoerd door Cambio in een recent verleden, bleek dat toen nog weinig vraag was naar deelwagens. In tussentijd is de vraag volgens de gemeente wel **gestegen**.

"Ontmoedigen doorgaand autoverkeer in Boomstraat. Het wordt er rustiger en aangenamer om te winkelen."



Overzichtskartaal circulatie gemotoriseerd verkeer

#### LEGENDE

- Schoolstraat
- Verkeersfilter
- Vrachtroute <3,5T (UPV)



Overzichtskartaal parkeeraanbod

#### LEGENDE

- Aanbevolen parkeerroute
- Oplaadpalen
- Randparking
- Parkeerboxen
- Parking geënt op specifieke functie
- Blauwe zone (parkeerkaart)
- Betalende zone

## Gemotoriseerd verkeer

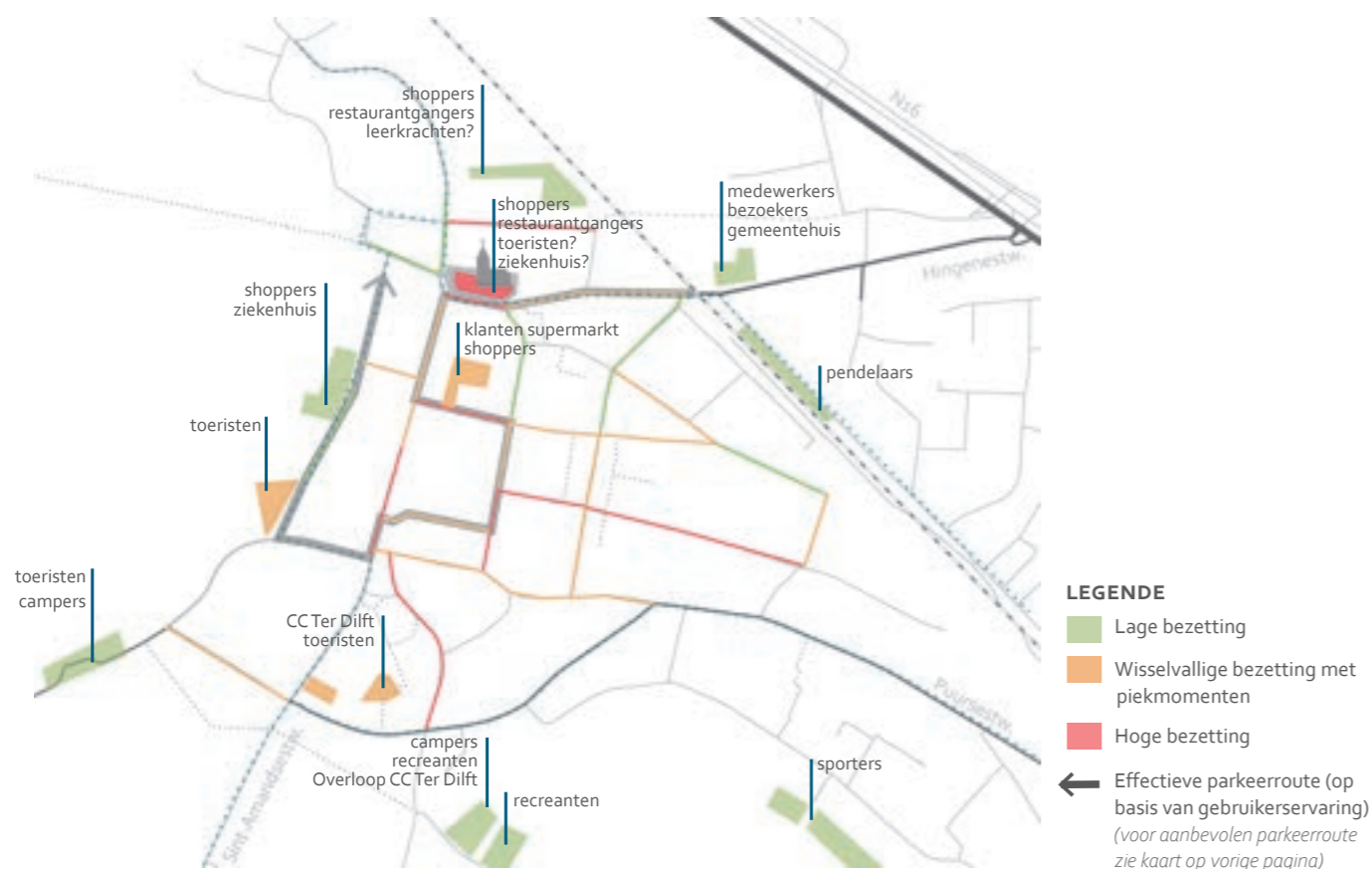
De **verkeersveiligheid** in de dorpskern kan beter. Dit is reeds langere tijd een hooggeplaatst agendapunt in de gemeente. In het verleden zijn verschillende bevestigingen bij bewoners afgenomen, visies opgemaakt en testopstellingen uitgevoerd. In 2017 werd een voorstel tot mobiliteitsplan opgemaakt voor Bornem (niet verankerd in het beleid).

In 2019 werden enkele **scenario's** naar voren geschoven om de verkeersproblematiek in het centrum aan te pakken met als voornaamste aandachtspunten: de Boomstraat autoluw maken en omvormen tot een ware ontmoetingsplek, het doorgaand verkeer langs de Achterweidestraat omleiden en het langsparkeren verdrijven naar de randparkings, alsook het bedenken van vlotte en kwalitatieve doorsteken vanuit deze randparkings naar de Boomstraat. Dit resulteerde in **twee proefopstellingen** die in **2020** werden uitgevoerd.

De eerste opstelling voorzag een **volledige knip** voor de auto op het einde van de Boomstraat ter hoogte van het kruispunt Kloosterstraat-Sint-Amandsesteenweg, waardoor het niet mogelijk was om deze beide straten in te rijden vanuit de Boomstraat. Iedereen komende van de Boomstraat moest dus afslaan richting Puursesteenweg of Barelstraat. De Kloosterstraat, Sint-Amandsesteenweg en Dulfstraat werden éénrichting voor gemotoriseerd verkeer in deze proefopstelling. Deze opstelling kreeg veel **kritiek** vanuit de **handelaars** en **inwoners van de Dulfstraat** hoewel heel wat fietsende kinderen en hun ouders de verkeerssituatie dan weer wel veiliger vonden. De proefopstelling werd vroegtijdig beëindigd na één maand.

Later zette de gemeente een **halfopen filter** met hoogtebegrenzing in zodat de doorstroom van vrachtwagens en bestelwagens vermeden werd. Op deze manier was er nog een beperkte doorgang mogelijk. Hoewel het een verbetering was op de voormalige proefopstelling, ervoeren de inwoners deze poging niet als een echte oplossing op het probleem. Ook omwille van corona sloeg deze opstelling niet aan en keerde men terug naar de oorspronkelijke situatie.

In navolging van de testopstellingen lanceerde de gemeente een **participatietraject**. De uitgangspunten omtrent de beleving van de Boomstraat vermelden dat men de winkelstraat beter moet **onderhouden** en **gezelliger** of **levendiger** moet maken. De **overvloedige aanwezigheid van de auto** werd als **negatief** ervaren.

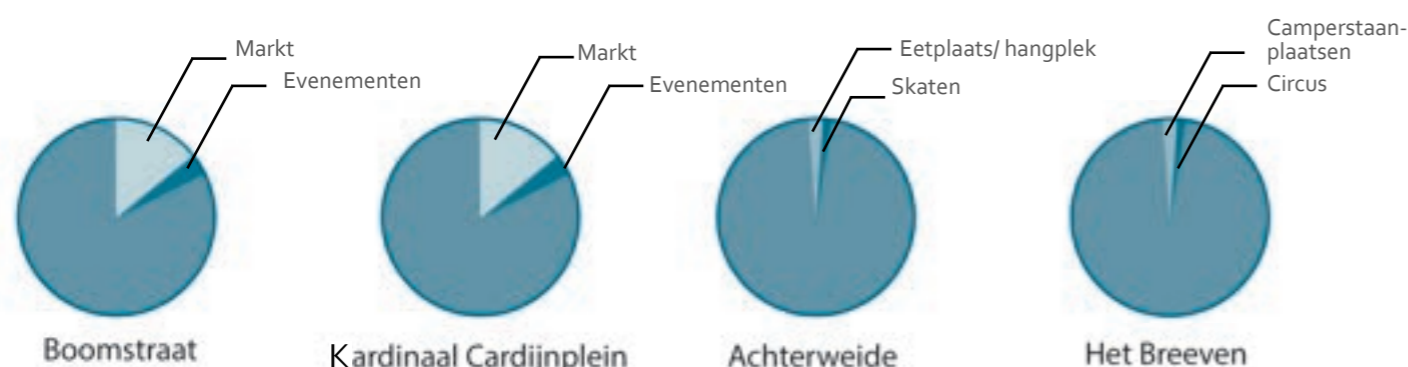


Overzichtskaat parkeerbezetting (bron tellingen: Traject, aug 2018)

Over algemeen hebben autoparkings nog restcapaciteit, vooral de verder gelegen parkings

Restcapaciteit (Aantal vrije parkeerplaatsen)	Capaciteit (#)	Weekdag voormiddag (#)	Weekdag namiddag (#)	Weekdag avond (#)	Zaterdag namiddag (#)	Gemiddeld
Centrum (K. Cardijnplein, Aldi)	122	15	10	39	9	18
Noord (Dries)	110	4	48	84	71	52
Oost (Gemeentehuis, Station)	208	69	70	138	142	105
Zuid (Breeven zwembad, CC, Kerkhof, Abdij)	441	342	350	316	263	318
West (Motte, Achterweide)	479	120	140	244	212	179
Breeven Sportcentrum	246	239	235	237	159	218
<b>Totaal</b>	<b>1606</b>	<b>789</b>	<b>853</b>	<b>1058</b>	<b>856</b>	<b>889</b>

Parkeeronderzoek maart 2019: conclusie en doorkijk capaciteit op parkings (bron: Onderzoek mobiliteit - Traject, maart 2019)



(Dubbel) gebruik parkeerplaatsen kern (eigen inschatting)

"Het parkeergebouw in de Achterweidestraat biedt overdekte ruimte om te lunchen. Vaak zit er op elk verdiep wel een groepje te eten."

## Parkeren

Het centrum van Bornem telt heel wat **(rand)parkings**, her en der verspreid over het dorp. Daarnaast is in bijna in elke straat ook **langsparkeren** mogelijk. Om dit te kunnen faciliteren werd de rijrichting in heel wat centrumstraten indertijd aangepast van een tweerichtingsstraat naar een eenrichtingsstraat. Heel wat recreanten, bezoekers van de handelszaken en inwoners maken voornamelijk gebruik van die langspaarkeerplaatsen. Enerzijds omdat het dichterbij de bestemming is maar ook omdat het op vandaag ontbreekt aan **doorsteken** tussen de randparkings en het centrum of omdat deze onduidelijk of onaantrekkelijk zijn. De meeste randparkings kennen dan ook vaak een **lage bezetting** terwijl de centrumstraten **volgeparkeerd** staan (zie nevenstaande kaart).

Het **parkeergebouw in de Achterweidestraat** vertoont enkele **infrastructurele problemen** (te smalle inrit) waardoor deze beperkt gebruikt wordt ten opzichte van de capaciteit. Daarnaast is het vaak ook de **laatste parking** die het **zoekverkeer** tegenkomt op hun route doorheen het centrum (zie grijze pijl op nevenstaande pagina). De bovenste verdiepingen staan dan ook meestal leeg, maar zijn dan weer gegeerd bij de **leerlingen** van de centrumscholen die het gebruiken als overdekte buitenruimte, eetplaats tijdens de lunch of bijvoorbeeld als ultieme skateloctatie. De bovenste verdieping biedt tevens een **prachtig zicht** op het Graafschap.

Naast dit **oneigen gebruik** van de parkeergarage in de Achterweidestraat worden ook andere parkings op regelmatige tijdstippen gericht ingezet voor **andere doeleinden**. Op het Breeven en aan de abdij zijn bijvoorbeeld enkele **camperstaanplaatsen** beschikbaar gesteld. De halfverharde parking aan het Breeven wordt ook soms ingezet bij **evenementen** bijvoorbeeld voor het circus. Het Kardinaal Cardijnplein staat meestal **volgeparkeerd**. Tijdens de **wekelijkse markt** op maandagvoormiddag zijn het Kardinaal Cardijnplein en de helft van de Boomstraat bezet met marktkramen. Tijdens enkele andere periodes in het jaar is de parking op het Cardijnplein ingenomen voor **evenementen** (vb. WinterBornemLand, Dodentocht,...). De **randparkings** zoals deze in de Driesstraat worden in die periodes wel **meer benut**.

### Conclusie

De wijze waarop men de kern met de auto binnenrijdt (circulatiwijze en eenrichtingsverkeer) zorgt voor een **hogere parkeerdruk** in bepaalde centrumparkings en straten ten opzichte van andere, alsook voor in- en uitrijdend zoekverkeer tot in het centrum dat anders niet per sé in die straten hoeft te zijn. Een **herziening en optimalisatie van de parkeerclusters** in de kern en hun benadering kan heel wat kansen bieden voor het opwaarderen van de verkeersveiligheid in de kern.

"De respondenten willen dat er voldoende parkeergelegenheid blijft. Daarvoor zou de beschikbaarheid van de randparkings efficiënter ingezet kunnen worden, benoemen ze. Mensen stimuleren en motiveren om zich daar te parkeren is een kans die er ligt. Dit kan door bijvoorbeeld betere aanduiding van de parkings, de parking Achterweide toegankelijker maken (bocht naar boven), wandelcorridors, extra parking aan de rand aanleggen (Station, St-Amandsesteenweg,...)." (bron: Verslag online dialogen Mobiliteit Bornem, nov-dec 2020)

## Straattypes en hun gebruikersprofiel

Binnen de **fietszone** is de maximale snelheid voor alle voertuigen **30 km/u**. Heel wat straten zijn dan weer enkel toegankelijk voor **eenrichtingsverkeer** wat betreft gemotoriseerd verkeer. De bus rijdt doorheen het centrum, enkele straatprofielen dienen dus een **kwalitatieve, vlotte doorgang voor de bus** te bewaken.

Het publiek domein in het centrum is niet zozeer verouderd. Heel wat straten binnen deze zone zijn vrij recent **heraangelegd** tussen 2009 en 2017. Op heel wat plekken werden ook meer **bomen** geïntroduceerd in het straatprofiel.

In wat volgt is de huidige situatie in beeld gebracht, met een overzicht van de voorkomende type straatprofielen in de kern van Bornem. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen van de inrichting omgesomd:

- weinig ruimte voor de voetganger; zeer smalle voetpaden
- actieve weggebruiker wordt ingezet als snelheidsvertragend 'element'
- langsparkeren bijna in elke straat
- verblijfsgebied = fietszone

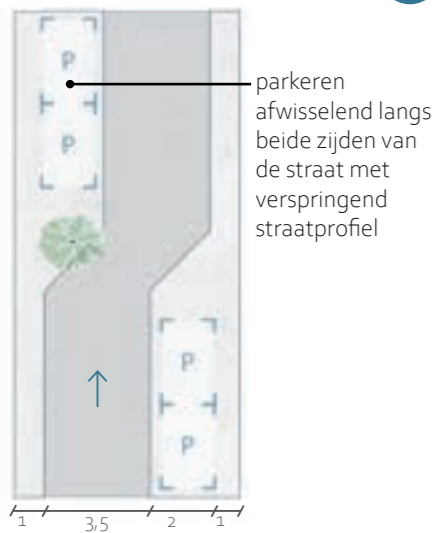


Straattypes binnen fietszone versus gebruikersprofielen (Atelier Romain, 2022)

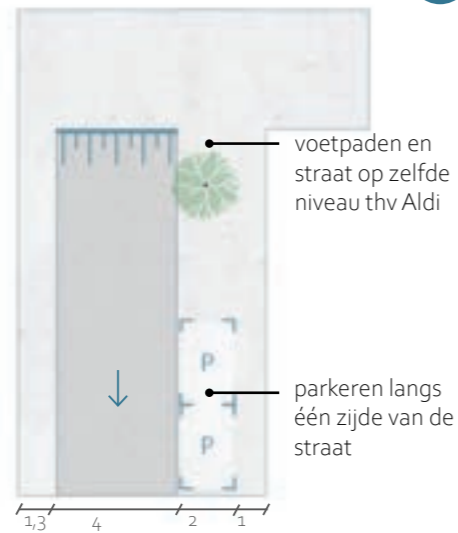
### LEGENDE

- tweerichting + bus
- tweerichting
- éénrichting + bus
- éénrichting
- fietszone
- X zoom straattypes (zie volgende pagina)

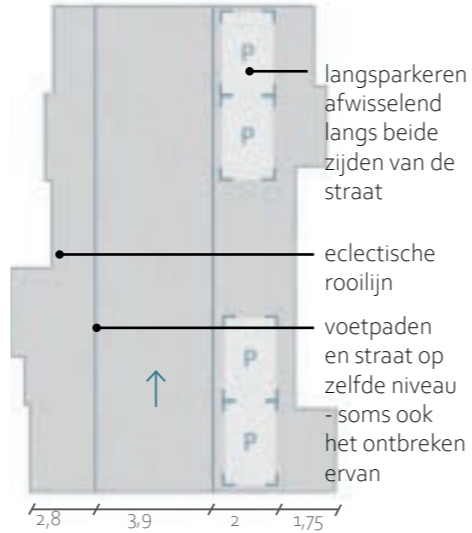
1 Kapelstraat



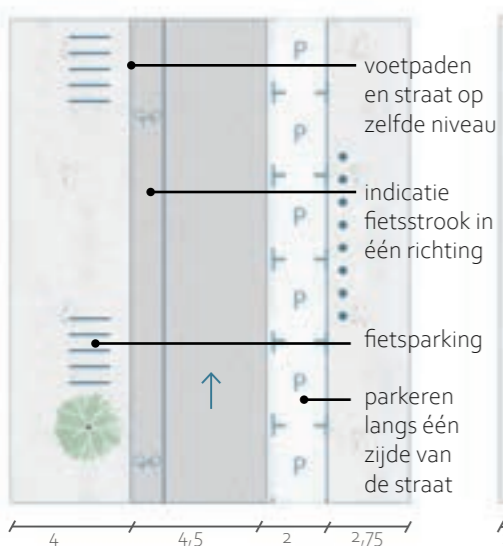
2 Nieuwstraat



3 Rijkenhoek



4 Boomstraat



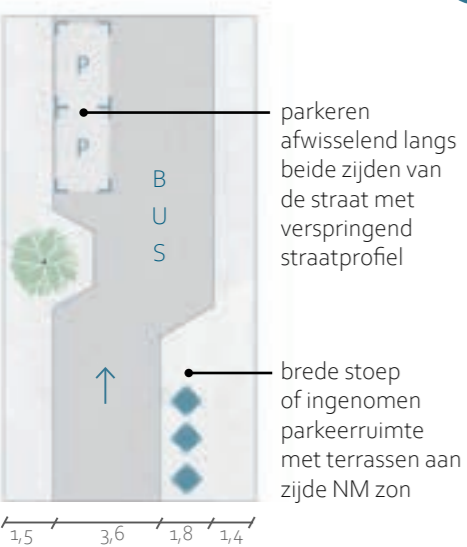
5 Sint-Amandsesteenweg



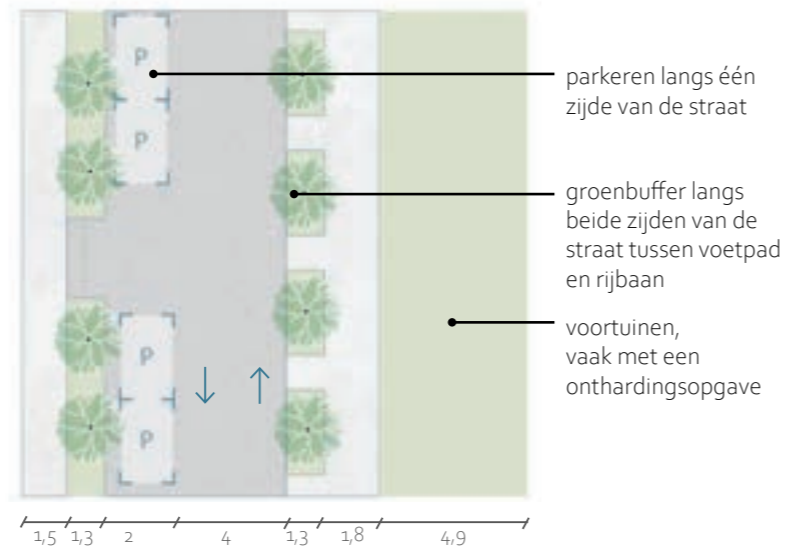
6 Temsesteenweg



7 Stationstraat



8 Albertstraat



## Actieve wegen

### Wat zegt het Beleidskader leefbare dorpen?



#### ACTIEVE EN COLLECTIEVE MOBILITEIT

##### Algemene acties

H. Uitrollen van een actieve wegenplan Indicatief kan het netwerk op deze locaties worden uitgebreid:

Bornem-centrum: tussen Kloosterstraat en Sint- Amandsesteenweg door de Abdij van Bornem, verbinding van Breeven naar de kinderboerderij, rond de vijver van Breeven, fort van Bornem, de motte "Den Dulft", kasteel de Marnix de Sainte Aldegonde, Mansbroekveld, Mouterijstraat - Puursesteenweg, Oude Schelde, tussen Steenmolenweg en Barelveldweg, actieve wegverbindingen in de verkavelingswijken

#### LEGENDE

-  fietssnelweg
-  fietsnetwerk
-  verharde publieke ruimte
-  groene publieke ruimte
-  bestaande trage weg
-  nieuwe trage weg (indicatief)
-  spoorweg
-  treinstation
-  kerk



Beleidskader leefbare dorpen - Overzichtskaart leefkwaliteitsthema "actieve en collectieve mobiliteit" (bron: studie bureau Omgeving, 2022)

## Onderdoorgangen naar...?



Actieve wegennetwerk op vandaag in Bornem

'Verborgen' doorsteken wekken nieuwsgierigheid, maar kennen ook vaak een onveiligheidsgevoel

- soms richting garagestraatjes op binnenplein met parking
- soms richting achterpoortjes tot private tuinen
- soms richting een actieve doorsteek

Zien er allemaal hetzelfde uit!

### LEGENDE

- Actieve doorsteek over parking
- Straat met enkel bestemmingsverkeer
- Garagestraatjes
- Achtertoegangen private tuinen
- Actieve doorsteek gescheiden van gemotoriseerd verkeer

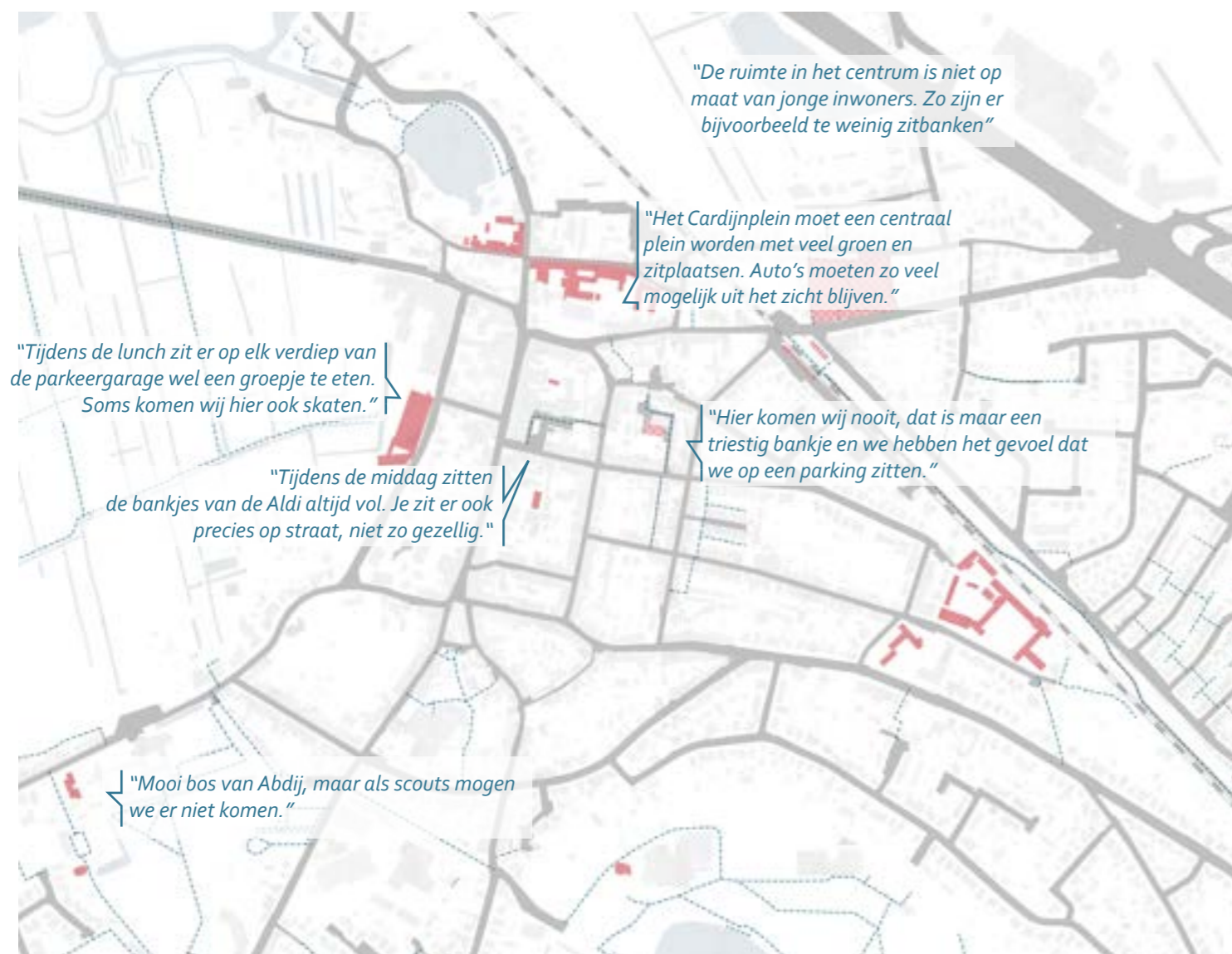
# Onderdoorgangen naar...?



LANDSCHAPSBELEVING

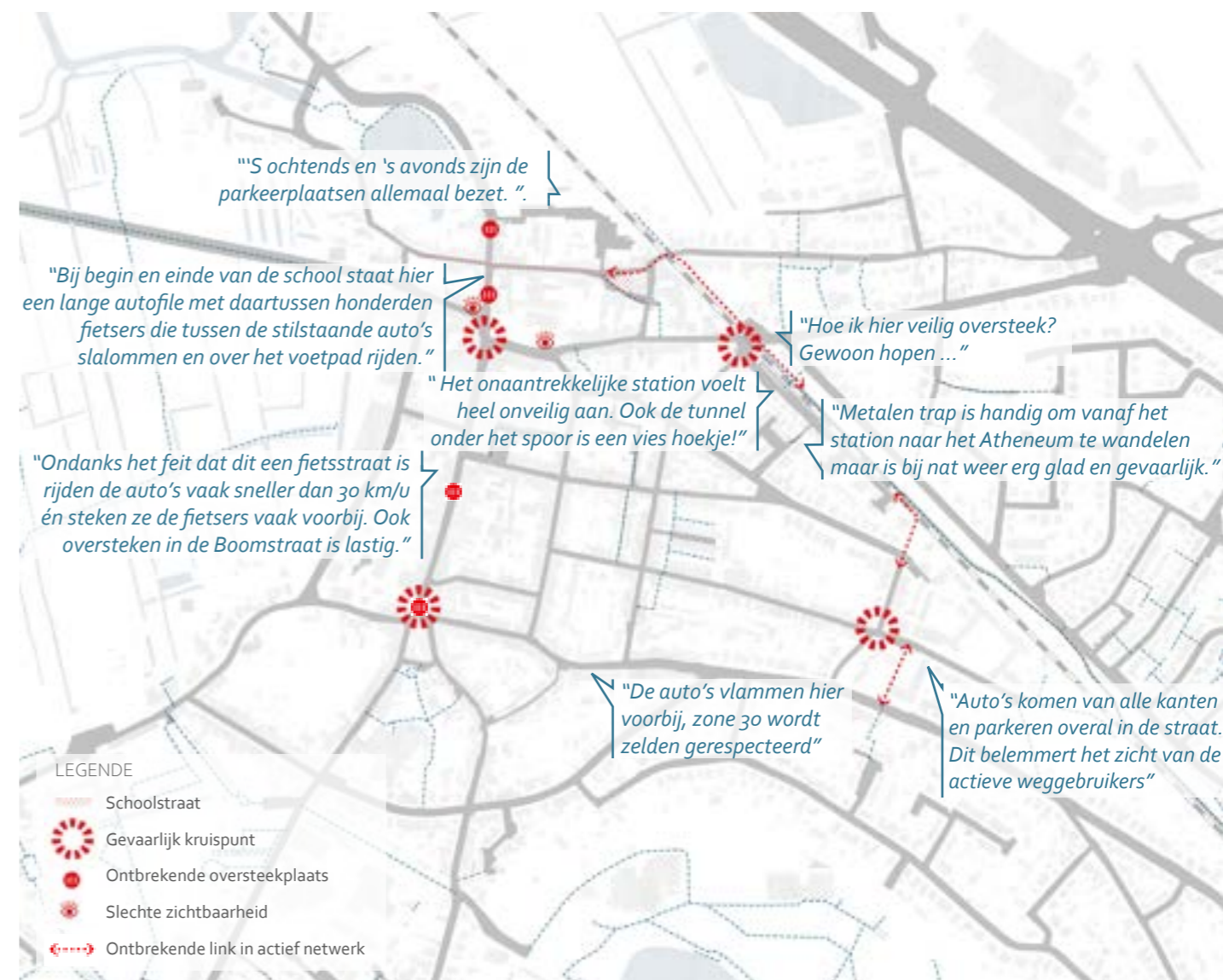
## Hoe beleven jongeren de toe-eigening van het centrum vandaag?

De jongeren van de middelbare school zijn in 2021 in het kader van de **jonge wegwerpersbevraging** diepgaand bevroegd naar hun ervaring omtrent de mobiliteit in het centrum. Ook de **jeugdraad** werd naar aanleiding van de opmaak van dit masterplan bevroegd over hun beleving van het centrum. Deze gesprekken en voorgaande analyses tonen aan dat de verkeerssituatie (voor jongeren) al te vaak nog onduidelijk is en ze zich hierdoor onveilig voelen in het verkeer. Verder mist de kern ruimte om te vertoeven, zowel tijdens de middag, om rustig te eten, alsook om na de schooluren te chillen.



Gebruiksruimtes jongeren (uit gesprekstafel met jeugdraad (december 2022) - verwerkt door Atelier Romain, 2022)

## Hoe beleven jongeren de mobiliteitsituatie in het centrum vandaag?



Mobiliteit ervaren door jongeren (uit jonge wegwerpersbevraging (2021) en gesprekstafel met jeugdraad (december 2022) - verwerkt door Atelier Romain, 2022)

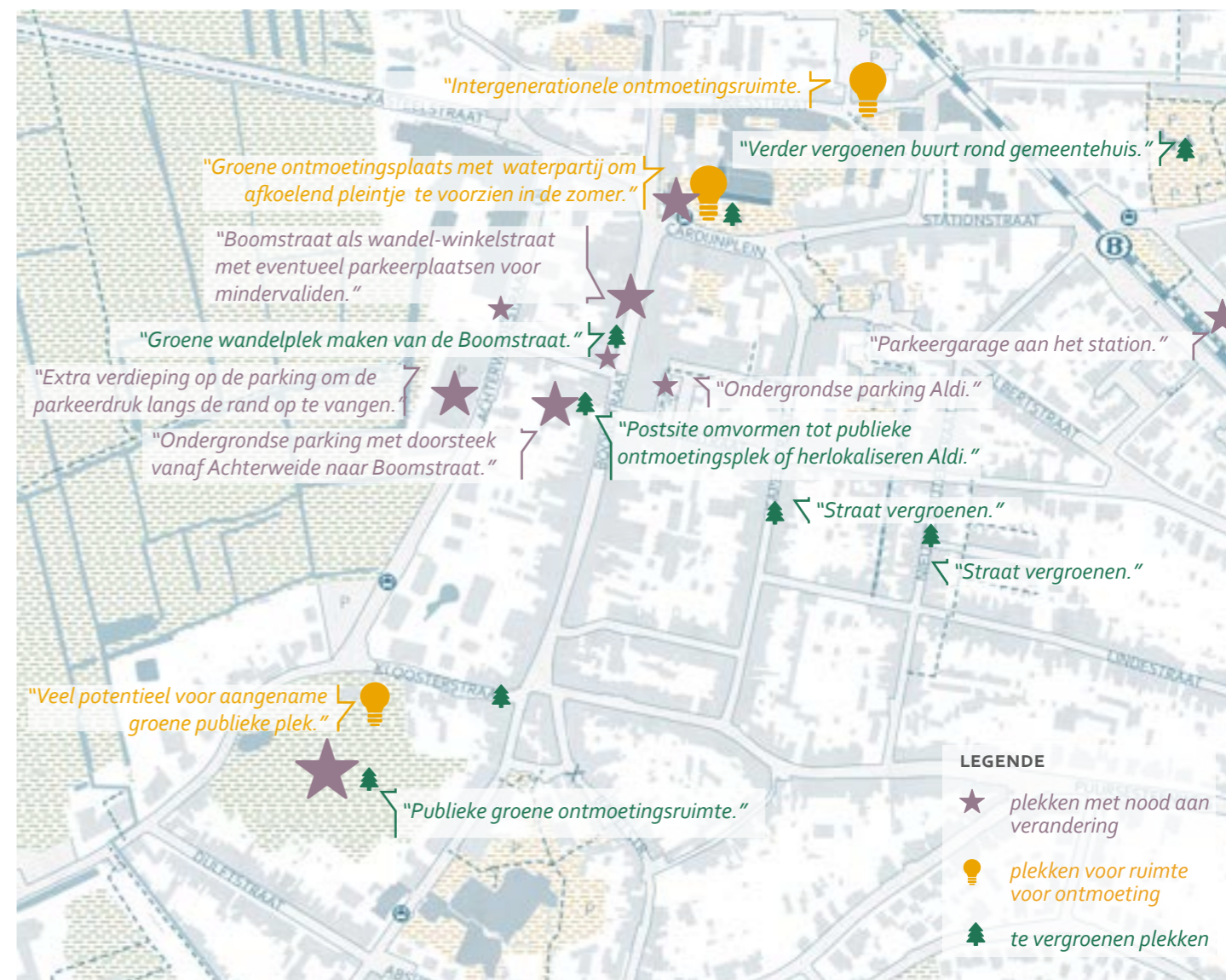
## Hoe beleven senioren het centrum vandaag?

Een belangrijke bewoners- en gebruikersgroep in het centrum van Bornem zijn de senioren. Via een interactieve gesprekstafel met verschillende vertegenwoordigers van uiteenlopende seniorenverenigingen werd gepolst naar hun beleving van de kern op vandaag en hun ideeën voor de toekomst.



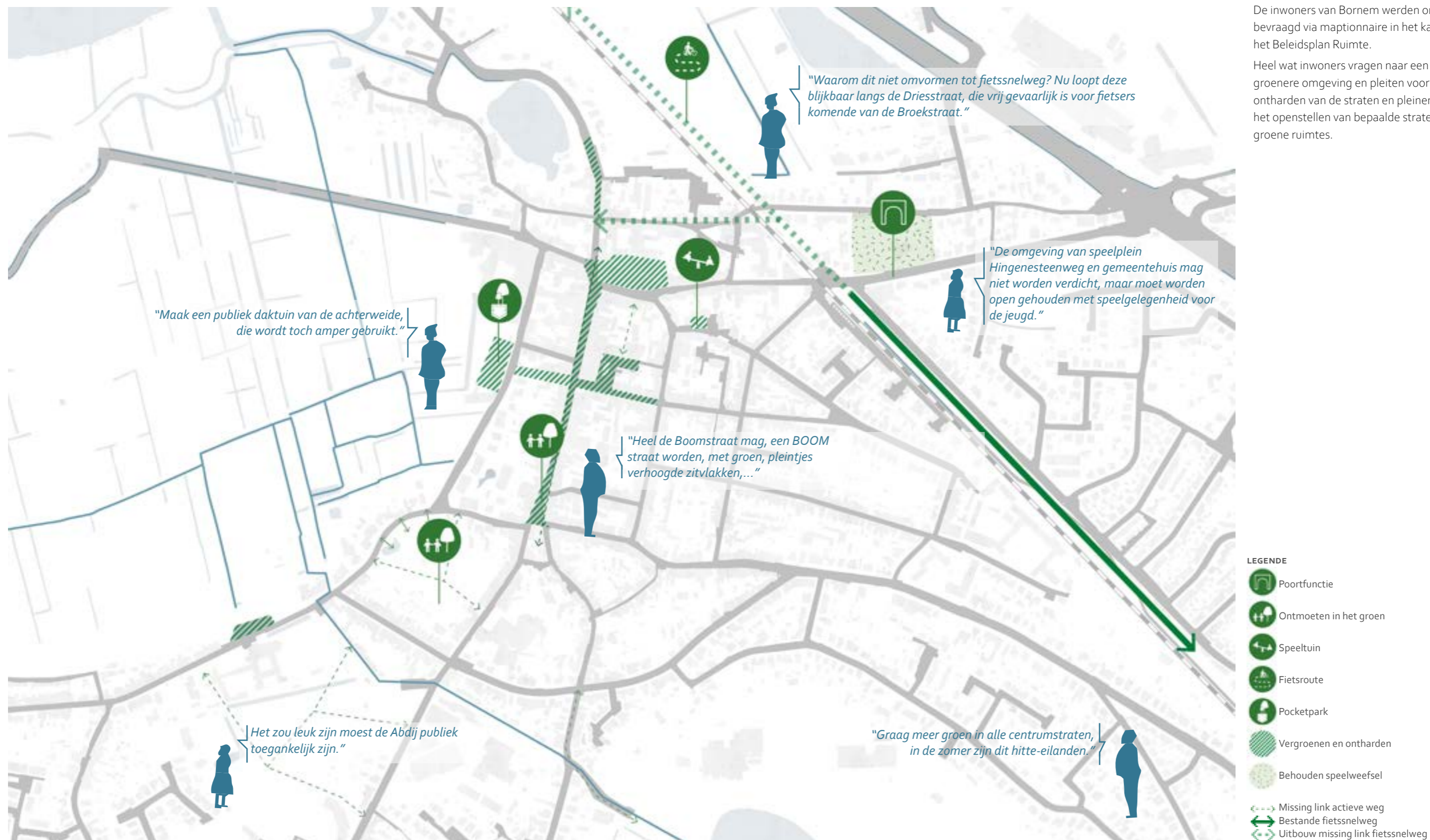
Beleving senioren vandaag (Atelier Romain, 2023)

## Welke ideeën hebben de senioren voor de toekomst?



Ideeën senioren voor de toekomst (Atelier Romain, 2023)

## Hoe beleven de inwoners het centrum vandaag?



De inwoners van Bornem werden online bevraged via maptionnaire in het kader van het Beleidsplan Ruimte.

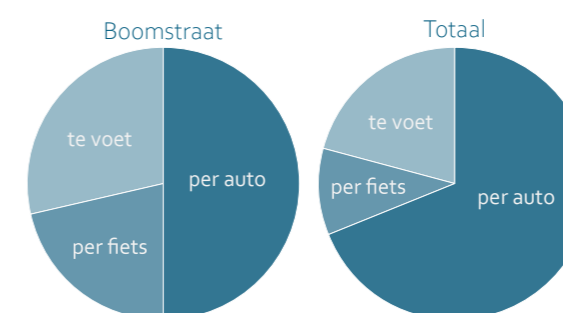
Heel wat inwoners vragen naar een groenere omgeving en pleiten voor het ontharden van de straten en pleinen en het openstellen van bepaalde strategische groene ruimtes.

## Hoe beleven lokale handelaars hun winkelcentrum?

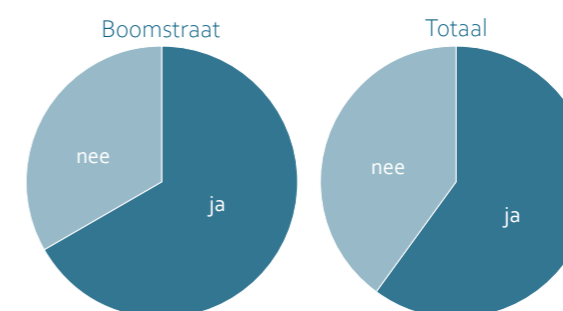
Parallel aan de opmaak van het masterplan voor Bornem centrum is de gemeente in samenwerking met de provincie Antwerpen bezig met de opmaak van een **detailhandelsvisie 2.0**. We hadden de kans om enkele **vragen** toe te voegen aan de grootschalige bevraging van de handelaars in Bornem die in het kader hiervan liep. In totaal vulden 15 handelaars gevestigd in de Boomstraat de enquête in. Daarnaast waren er nog 15 andere respondenten die tevens gevestigd zijn in het centrum maar in andere straten zoals Kruisberg, Nieuwstraat, Stationstraat e.d.

Onderstaande diagrammen en kaarten zijn een weergave van de ruimtelijk gerelateerde aspecten die bevestigd werden. De **diagrammen** geven een overzicht van de antwoorden bij de meerkeuzevragen. Hier werd telkens onderscheid gemaakt tussen handelaars gevestigd in de Boomstraat en het totaal voor de kern van Bornem bij wijze van vergelijking. De kaarten op volgende pagina tonen een overzicht van de **SWOT analyse** met betrekking tot de ruimtelijke aspecten.

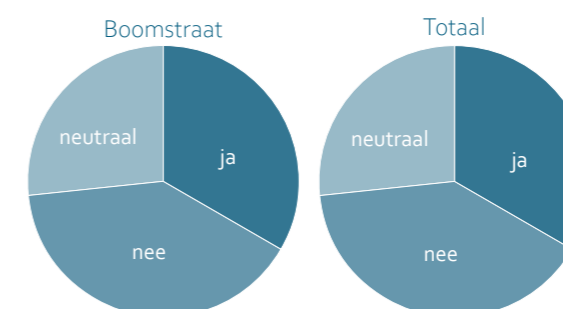
Hoe bereiken de meeste klanten op vandaag uw handelszaak?



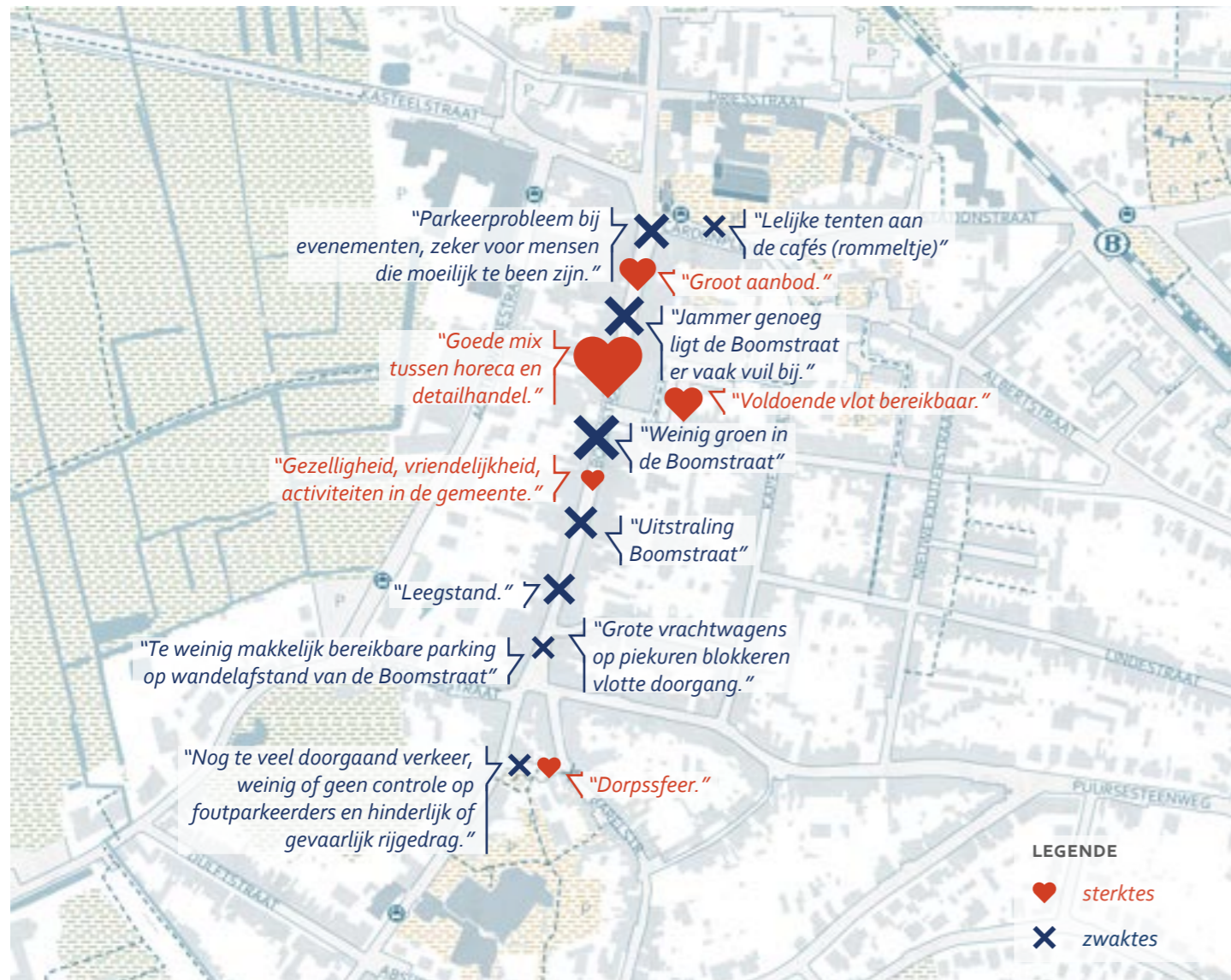
Ervaar je de parkeermogelijkheden (openbaar of op eigen terrein) in de buurt van je handelszaak als voldoende?



Is er volgens jou nood aan afstemming (en/of regelgevend kader) omtrent inrichting (vb. winkelfront, etalage, reclamepanelen) om de beeldkwaliteit van de kern te verhogen?

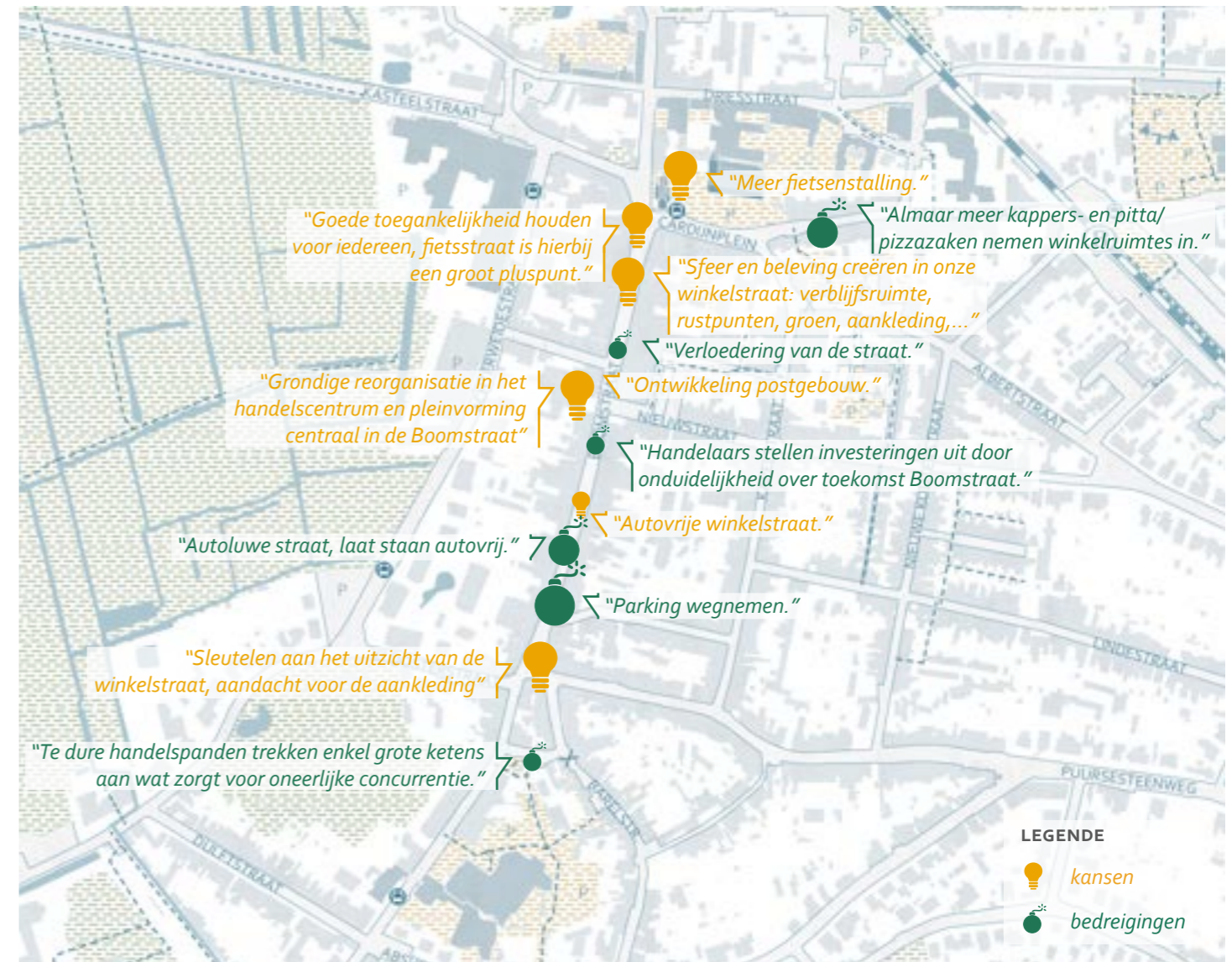


### Welke sterktes en zwaktes ervaren de lokale handelaars vandaag?



Beleving handelaars vandaag - data afkomstig uit de grootschalige bevraging van de handelaars in Bornem ihkv de opmaak van de "detailhandelsvisie 2.0" die liep van 23/12/2022 tot 6/02/2023, verwerkt in bovenstaande belevingskaart door Atelier Romain, 2023

### Welke kansen en bedreigingen zien de lokale handelaars in de toekomst?



Kansen en bedreigingen die handelaars zien - data afkomstig uit de grootschalige bevraging van de handelaars in Bornem ihkv de opmaak van de "detailhandelsvisie 2.0" die liep van 23/12/2022 tot 6/02/2023, verwerkt in bovenstaande belevingskaart door Atelier Romain, 2023

NAAR EEN  
TOEKOMSTGERICHTE  
DORPSKERN

**Naar een belevenisvol  
publiek dorpsweefsel**

Landschapsnarratieven slaan de verbinding met het rijke verleden van Bornem



Sas op de Oude Schelde van Bornem  
(Bron: <https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/214097>)



Kapel van Luipegem nabij de plek waar de laatst overgebleven Bornemse bron uit de ondergrond opborrelt  
(Bron: <https://www.bornem.be/product/745/kapel-van-luipegem>)

# Naar een belevenisvol publiek dorpsweefsel

## Ambities

Vanuit de **landschapsbeleving** blijkt de nood aan bijkomende **publieke ontmoetingsruimte** vanuit verschillende doelgroepen hoog. Het uitwerken van een aantal **dorpsroutes** gericht op **specifieke (meer kwetsbare) doelgroepen** leggen kansen bloot om toe te werken naar een **kwaliteitsvolle en belevenisvolle publieke ruimte**. De routes en hun strategieën dienen als **'gids'** voor de gemeente bij de toekomstige heraanleg van de publieke ruimte. De hierna volgende **landschapsnarratieven** brengen kleur en voeding aan deze diverse routes.

### Ambitie 1: Landschapsnarratieven slaan de verbinding met het rijke verleden van Bornem

Bornem kent een **rijke geschiedenis**. Heel wat van deze verhalen **verdwijnen** echter geleidelijk aan uit het geheugen van nieuwe generaties. Het masterplan neemt deze landschappelijke narratieven in wat volgt mee als **verbindend element**.

#### Mannenwiel en Rijkenhoek als 'het blauwe goud'

Het **'Landschap van de Oude Schelde'** is gelegen ten noordwesten van Bornem. De ankerplaats omvat een zo goed als ongeschonden 13de eeuwse Scheldelandschap met sterk gesloten karakter. De sas op de Oude Scheldearm die doorheen het landschap kronkelt, dateert van 1592. Pedro Coloma, toenmalig landsheer, liet de sluis bouwen om de Oude Schelde terug toegankelijk te maken voor schepen tot in het centrum van Bornem. Beurtschippers konden aanmeren aan de kaai in de Rijkenhoek en dit betekende een **economische en culturele heropbloei** als mijlpaal in de geschiedenis van Bornem.<sup>1</sup>

#### De historische dorpsrand

Het **Graafschap** vormt een relatief harde **'groene muur'** ten aanzien van het dorp. Torenhoog duikt een vrij ontoegankelijk bosrijk landschap op langsheen de Achterweidestraat. Diezelfde dorpsrand omvat heel wat **historisch geladen sites** zoals **De abdij van Bornem** (eveneens opgericht door Pedro Coloma), **de motte "Den Dult"**, ...en niet onbelangrijk, de laatst overgebleven Bornemse **waterbron** verderop gelegen nabij de Kapel van Luipegem (waarvan de naam 'Bornem' of Burnehen zijn oorsprong kent als 'verblijf bij de bron'). Het masterplan biedt kansen om de beleving van de dorpsrand intenser en aangenamer te beleven vanuit de huidige bewoners.

<sup>1</sup> <http://onroerendergoed.github.io/la2001/ankerplaatsen/a10032.html>  
<https://www.bornem.be/product/748/sas-op-de-oude-schelde>

## Ambitie 2: uitbouw dorpsroutes

### Speelweefselroute

Tijdens de ontwerpdriedaagse gingen we met leerlingen van het 5e en 6e leerjaar van basisschool De Linde aan de slag om de speelweefselroute af te toetsen en bij te werken en hun 'droom'speelruimtes binnen de kern vorm te geven. Uit een groot aanbod aan referenties van spelprikkel kozen ze leerlingen hun favorieten uit. Deze werden op een grote luchtfoto van de kern geprikt op de locatie waar ze deze spelprikkel voor ogen hebben. Ze motiveerden aan elkaar waarom ze welke spelprikkel waar zien.

De leerlingen duiden vooral meer **impliciete en natuurlijke spelprikkel** aan als gewenst in de dorpskern: trapjes, kunstelementen waar op geklommen kan worden, trampolines,... De leerlingen zien vooral graag bijkomende spelprikkel op **plekken die ze al kennen**. Soms aanvullend op plekken waar al speelelementen zijn (Het Breeven, het Hemelhof), soms op pleinen of in de straat waar op vandaag nog niet gespeeld kan worden (K. Cardijnplein, Mouterijplein, Dokter de Putterplein, Mannewiel,...). De leerlingen mochten zelf een plek kiezen in het centrum van Bornem om te herinrichten. Ze hadden naast het toevoegen van bijkomende spelprikkel onder andere oog voor meer groen, meer verlichting, veilige oversteekpunten, de aankleding van blinde muren, zitplekken, etc...

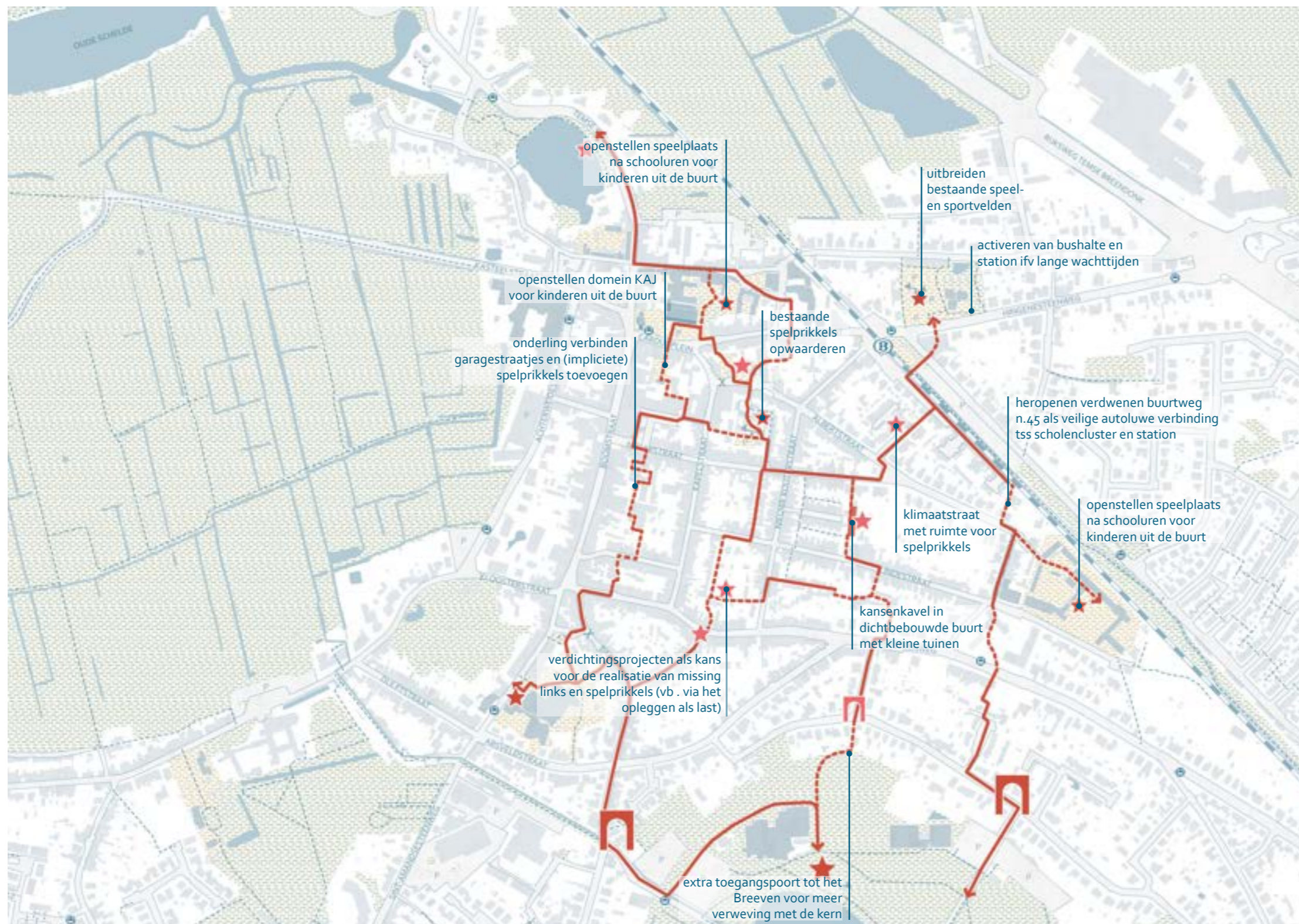


Ontwerpschetsen van de leerlingen op een plek in de kern naar keuze



Beelden van het workshopmoment met de leerlingen

## Speelweefselroute



Een speelweefsel met aandacht voor:

- natuurlijke kleinere speelplekken
- grotere speel- en ravotruimte
- een veilige route die zoveel als mogelijk parallel aan autowegen loopt
- aaneengeslotenheid: veilige oversteekpunten waar route kruist met autowegen



### LEGENDE

- Speelweefsel route
  - bestaand
  - - - potentie
- ★ Speelplekken
  - ★ bestaand
  - ★ potentie
- ⌋ Toegangspoorten tot open ruimte
  - ⌋ bestaand
  - ⌋ potentie



De jeugd is creatief met de publieke ruimte (deel 2): het parkeergebouw in de Achterweidestraat dient vaak als overdekte lunchruimte bij slecht weer of 'rooftop' terras bij mooi weer, mét uitzicht op het Graafschap



De jeugd is creatief met de publieke ruimte (deel 1): uit de wind en in de zon, maar wegens gebrek aan ruimte op de grond



Over de middag struint de jeugd in groep de bankjes in het centrum af tot ze een plekje gevonden hebben om te lunchen

## Tienerroute

De aanwezigheid van de vele scholen in het centrum, en zeker de twee middelbare scholen, is uitzonderlijk voor een dorpskern en kenmerkend voor Bornem. Dagelijks circuleren heel wat jongeren van en naar het centrum om naar school te gaan. Over de middag vertoeven dan ook heel wat jongeren (vaak noodgedwongen wegens gebrek aan ruimte op school) in het dorps weefsel. Op heden is er nog weinig aandacht voor deze doelgroep in de vormgeving van de publieke ruimte. Wel is tijdens de opmaak van het masterplan het JEZ! subsidieproject lopende die onderzoek voert naar lunch- en hangplekken in de publieke ruimte.

De nood aan een tienerroute werd dan ook duidelijk tijdens de ontwerpdriedaagse, waar we ook de kans kregen om in gesprek te gaan met de jongeren. Jongeren worden vaak beschouwd als "overlast" wanneer zij in de dorpskern vertoeven. Maar waar worstelt de tiener zelf mee? Ze zijn vaak op zoek naar **'ruimte' in het dorp**. Het masterplan tracht hier antwoorden te bieden door de uitbouw van een tienerroute.



Wat kan Complex B in het Breeven nog meer betekenen voor de jeugd?

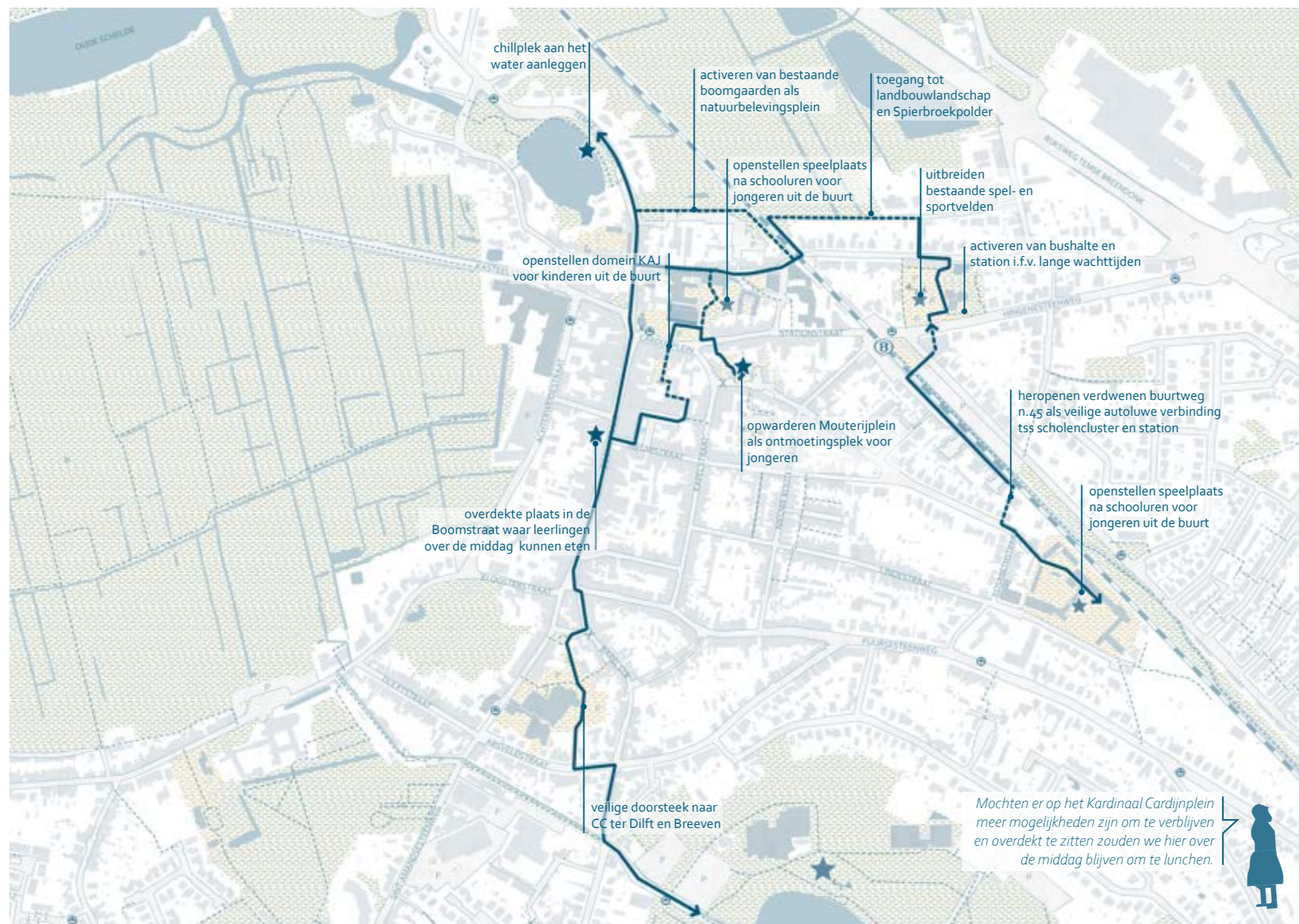


Het station is een vaak genoemde plek bij jeugd vanaf 12 tot 25 jaar: hoe kan het hier aangener verbleven worden?



De picknickbankjes aan het Mannewiel dienen op vandaag al als aangename lunchplek bij mooi weer

## Tierroute



Een tierroute met aandacht voor:

- ruimte om samen te zijn met vrienden (cruciaal), bijvoorbeeld in de vorm van een aangename (overdekte) lunchplek voor tijdens de middagpauze
- ruimte tijdens het onderweg zijn (aangename wachtplekken bij trein, bus,...)
- een rustige plek weg van de dagelijkse drukte, om te ontstressen
- gezelligheid buiten de schoolmuren

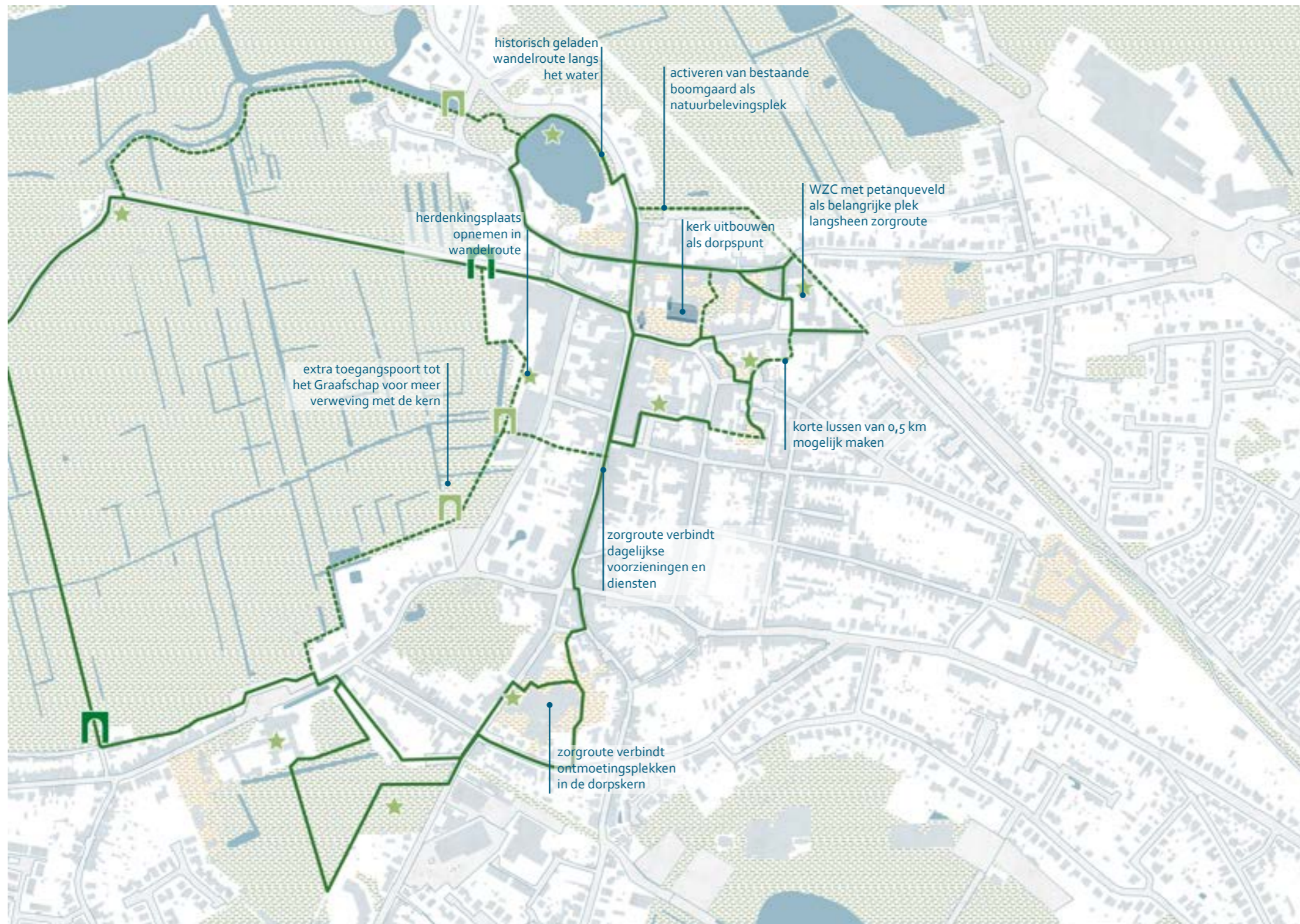


zie ook projectproep JEZ!  
Fonds (in opmaak met steun van de Koning Boudewijnstichting '23)

### LEGENDE

- Tierroute
- bestaand
- potentie
- ★ Ontmoetingsplaatsen
- ★ bestaand
- ★ potentie

## Zorgroute



In de dorpskern zijn heel wat ouderen aanwezig alsook zorggerelateerde instellingen. In het dorp bouwen we aan een zorgroute met oog voor:

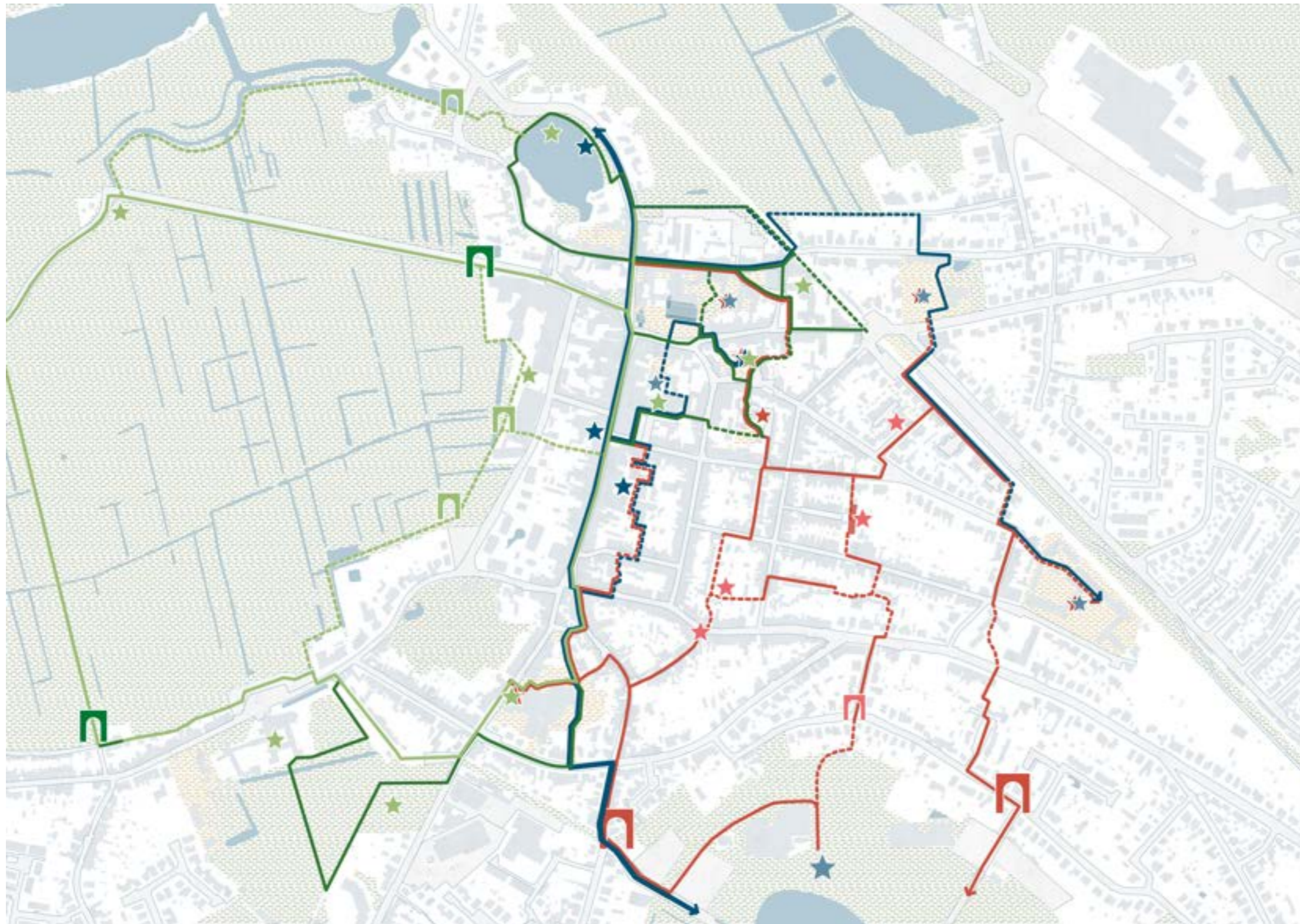
- drempelloze overgangen
- veilige route met voldoende rutsplekken/zitbanken bij voorkeur in een schaduwrijke omgeving en met interessante zichtlocaties
- routes als verbinding tussen dagdagelijkse voorzieningen en openbaar vervoerhaltes
- korte 'dorpse ommetjes', waar mogelijk gevoed vanuit een rijke geschiedenis (zie landschapnarratieven)



### LEGENDE

- Zorgroute
  - bestaand
  - - - potentie
- Voorzieningen
  - dagelijks (supermarkt, bakker,...)
  - diensten
  - horeca
- Aantrekkingspolen
  - ★ bestaand
  - ★ potentie
- Toegangspoorten tot open ruimterand
  - bestaand
  - - - potentie

## Dorpse routes en hun interactie

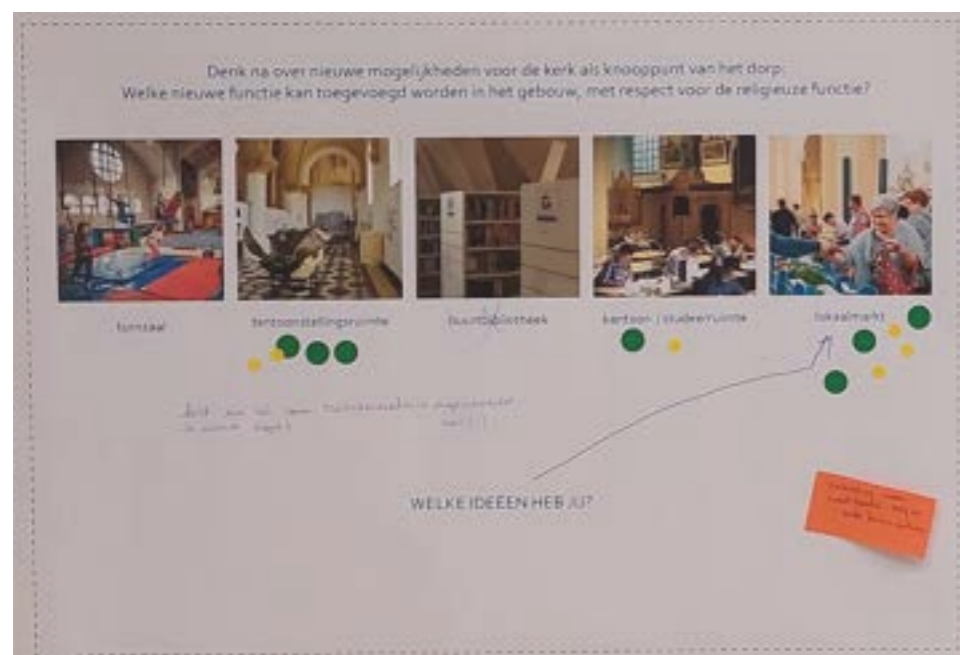


### LEGENDE

- Speelweefsel route  
— bestaand  
- - - potentie
- Spelprikkels  
★ bestaand  
★ potentie
- Toegangspoorten tot open ruimte  
— bestaand  
— potentie
- Tierroute  
— bestaand  
- - - potentie
- ★ Ontmoetingsplaatsen  
★ bestaand  
★ potentie
- Zorgroute  
— bestaand  
- - - potentie
- ★ Aantrekkingspolen  
★ bestaand  
★ potentie
- Toegangspoorten tot open ruimte  
— bestaand  
— potentie



We polsten naar de noden en wensen bij de bewoners en actoren (22 maart 2023)



Wat kan de kerk meer betekenen dan op vandaag volgens de inwoners van het centrum? (22 maart 2023)

## Kardinaal Cardijnplein als beleevingsplek

Voor meer informatie zie strategisch project (p. 180-186)

### Analyseschema's Kardinaal Cardijnplein



### Samenvatting van de verwachtingen op het Kardinaal Cardijnplein

#### Kinderen en tieners

- plein en kerk verweven met scholencampus
- kerk als overdekte ruimte op pauze door te brengen en te ontprykkelen
- water-spelprinkel op plein
- overdekte lunchplekjes op plein

#### Lokale ondersteuning

- kerk als polyvalente zaal: ceremonieruimte/ruimte voor yoga/bezinning/meditatie/...



#### Bovenlokale aantrekkingspool

- evenementen in kerk (muziek, toneel,...) en op plein (Dodentocht, kermis, winterBornemland,...)
- Romaanse crypte in kerk
- museale invulling zijbeuken kerk

#### Ouderen

- drempelloze ruimte
- ruimte voor ontmoeting en gesprek (vereenzaming tegengaan)
- zitplekken in de buitenruimte
- aanbieden van noodzakelijke dienstverlening ten aanzien van ouderen

**Naar een landschappelijk verbonden  
dorp met een klimaatrobuuste toekomst**

# Naar een landschappelijk verbonden dorp met een klimaatrobuuste toekomst



## Uitdaging

Bornem centrum is **strategisch hoger gelegen** op een stuifzandrug en omringd door **prachtige landschappelijke troeven**.<sup>1</sup> Deze kenmerkende waardevolle landschappen trekken heel wat toeristen en recreanten aan richting Bornem, maar, zijn echter **weinig voelbaar** tot in de kern van Bornem.

Het centrum van Bornem is hoofdzakelijk gelegen op **droge zandige bodems** en dus op **goed infiltrerbare grond**.<sup>2</sup> Mede omwille van de hoogteligging en haar goed infiltrerbare gronden is er eerder **weinig pluviaal overstromingsrisico**, buiten een aantal punctuele knelpunten.



Ondanks deze vaststelling ligt er een belangrijke taakstelling in het centrum om **lager gelegen gebieden** (vaak matig tot slecht infiltrerbare bodem) te ontlasten van wateroverlast. Daarom willen we enerzijds een **te snelle afstroom binnen de kern vermijden** en anderzijds de **grondwatertafel aanvullen** om **watertekort en verdroging** te vermijden tijdens droge zomers, waar Bornem (net zoals de rest van Vlaanderen) onder te lijden heeft. In het sterk verharde centrum liggen tevens heel wat **onthardingskansen**.

1 bron: De Coster et al. 1987, p. 439-440

2 bron: Hemelwater- en droogteplan Bornem, Aquafin, 2023, p. 74-75

De verschillende identiteiten van de omliggende landschappen voelbaar maken tot in de kern



Aantrekkelijke groene ruggengraat doorheen de kern als actieve verbinding tussen de omliggende landschappen



## Ambities en ruimtelijke strategieën

### Ambitie 1: Omliggende landschappen verbinden

#### De verschillende identiteiten van de omliggende landschappen voelbaar maken tot in de kern

Door **nieuwe toegangspoorten** te creëren op schaal van het dorp tot de drie grote landschapsstructuren rondom willen we niet enkel de **toegankelijkheid** van de deze landschappen vergroten maar ook hun **zichtbaarheid**. Deze toegangspoorten, op schaal van het dorp, zijn gericht op inwoners, leerlingen en tewerkgestelden in het centrum. Zo hoeven niet de grote, toeristisch recreatieve ingangen gebruikt te worden, die tevens iets verderaf gelegen zijn, maar kunnen nieuwe, kleine toegangen de **verwevenheid** van het centrum met die landschappen verhogen. We zien tevens een grote potentie in het (meer) toegankelijk maken van de Spierbroekpolder ten noorden van de kern.

#### Aantrekkelijke groene ruggengraat doorheen de kern als actieve verbinding tussen de omliggende landschappen

De drie grote landschapsstructuren worden verbonden met elkaar via een **groene ruggengraat** doorheen de kern, om te komen tot een **groenblauwe dooradering** van het centrum. Deze groene ruggengraat verbindt naast de omliggende landschappen ook belangrijke **voorzieningen** en **ontmoetingsplekken** in de kern. Deze ruggengraat kent daarom vele kleine aftakkingen. Het geheel vormt een structuur waar prioritair op moet ingezet worden wat betreft volgende aspecten:

- aangename en veilige doorgang voor fietsers en voetgangers
- aantrekkelijke groene inrichting van het straatprofiel
- knipoog naar de verschillende identiteiten van de omliggende landschappen via de groeninrichting
- openleggen of toevoegen van blauwe aders (bv. De Guil)
- openstellen van (private) groene plekken in de kern als onderdeel van de ruggengraat

### Ambitie 2: Gerichte ontharding en kwalitatieve vergroening van de kern

Het Hemelwater- en droogteplan toont een aantal urgenties aan voor de kern van Bornem. In het masterplan bouwen we hierop verder in de uitwerking van een onthardings- en vergroeningsstrategie. We zien 5 types onthardings- en vergroeningskansen:

1. Belevensvolle pleinen en doordachte parkings
2. Verweven voorzieningen en impactvolle plekken
3. Lineaire ontharding en vergroening: straten en actieve wegen
4. Groene sproeten
5. Garageboxstraten activeren en benutten



Groen dorpsplein als visitekaartje van het dorp - Ref. Oostakkerdorp (Sweco)



Gedeeltelijke ontharding en vergroening van het plein in combinatie met (verplaatsbaar) meubilair creëren een koele ontmoetingsplek op warme zomerdagen - Ref. Core City Park, Detroit (D.I.R.T. Studio)



Bloemrijk kijkgroen afgebakend door zitbanken en beleefbaar groen waar ook evenementen op kunnen plaatsvinden worden gecombineerd voor een optimale pleinbeleving - Ref. Houtmarkt, Kortrijk (OKRA)



Groen ingeklede parking  
Ref. Dorpsplein Ingelmunster (Bas Smets)



Dorpsplein met ruimte voor groen én evenementen  
Ref. Lille Wechelderzande (Studiebureau Omgeving)



Vaste plantvakken met zitbanken creëren een groene looplijn  
Ref. Grote Markt, Turnhout (Stramien)



Impliciete spelprykkels die ook als zitelement gebruikt kunnen worden laden de beleving van het plein op - Ref. onbekend

## 1. Belevingsvolle publieke pleinen en doordachte parkings

- aan de hand van een slimme **parkeervisie** (zie "Naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern") de onderbenutte parkeerclusters beter benutten, terwijl andere parkings geschrapt en ingezet worden als ruimte voor water en/of groene ontmoetingsruimte
- te behouden parkeerclusters bij een geplande heraanleg voorzien van **waterdoorlatende verharding**
- water vasthouden en vertraagd ter plaatse **infiltreren**
- **hitte-eiland** beperken
- groene **ontmoetingsruimte** creëren
- **prioritair** te ontharden en vergroenen parkings en pleinen in het centrum:
  - > **Kardinaal Cardijnplein**: als het "hart" of het "visitekaartje" van Bornem verdient het K. Cardijnplein een meer beleefbare inrichting (zie *strategisch project p. 180-186*)
  - > **Driesplein**: belangrijke plek in de creatie van een intergenerationele campus (bij ontharding/groeninrichting rekening houden met waterreservoir onder plein)
  - > **Mouterijplein**: groene schakel in actief netwerk en intergenerationele ontmoetingsplek op de drie routes (bij ontharding/groeninrichting rekening houden met kelder en ondergrondse parking onder plein)
  - > **begraafplaats**: uitbouw tot parkbegraafplaats
  - > **randparking Achterweidestraat (kant Kloosterstraat)**: inzetten als grootschalig bufferbekken in retentiestraat en tegelijk als dorpse toegangspoort tot het Graafschap en landschappelijke overgang met het dense centrum
  - > binnengebied **Oude Postsite** (zie *strategisch project p. 170-179*)

**Verplaatsbaar meubilair** maakt de **toe-eigening van het plein** door buurtbewoners mogelijk en laat een verscheidenheid aan gebruiken toe

**Impliciete spelprikkel**s die tevens als zitgelegenheid gebruikt kunnen worden lokken **intergenerationale interactie** uit

Boomspiegels van bestaande bomen op pleinen **verruimen en vergroenen**

**Biodiverse plantenboder** brengt meer **geur en kleur** in de kern en zorgt voor **subtiel scheiding** tussen plein en toegangen tot de woningen terwijl **zichtrelatie** behouden blijft

Plein vergroenen met opgaand groen: een verscheidenheid aan **onderhoudsvriendelijke bomen en planten**

**Waterspelement** in vlakke uitvoering: zo kan het plein nog optimaal ingezet worden voor buurt evenementen

Parkeervakken bij heraanleg plein voorzien in **waterdoorlatende verharding**



*Mouterijplein als intergenerationale ontmoetingsplek op de drie routes*



Droombeeld Mouterijplein uitgewerkt door leerlingen uit het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> leerjaar van basisschool De Linde tijdens de ontwerp-driedaagse



Mouterijplein - situatie vandaag

Impressie van hoe de ruimtelijke strategieën mogelijk vertaald kunnen worden



Renovatie torenpaviljoen als uitkijkpunt over het Graafschap - Ref. renovatie 16<sup>e</sup> eeuwse molen, Betekom (ALT Architectuur)



Klimaat speelplaats - Ref. VBS Sint Paulus, Kortrijk



Ontharden van parkeervoorziening bij grootschalige instellingen in het centrum als prioriteit - Ref. Parking Augustijnendreef, Eindhoven (Bureau Lubbers)



Groene campus - Ref. Wezembeek-Oppem (Areal Architecten, D+A studie bureau)

## 2. Verweven voorzieningen en impactvolle plekken

Naast het publiek domein ligt er ook een grote **kans én verantwoordelijkheid** bij verschillende **grootschalige instellingen** in de kern van Bornem. Hierbij denken we o.a. aan de ziekenhuiscampus van het AZ Rivierenland, de campus van het SOLV (en in het bijzonder aan de korte termijn uitbreidingsplannen), de scholencampussen in de kern en CC Ter Dilft. Gezien de **oppervlakte** die ze innemen in de kern, dewelke naast bebouwing ook vaak grootschalige onbebouwde verharde ruimte bevat, ligt hier een grote troef in het **ontharden** van het centrum. Dit kan gekoppeld worden aan het meer **verweven** van de instellingen met de rest van de kern. Zo denken we aan gedeeld ruimtegebruik, toegankelijk maken na de werkingsuren van de instelling, de creatie van plekken voor ontmoeting voor de buurt etc. Een concreet voorbeeld hierbij is de parkeervoorziening, die elke instelling nu binnen de grenzen van zijn perceel en zijn instelling bekijkt. Als we hier kunnen clusteren over de verschillende instellingen heen kunnen we waardevolle plekken inzetten voor de realisatie van andere doeleinden of ambities. Daarnaast ligt ook een potentie in het verweven van grootschalige **private, op vandaag geïsoleerde plekken**. Door deze onderling te **verbinden** doorheen het centrum en met de open ruimte rondom ontstaat een **groenblauwe dooradering** van de kern, die tevens **beleefbaar** kan gemaakt worden voor de inwoners.

- vergroenen en ontharden voor meer **beleving**
- **win-win bij speelplaatsen**: naast ontharden en vergroenen kunnen deze ook (gedeeltelijk) toegankelijk gesteld worden voor de (jeugdige) inwoners van de kern
  - > **nood aan kader**: zodat de gemeente gelijkaardige interacties/onderhandelingen kan aangaan met verschillende scholen op gelijke voet maar volgens de specifieke noden en kansen per school
- kans in de creatie van een **intergenerationele campus** tussen seniorencentrum OLV en secundair onderwijs OLVP

### 3. Lineaire ontharding en vergroening: straten en dorpsroutes & 4. Groene sproeten



zie ook Hemelwater-  
en droogteplan (Aquafin, 2023)  
DG 1 - Bornem Centrum

#### LEGENDE

- Prioritaire retentiestraat
- Prioritaire infiltratiestraat
- Prioritaire watervoerende straat
- Groene sproeten



Water opnieuw zichtbaar maken in de publieke ruimte  
Ref. Sct. Olai Square, Roskilde Denemarken (MASU Planning)



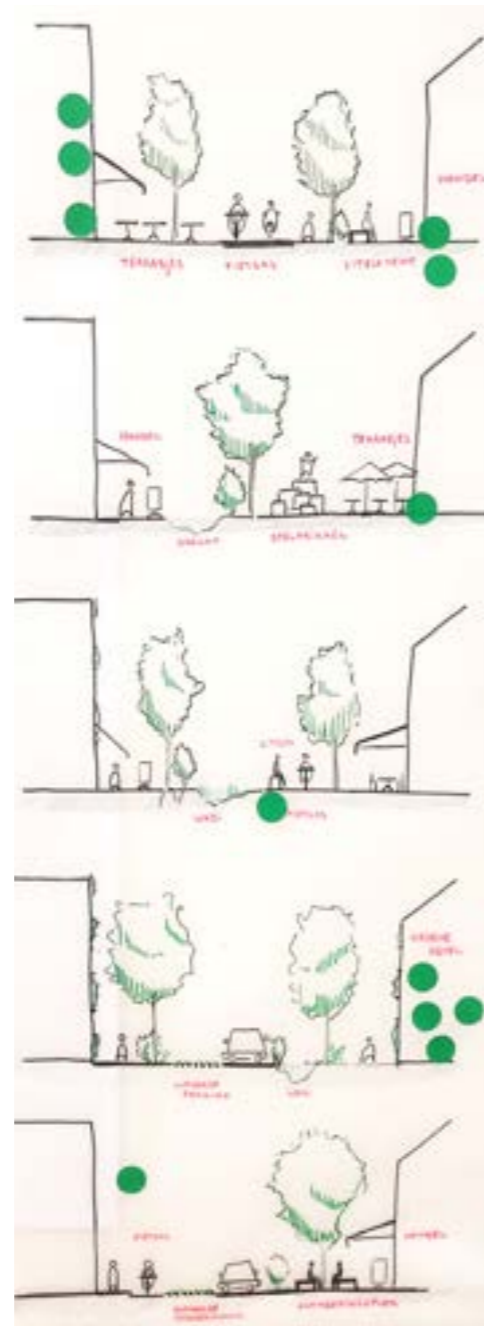
Waterspeeltuin - Ref. Edegemsesteenweg, Kontich (Antea)



Bufferend plantvak met spelelement bij wijze van afwisseling met langspaarplaatsen - Ref. Tuinstraat Aziëlaan, Wilrijk (© Jeroen Broeckx)



Ontharde centrumstraten - Ref. Overijse



Terugkoppeling gewenst straatprofiel Boomstraat op bewonersmoment tijdens ontwerpdriedaagse: populair bij inwoners zijn groene gevels en ruimte voor terrasjes



Tuinstraat - Ref. Lange Ridderstraat, Antwerpen

### 3. Lineaire ontharding en vergroening: straten en dorpsroutes

Voor dit type onthardingskans vertrekken we vanuit de **typering van de straten** in Bornem **volgens de waterfunctie**, zoals opgenomen in het Hemelwater- en droogteplan (Aquafin, 2023, p. 83). Hierin werden de centrumstraten ingedeeld volgens **type**: infiltratiestraten, retentiestraten en watervoerende straten. Door de ligging van het centrum op droge zandige bodems, en dus op **goed infiltreerbare grond**, stelt het Hemelwater- droogteplan voor om maximaal in te zetten op het **ter plaatse infiltreren** van hemelwater. De meeste centrumstraten zijn aldus geselecteerd als **infiltratiestraat**.

Het masterplan selecteert **prioritair** te ontharden en vergroenen straten op basis van hun **ruimteprofiel** enerzijds en de **urgentie** anderzijds. Ook de breedte van de straten en hun (toekomstige) afwateringsmogelijkheden spelen een rol. De Boomstraat wordt bijvoorbeeld ingezet als actieve doorsteek waardoor de kans zich voordoet om te ontharden (zie ook kaart op voorgaande pagina).

- **Prioritaire retentiestraten:**
  - > Achterweidestraat
  - > Kloosterstraat (vanaf huisnummer 22 t.e.m. huisnummer 46)
  - > Dultstraat
  - > Barelstraat (deel richting Het Breeven)
- **Prioritaire infiltratiestraten:**
  - > Boomstraat
  - > Absveldstraat
- **Prioritaire watervoerende straten:**
  - > Breevenstraat
  - > Barelstraat (vanaf huisnummer 83 t.e.m. huisnummer 109)

Tijdens de ontwerpdriedaagse kwamen ook nog bijkomende straten naar voor met een hoge onthardingsurgentie (beide **infiltratiestraten**):

- > Puursesteenweg, die op de planning staat om binnenkort heraangelegd te worden
- > Clementstraat: inzetten als klimaat- en tuinstraat (zie bv. referentie Lange Ridderstraat Antwerpen)

Daarnaast zijn ook de verschillende **dorpsroutes** (speelweefselroute, tierroute, zorgroute) **prioritaire verbindingen om te ontharden en vergroenen**.

Zo wordt bij de realisatie van een "missing link" meteen ook ingezet op een klimaatrobuustere kern. Specifiek bij de **speelweefselroute** kan ingezet worden op natuurlijke spelpraktijken die bijvoorbeeld een ander soort spel uitlokken in verschillende seizoenen (zie bv. referentie waterspeeltuin Edegemsesteenweg, Kontich). Op de **zorgroute** ligt dan weer de kans om via vergroening schaduwrijke en koele plekken te creëren nabij rustplekken.

RETENTIESTRAAT MET GROENE SPROET



Typestraat: Achterweidestraat

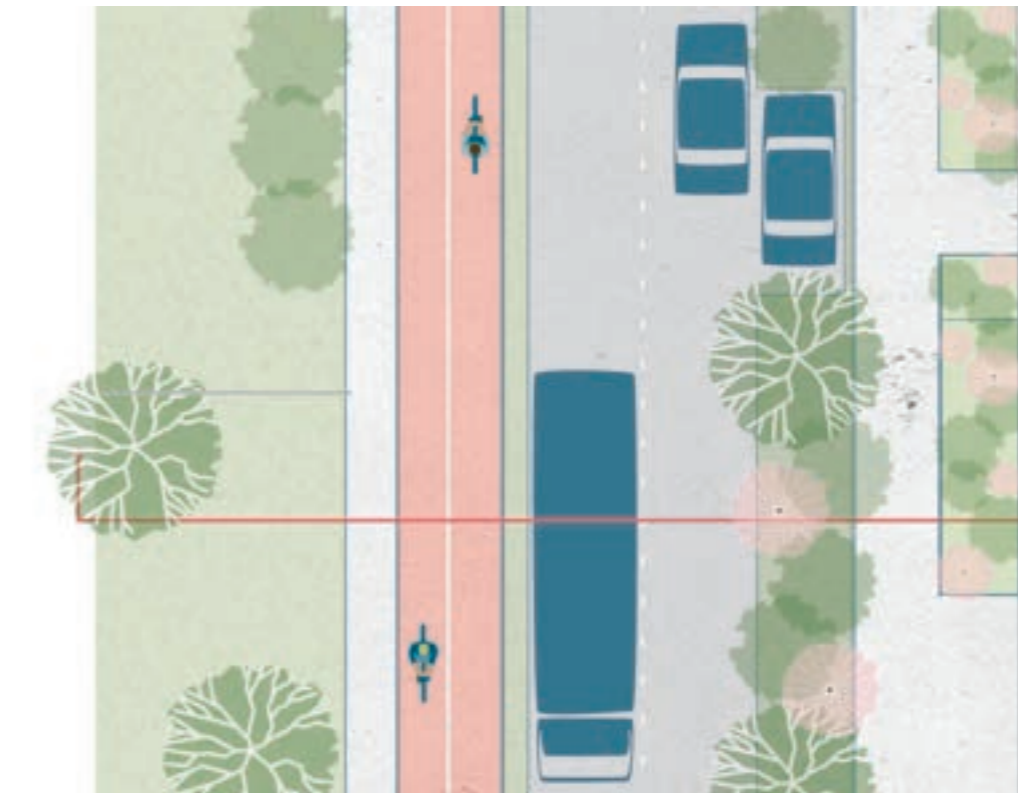


Bovengrondse ecologische buffer - Ref. Rozemaipark Ekeren (©VictorianoMoreno)



Vaste planten in het openbaar groen, voor meer geuren en kleuren in de publieke ruimte - Ref. Doetinchem

GROENE TOEGANG TOT DE KERN VIA EEN GEDEELTELIJKE ONTHARDING VAN DE INVALSWEGEN



Typestraat: Puursesteenweg

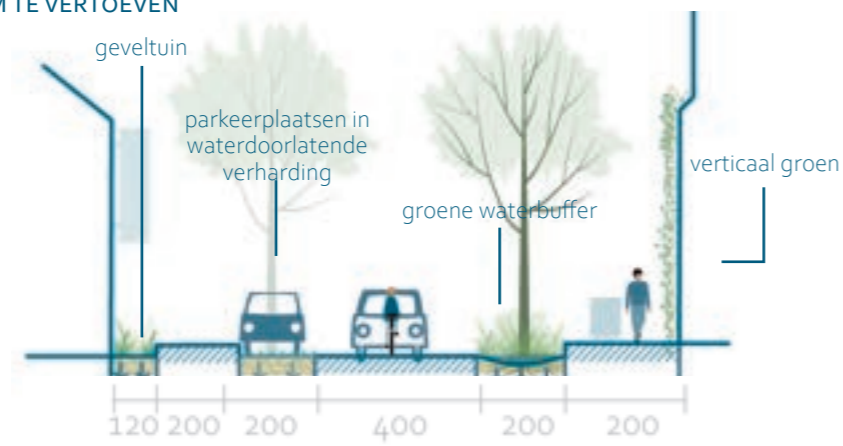


Groene buffer als scheiding tussen wegdek en voetpad met groene voortuinen - Ref. Rozemaipark Ekeren (©VictorianoMoreno)



Brede groene buffers tussen voetpad en wegdek - Ref. Felix Marchallaan Schaarbeek, Brussel

EEN WINKELSTRAAT OM TE VERTOEVEN



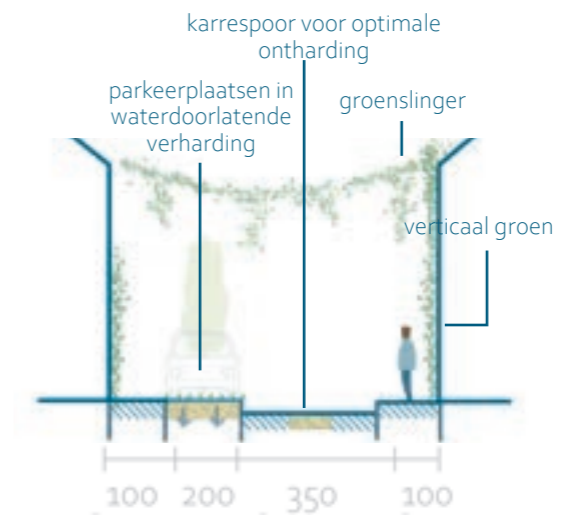
Typestraat: Boomstraat



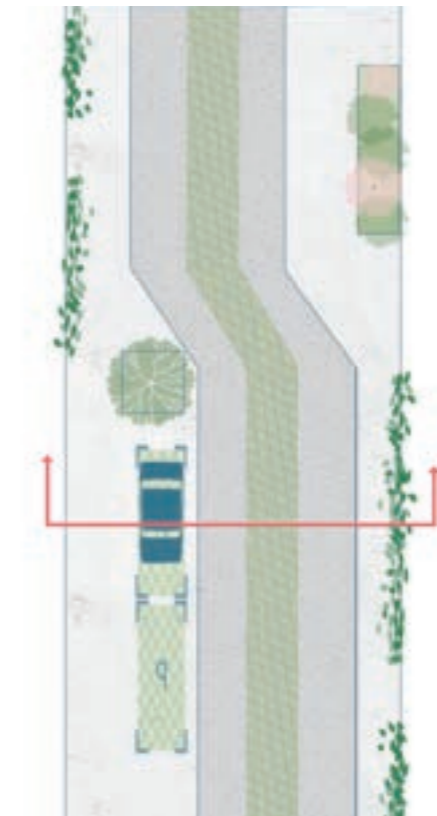
Bufferend plantvak met spelelement bij wijze van afwisseling met langspaarkeerplaatsen- Ref. tuinstraat Aziëlaan Wilrijk



BELEEFBARE LEEFSTRATEN



+ jaarlijks één parkeerplaats schrappen en ontharden per straat



Typestraat: Kapelstraat



Afwisseling tussen bomen en waterdoorlatende parkeerplaatsen - Ref. Rosa Laperrelaan, Kortrijk



Vergroend wegdek met plaats voor voetgangers en gemotoriseerd verkeer gekoppeld aan geveltuinen - Ref. tuinstraat Antwerpen



Ref. Antwerpen breekt uit! (Stramien)



Ontharding van overgedimensioneerde straathoeken - Ref. Ledeberg Leeft



Droombeeld ontharding overgedimensioneerde straathoeken - Ref. Stadsparkwijk Antwerpen (Atelier Romain, 2021)



Droombeeld evolutie garagestraat - Ref. DNA masterplan Moorsele (Atelier Romain, 2021)

#### 4. Groene sproeten

Heel wat straten in het centrum hebben een smal profiel (7,5 m - 8,5m van gevel tot gevel). De vele rijhuizen hebben vaak geen parkeermogelijkheid op eigen terrein waardoor er in de meeste straten ook langsgeparkeerd wordt langs een zijde van de weg. Hierdoor blijft er in deze smalle straten weinig ruimte over om te ontharden en vergroenen. In die smalle straten streven we dan ook naar **kwalitatieve punctuele ontharding** in plaats van kwantitatieve ontharding. Dit noemen we de groene sproeten van Bornem.

**Waar?** Hier komen vooral de potenties van **restpercelen** in beeld zoals overgedimensioneerde en op vandaag niet benutte straathoeken (voor voorgestelde locaties zie voorgaande kaart).

**Hoe?** - bijvoorbeeld aan de hand van zogenaamde "**sponsbomen**", die als primaire functie water moeten absorberen. De **boombunker** onder de boom kan het overtollig water opvangen en zorgt eveneens voor een onverstoorde doorwortelbare ruimte onder de verharding.

- koppelen aan **pocketparkjes** waar ruimte is voor **water en biodiversiteit** maar evengoed voor **kleinschalige ontmoeting** tussen burens

#### 5. Garageboxstraten activeren en benutten

Binnen de dens bebouwde kern van Bornem vinden we een aantal straatjes en binnengebieden terug die toegewijd zijn aan het parkeren van de auto. Een ruimte die vaak van gevel tot gevel (of ook wel garagebox tot garagebox) verhard is en op vandaag soms al informeel gebruikt wordt als speel- of chillruimte en als doorsteek van A naar B. Door de monofunctionele inrichting en gebruik van deze plekken geven deze soms ook een gevoel van onveiligheid of een ongewenst gevoel.

Door de **lage passagefrequentie** en lage snelheid van auto's op deze plekken ligt hier een grote **onthardingskans** voor de kern. Door daarnaast ook **beleving** toe te voegen in de vorm van groenelementen, zitplekken en spelprykkels wordt een **aangename, luwe ontmoetingsruimte** gecreëerd die tevens ingezet kan worden in de **dorpsroutes** zoals de tierroute. De auto is er te gast.

**Aankondiging** groene sproet via herkenbare en snelheidsremmende inrichting kruispunt

Boomspiegels van bestaande bomen in straten **verruimen en vergroenen**

Parkeervakken bij heraanleg straat voorzien in **waterdoorlatende verharding** met de mogelijkheid om **systematisch parkeerplaatsen volledig te ontharden** (bv. 1 parkeerplaats per jaar per straat)

Straatbeeld vergroenen met opgaand groen: een verscheidenheid aan **onderhoudsvriendelijke bomen en planten**

**Biodiverse plantenborder** als natuurlijke scheiding tussen groene sproet en straat brengt tegelijk meer **geur en kleur** in de kern

Straatbeeld vergroenen met **gevelgroen**

Opladen met **zit- en spelelementen** die ontmoeting tussen buurtbewoners onderling en bezoekers stimuleren

Toegang tot private percelen vrijwaren



Impressie van hoe de ruimtelijke strategieën mogelijk vertaald kunnen worden

*In de vele kleine straten streven we naar kwalitatieve punctuele ontharding in plaats van kwantitatieve ontharding, dit noemen we de groene sproeten van Bornem*



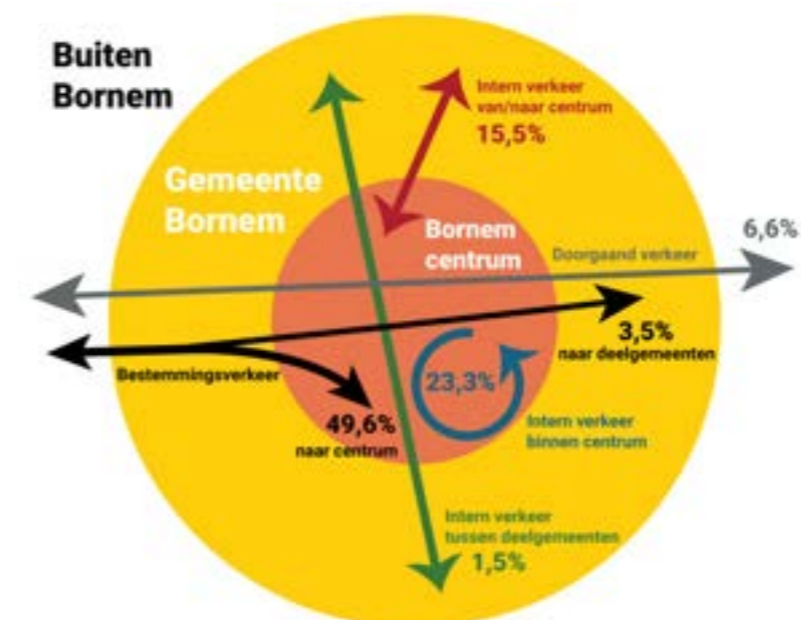
Droombeeld restperceel uitgewerkt door leerlingen uit het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> leerjaar van basisschool De Linde tijdens de ontwerp-driedaagse



Restperceel hoek Puursesteenweg en Nieuwe Kouterstraat - situatie vandaag

**Naar een leesbare en  
verkeersveilige dorpskern**

## Naar een leesbare en verkeersveilige dorpskern



Samenvatting resultaten herkomst-bestemmingsonderzoek (Traject, 2019)

### Uitdaging

Uit het **herkomst-bestemmingsonderzoek**, uitgevoerd door Traject in 2019, blijkt het volgende:

**1/4 van de bevroegde bestuurders:** hebben herkomst én bestemming in Bornem centrum (lokaal verkeer op max 1,5km van centrum en 3km van elkaar)

**3/4 van de bevroegde bestuurders:**

1. hebben herkomst óf bestemming in het centrum en rijden door de centrumstraten op zoek naar parking
2. rijden door de centrumstraten omdat dit de kortste route is naar hun bestemming (die, net zoals hun herkomst, buiten het centrum ligt)



Dit resulteert in een **hoge intensiteit in gebruik van de centrumstraten** waaronder de Boomstraat, Achterweidestraat en de Nieuwe Kouterstraat. Dit bewijzen opnieuw verkeerstellingen uitgevoerd door Traject in 2019. Dit zet de **leefbaarheid** van het centrum en de **belevingswaarde** van de centrumstraten onder druk.

#### LEGENDE

	3.001 - 5.000 pae/dag (24u) (som van beide richtingen)
	2.001 - 3.000 pae/dag
	1.001 - 2.000 pae/dag
	750 - 1.000 pae/dag

Overzicht van de resultaten van de telcampagne uitgedrukt in PAE (personenauto-equivalent) (Traject, 2019)

## Ambities

De mobiliteitsuitdagingen voor het dorp Bornem zijn bijzonder groot. Omwille van de uitzonderlijke ligging nabij de Schelde en het Graafschap is de kern enkel te ontsluiten via het oosten en zuiden. Daarenboven zijn historisch enkele grootschalige voorzieningen gegroeid, op moeilijk bereikbare plekken in de kern van het dorp, die heel wat verkeer genereren. De centrumstraten zijn dens bebouwd en kennen een smal straatprofiel. Tenzij we de ruimtelijke ordening van het hele centrum herzien, bestaat binnen de huidige context **geen één ideaaloplossing**. Het zal een **combinatie van ingrepen** zijn die moet leiden tot een meer verkeersleefbaar en aangenaam centrum.

**Het doel is niet** het centrum ontoegankelijk te maken. We willen het centrum net toegankelijker maken voor zij die er moeten zijn. Winkels en woningen moeten bereikbaar zijn voor de verschillende weggebruikers.

**Het doel is wel** om het bestaand volume aan gemotoriseerd verkeer in het centrum te doen dalen met oog voor het verhogen van de verkeersleefbaarheid en economische leefbaarheid en de groei naar een heldere structuur. Het masterplan stelt drie ambities voorop:

- Ambitie 1:** Stimuleren om korte verplaatsingen op actieve wijze af te leggen
- Ambitie 2:** Inzetten op deelmobiliteit om (stilstaande/geparkeerde) auto's uit de kern te halen
- Ambitie 3:** Centrum ontlasten van doorgaand- en zoekverkeer door autoverkeer gericht te sturen

Ambitie 1: Stimuleren om korte verplaatsingen op actieve wijze af te leggen



### Ambitie 1: Stimuleren om korte verplaatsingen op actieve wijze af te leggen

**Aantrekkelijke groene ruggengraat** doorheen de kern als actieve verbinding tussen belangrijke trekpleisters, vervoersknooppunten zoals het toekomstig Hoppinpunt aan het station en bushaltes en parkeerclusters.

### Ambitie 2: Inzetten op deelmobiliteit om (stilstaande) auto's uit de kern te halen

Naast het stimuleren om korte verplaatsingen op actieve wijze af te leggen door in te zetten op een aantrekkelijke groene ruggengraat doorheen de kern, zien we ook mogelijkheden in het inzetten van **deelmobiliteit** om meer auto's uit de kern te weren. Ook in dorpskernen liggen heel wat specifieke kansen. Deelmobiliteit blijkt in deze context niet altijd even rendabel maar dit is vooral te wijten aan het **gebrek aan actieve stimulatie**. Deelmobiliteit louter voorzien is hier niet voldoende. Bornem kent naast zijn functie als **ondernemend hoofddorp** met de nodige diensten en voorzieningen ook een **bovenlokale (toeristische) aantrekking** die nog zal **groeien** in de toekomst. Dit maakt van Bornem een meer dan gemiddeld **dynamisch dorp** waar deelmobiliteit wel rendabel kan zijn, mits de juiste **aanpak**.

Ambitie 2: Inzetten op deelmobiliteit om (stilstaande) auto's uit de kern te halen



Station als Hoppinpunt dat complementair werkt aan (handels)centrum



Centraal in Boomstraat kan ze mobiliteitshub ontstaan



Klimaatstraat bakfiets Leuven



Proefproject met liftplekken in Bevel

Ambitie 3: Centrum ontlasten van doorgaand- en zoekverkeer door autoverkeer gericht te sturen



## Deelwagens

**Één deelwagen** kan namelijk tot **twalf privéwagens vervangen**. Privéwagens die vooral stilstaan in binnengebieden of op langspaarkeerplaatsen in de smalle centrumstraten. Hierbij denken we aan de 2<sup>e</sup> gezinswagen die sinds het toenemende telewerk steeds vaker stilstaat, de wagen van het bejaarde koppel die zo'n 1 à 2 keer per week uitrijdt om een grote boodschap te doen of verder wonende (klein)kinderen te bezoeken.

Naast een **verkeersveiliger centrum** met meer **ruimte voor groen en ontmoeting** doordat er minder wagens rondrijden, creëren we ook een **economisch leefbaardere kern** door er een echt winkel- en activiteitenhart van te maken. Waar je met plezier blijft hangen in plaats van snel snel één geplande aankoop te doen. Dit moet gepaard gaan met het verhogen van de aantrekkelijkheid van het centrum door middel van inrichting en aankleding. Ten slotte streven we zo ook een **gezonder centrum na met betere luchtkwaliteit** aangezien de emissies afnemen.

Op vandaag beschikt de gemeente over één deelwagen die enkel na de werkuren en tijdens de weekends gereserveerd kan worden. Een eerste taakstelling is het **aanbod te verhogen**. Bijvoorbeeld door minstens één (elektrische) deelwagen te voorzien per parkeercluster die 24/24, 7/7 te reserveren is. Maar het verhogen van het aanbod alleen is niet voldoende. Het gebruik ervan moet tegelijk **actief gestimuleerd** worden vanuit het bestuur (infomomenten, 'bij het handje nemen' en samen uittesten,...). Zo wordt ingezet op de **kenbaarheid en zichtbaarheid** van het systeem bij de bewoners en kan het **gebruik stijgen** en het aantal **privéwagens dalen**.

## Deelfietsen

Bornem beschikt reeds over een aanbod **deelfietsen** aangeboden door verschillende firma's die op vandaag nog maar weinig gebruikt worden of weinig gekend zijn bij de inwoners van Bornem, noch bij recreanten.

Ook hier geldt, net zoals bij de deelwagens, het **belang van een sterke branding** voor een stijging in kenbaarheid en gebruik. Daarnaast is het belangrijk om in te zetten op de **noden van de inwoners en tewerkgestelden** in Bornem. Zo kan er naast het aanbod aan gewone of elektrische stadsfietsen ook navraag gedaan worden naar de nood/wens aan (elektrische) bak- of cargofietsen, rolstoelfietsen,... Door een **aanbod op maat** te voorzien is de kans groter dat het **autoverkeer daalt** maar ook het **individueel bezit zal dalen**. Met het station en de fietssnelweg heeft de kern van Bornem sterke troeven in de hand om het gebruik van deelfietsen te verhogen.

## Ambitie 3: Centrum ontlasten van doorgaand- en zoekverkeer door autoverkeer gericht te sturen

**Slimme circulatie- en parkeervisie** houdt centrum maximaal vrij van doorgaand- en zoekverkeer en creëert een verkeersveilig en belevenisvol centrum.

**Gesprektafel bereikbaarheid** Naam en/of handtekening (verplicht):

1. Hoe ervaar je de aanpassingen die in de afgelopen jaren werden doorgevoerd in de Boomstraat? Invoering fietsstraat,...

2. Wat moet de gemeente eerst aanpakken alvorens in te grijpen in de verkeerssituatie in de Boomstraat en het K. Cardijnplein?

3. Welke scenario's van reorganisatie van het handelscentrum zien jullie als mogelijk/verder te onderzoeken? Of teken zelf een voorstel op het plan op de achterzijde.

4. Wat is jullie visie omtrent parkeren? Voor fietsen alsook voor gemotoriseerd verkeer?

Doorheen het traject werden verschillende workshopsessies met enkele vertegenwoordigers van de handelaars gehouden. In een eerste sessie polsten we ondermeer naar de bereikbaarheid van de Boomstraat en het K. Cardijnplein. Zo werd ingreep A niet alleen voorgesteld door één van de handelaars maar werd dit ook heel positief onthaald op het bewonersmoment.

**Gesprektafel bereikbaarheid** Naam en/of handtekening (verplicht):

1. Hoe ervaar je de aanpassingen die in de afgelopen jaren werden doorgevoerd in de Boomstraat? Invoering fietsstraat,...

2. Wat moet de gemeente eerst aanpakken alvorens in te grijpen in de verkeerssituatie in de Boomstraat en het K. Cardijnplein?

3. Welke scenario's van reorganisatie van het handelscentrum zien jullie als mogelijk/verder te onderzoeken? Of teken zelf een voorstel op het plan op de achterzijde.

4. Wat is jullie visie omtrent parkeren? Voor fietsen alsook voor gemotoriseerd verkeer?

**Gesprektafel bereikbaarheid** Naam en/of handtekening (verplicht):

1. Hoe ervaar je de aanpassingen die in de afgelopen jaren werden doorgevoerd in de Boomstraat? Invoering fietsstraat,...

2. Wat moet de gemeente eerst aanpakken alvorens in te grijpen in de verkeerssituatie in de Boomstraat en het K. Cardijnplein?

3. Welke scenario's van reorganisatie van het handelscentrum zien jullie als mogelijk/verder te onderzoeken? Of teken zelf een voorstel op het plan op de achterzijde.

4. Wat is jullie visie omtrent parkeren? Voor fietsen alsook voor gemotoriseerd verkeer?

Op het bewonersmoment tijdens de ontwerpriedaagse werd de bewoners gevraagd hun stem uit te brengen voor de verschillende scenario's en mobiliteitsingrepen. De creatie van een belevingsplein centraal in de Boomstraat via een verkeersfilter voor gemotoriseerd verkeer genoot de meeste voorkeursstemmen.

## Scenario-onderzoek

Tijdens de opmaak van het masterplan werd samen met mobiliteitsexpert Traject via scenario-onderzoek onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de ambities waar te maken. Verschillende voorstellen werden teruggekoppeld met de betrokken diensten van de gemeente, het beleid, verschillende doelgroepen in de kern (handelaars, senioren,...) en bewoners. Zo werden drie scenario's bekomen die telkens verschillende ingrepen combineren. Door de ingrepen stapsgewijs door te voeren aan de hand van testopstellingen is er telkens ruimte voor een evaluatieperiode. Hierbij is het belangrijk telkens de verschillende doelgroepen hun mening te horen om een afweging te maken in het algemeen belang. Wel is een aanpassingsperiode onvermijdelijk. Daarom is het cruciaal om de testopstellingen lang genoeg de tijd te geven, minstens 3-6 maand. Door tijdens de testopstelling parallel ook in te zetten op het verhogen van de belevingswaarde (bv. via pop-ups, tijdelijke evenementen/acties,...) wordt een positieve connotatie gekoppeld aan de tijdelijke mobiliteitsingreep en een grotere slaagkans gecreëerd. Op basis van de evaluatie van een bepaalde ingreep kan beslist worden om de testopstelling om te zetten in een definitieve aanpassing. En kan beslist worden of de ingreep volstaat of dat een testopstelling van een volgende ingreep nodig is.

In onderstaande matrix wordt een overzicht geboden van de verschillende voorgestelde ingrepen en in welke scenario's ze combineerbaar zijn. Alle scenario's kunnen uitgebreid worden met de zaterdag- of zomervariant(en) (ingreep I-J-K) (zie p. 154-155). Op volgende pagina's worden de gecombineerde ingrepen als scenario voorgesteld en verder toegelicht. Scenario 1 is het scenario dat gedragen wordt door het beleid. De andere twee scenario's bestaan uit een combinatie van ingrepen die aangedragen zijn door het ontwerpsteam en de mobiliteitsexpert maar die niet weerhouden zijn door het beleid. Voor de volledigheid van het onderzoek worden deze tevens in dit document opgenomen.

Voor enkele specifieke kruispunten werd de haalbaarheid van een aantal ingrepen (bv. bij wijziging in rijrichting) afgetoetst door de draaicirkel van ofwel personenwagens, hulpdiensten en/of Lijnbussen uit te zetten. Ook de gevolgen voor de busroutes en dus ook de haltes werden bekeken en zoekzones voor een herlokalisatie werden uitgezet en ten opzichte van elkaar afgewogen. Deze oefening is opgenomen in bijlage. De verschillende scenario's door een verkeersmodel halen is weinig doeltreffend voor de schaal van Bornem centrum. Vanuit de expertise en ervaring van de mobiliteitsexperten van Traject worden bij de voorgestelde ingrepen in dit masterplan geen onoverkomelijke en/of onaanpasbare knelpunten verwacht op andere punten.

	scenario 1 (voorkeur beleid)	scenario 2	scenario 3
ingreep A	✓	✓	
ingreep B	✓	✓	✓
ingreep C	✓		
ingreep D	✓		
ingreep E		✓	
ingreep F			✓
ingreep G			✓
ingreep H			✓
ingreep I	✓	✓	✓
ingreep J	✓	✓	✓
ingreep K	✓	✓	✓

Overzichtsmatrix mobiliteitsingrepen en mogelijke combinaties in de scenario's

## SCENARIO 1 - GEDRAGEN DOOR BELEID

### Visiebeeld



**Scenario 1 bestaat uit de combinatie van vier ingrepen die gedragen worden door het huidig beleid.** Deze worden op volgende pagina's in detail besproken. Nevenstaand beeld geeft een overzicht van het totale visiebeeld, de vier ingrepen gecombineerd. Het scenario kan uitgebreid worden met de zaterdag- of zomervariant(en) (niet gevisualiseerd in nevenstaand beeld, zie p. 154-155).

#### LEGENDE

- Belangrijkste invals- en uitvalswegen
- P Vooropgestelde parkeerclusters
- - - Vooropgestelde parkeerroute
- Fietssnelweg
- - - Missing link in fietssnelweg

## Ingrep A



- druk op Boomstraat vanuit Temsesteenweg ontlasten door **rijrichting Boomstraat te wijzigen**
- creatie van een **centraal belevingsplein** in Boomstraat dat tevens dient als verkeersfilter voor gemotoriseerd verkeer
- creatie van een **veiliger knooppunt t.h.v. het Warregaren** voor de actieve weggebruiker dankzij de verkeersfilter voor gemotoriseerd verkeer centraal in de Boomstraat (wat zal zorgen voor minder gemotoriseerd verkeer t.h.v. het Warregaren)
- creatie van een **veiliger knooppunt t.h.v. het Warregaren** voor de actieve weggebruiker door het meest zuidelijke deel van de Boomstraat (gedeelte tussen Kloosterstraat en Puursesteenweg) **éénrichting** te maken voor gemotoriseerd verkeer (duidelijkere wegsituatie)



Boomstraat



Dokter de putterplein

## Ingrep B



- Kloosterstraat en Sint-Amandsesteenweg **ontlasten van hoge druk door gemotoriseerd verkeer** door beide straten **éénrichting** te maken voor gemotoriseerd verkeer (beide smalle straten waar op vandaag in twee richtingen auto-, bus- en vrachtverkeer door moet)
  - > **de bus van De Lijn** maakt aldus tevens de lusbeweging: richting centrum via Dultstraat en Kloosterstraat, weg van centrum via Kloosterstraat en Sint-Amandsesteenweg
- creatie van een **veiliger knooppunt t.h.v. het Warregaren** voor de actieve weggebruiker (duidelijkere wegsituatie)



Kloosterstraat t.h.v. het Warregaren



Sint-Amandsesteenweg

## Ingrep C



## Ingrep D



- **wijzigen van de rijrichting** in Gasthuisstraat en Driesstraat: zo kan men komende uit de Hingenesteenweg de Driesparking snel via de Gasthuisstraat bereiken
- de uitbreidingsplannen van seniorencentrum OLV bieden de kans tot realisatie van de **missing link in de fietssnelweg F18** Sint-Niklaas - Mechelen langsheen de westelijke zijde van de spoorweg



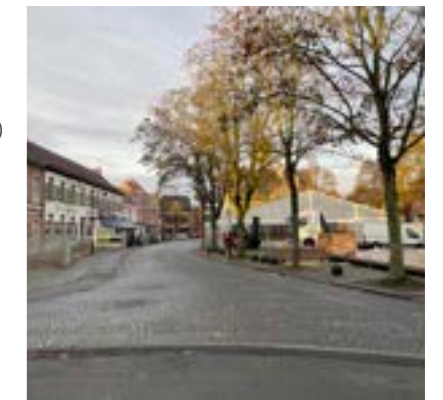
Driesplein



huidig profiel van de Gasthuisstraat met links bebouwing opgekocht door school voor uitbreidingsplannen en rechts de tuin van het seniorencentrum

- **parking op K. Cardijnplein** beperken/schrappen en vrijgekomen ruimte benutten als belevingsplein
  - > voorwaarde 1: **herstructurering en uitbreiding van de Driesparking** (ruimte voor 160 parkeerplaatsen i.p.v. huidige 106)
  - > voorwaarde 2: **uitbouw a(tra)ctieve doorsteek** via school tussen parking Dries en K. Cardijnplein
- de Stationsstraat wordt verlegd naar de noordelijke zijde van het K. Cardijnplein en ten zuiden van de kerk om daarna verder ten noorden van het Landhuis richting het kruispunt met de Temsesteenweg en de Kasteelstraat te lopen, zo komt ruimte vrij voor terrassen aan de horecazijde van het plein
- **éénrichtingsverkeer op K. Cardijnplein** om het te ontlasten van autoverkeer
  - > **hulpdiensten en openbaar vervoer** mogen wel te allen tijde in twee richtingen passeren

(zie ook strategisch project K. Cardijnplein op p. 180-186 waar meer in detail getreden wordt over de (plaats van) de wegenis, parkeren, stromen, etc. op het K. Cardijnplein)



K. Cardijnplein tijdens opbouw evenement

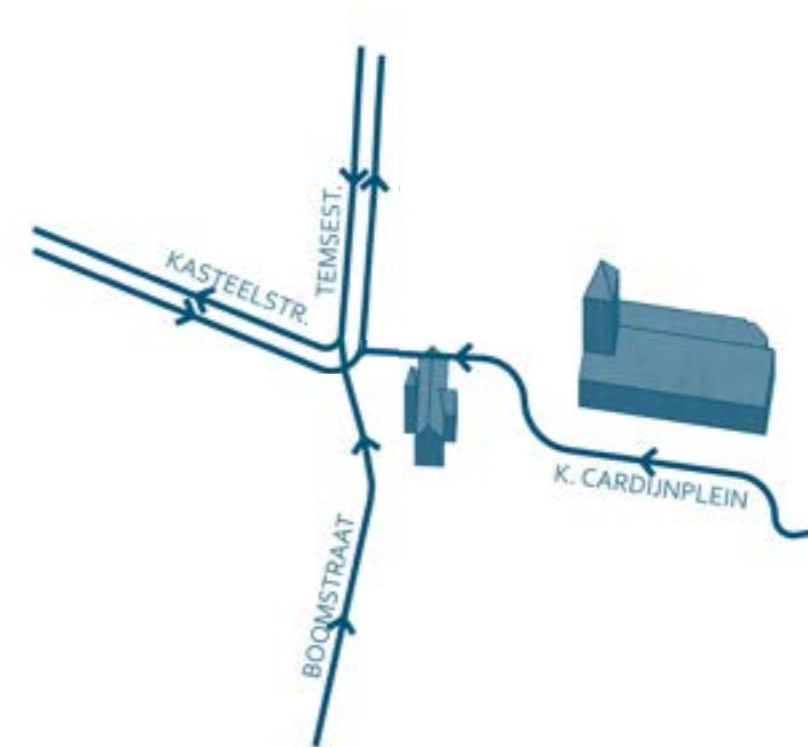


K. Cardijnplein tijdens marktday

### Het Warregaren ontward - situatie bij doorvoeren scenario 1



### Veiliger kruispunt t.h.v. het landhuis - situatie bij doorvoeren scenario 1



#### AANDACHTSPUNTEN BIJ SCENARIO 1:

- Verkeersveiligheid en leefbaarheid schoolomgevingen Driesstraat en Temsesteenweg
- Bij ingreep C zal bijkomend gemotoriseerd verkeer aangetrokken worden in de Gasthuisstraat en de Driesstraat dat circuleert richting de Driesparking. Dit creëert een gevaarlijke barrière tussen het seniorencentrum en de school, waar zich kwetsbare doelgroepen bevinden. Een conflictvrije route tussen het SOLV en het ziekenhuis wordt hierdoor ook bemoeilijkt. Het is eerder de ambitie van het masterplan om ter hoogte van het SOLV en het OLVP te evolueren richting één campusmodel waarbij gedeeld en efficiënt ruimtegebruik voorop staat en interactie tussen de verschillende doelgroepen ontstaat. In deze gedachtegang moet ingreep C met de nodige randvoorwaarden opgenomen worden.
- Het verleggen van de Stationstraat op het K. Cardijnplein bij ingreep D heeft niet alleen gevolgen voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid maar tevens voor de beleving en de beeldkwaliteit van het plein (zie strategisch project K. Cardijnplein op p. 180-186 voor een opsomming van de aandachtspunten)

## ZATERDAGSCENARIO / ZOMERSCENARIO

Verkeersfilter ter hoogte van Kardinaal Cardijnplein & Boomstraat voor een optimale beleving van de dorpskern door de actieve weggebruiker

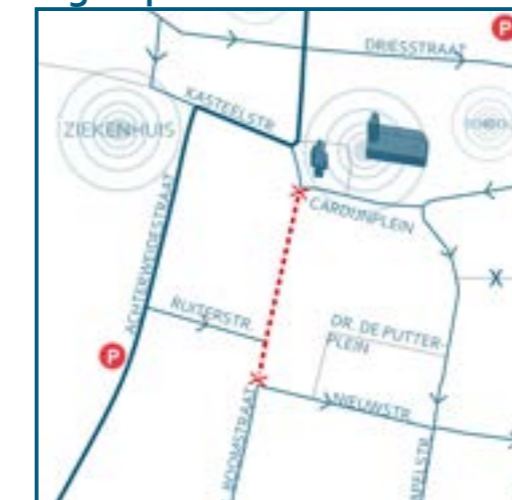


Combinatie van ingreep G+H+I

### Ingreep G



### Ingreep H



### Ingreep I



Alle scenario's kunnen uitgebreid worden met de zaterdag- of zomervariant, en dus ook aan scenario 1.

Bij wijze van proefopstelling kan op zaterdagen en/of andere populaire (shop-)dagen een tijdelijke **verkeersfilter** geplaatst worden om het verblijfsgebied van Bornem, namelijk het Kardinaal Cardijnplein en de Boomstraat, volledig voor te behouden voor een **optimale beleving van de dorpskern** door de actieve weggebruiker. (fietsers en voetgangers). Dit kan gefaseerd uitgetest worden indien gewenst, en bij succes uitgebreid worden.

## SCENARIO 2

### Visiebeeld



Scenario 2 bestaat uit de combinatie van drie ingrepen: ingreep A en B zoals voorgesteld in scenario 1 en ingreep E. Ingreep E wordt op de volgende pagina in detail besproken. Nevenstaand beeld geeft een overzicht van het totale visiebeeld, de drie ingrepen gecombineerd. Het scenario kan uitgebreid worden met de zaterdag- of zomervariant(en) (zie p. 154-155).

#### LEGENDE

- Belangrijkste invals- en uitvalswegen
- P Vooropgestelde parkeerclusters scenario 1
- - - Vooropgestelde parkeerroute scenario 1
- Fietssnelweg
- - - Missing link in fietssnelweg

## Ingrep E



Ingrep E onderzoekt de mogelijkheden iets ruimer om potentiële win-winsituaties in beeld te brengen. Deze ingreep is hierdoor onder voorbehoud van het verwerven van een aantal eigendommen die op vandaag in privaat bezit zijn.

- **parking op K. Cardijnplein** beperken/schrappen en vrijgekomen ruimte benutten als belevingsplein
  - > voorwaarde 1: **herstructurering en uitbreiding van de Driesparking** (ruimte voor 160 parkeerplaatsen i.p.v. huidige 106)
  - > voorwaarde 2: **uitbouw a(tra)ctieve doorsteek** via school tussen parking Dries en K. Cardijnplein
- enkele **strategisch gelegen percelen** ten oosten van de spoorweg bieden de kans om het **centrum te ontlasten van gemotoriseerd verkeer**: door vanuit de Hingenesteenweg een afslagbeweging vóór de spoorweg te maken richting parking Dries blijft de rest van het centrum gevrijwaard van zoekverkeer (meerbepaald het K. Cardijnplein, Stationsplein, Stationsstraat én Gasthuisstraat-Driesstraat)
- deze **strategisch gelegen percelen** bieden tevens de kans tot realisatie van de **missing link in de fietssnelweg F18** Sint-Niklaas - Mechelen langsheen de oostelijke zijde van de spoorweg
- creatie van een **veiliger knooppunt** t.h.v. het landhuis voor de actieve weggebruiker door Kasteelstraat **éénrichting** te maken voor gemotoriseerd verkeer (duidelijkere wegsituatie)
  - > **hulpdiensten en openbaar vervoer** mogen wel te allen tijde in twee richtingen passeren door Kasteelstraat
- **op lange termijn** kan onderzocht worden of de **Temsesteenweg** (tussen K. Cardijnplein en Driesstraat) ook beperkt kan worden tot **éénrichtingsverkeer** richting de kern; dit enerzijds ten voordele van een **veiliger knooppunt** t.h.v. het landhuis voor de actieve weggebruiker en anderzijds voor een **veiligere schoolomgeving** door de druk op Temsesteenweg te beperken en langsparkeerplaatsen te schrappen



huidige toestand locatie potentiële afslagbeweging vóór spoorweg



Temsesteenweg t.h.v. kruispunt Landhuis

## SCENARIO 3

### Visiebeeld



Scenario 3 bestaat uit de combinatie van vier ingrepen: ingreep B zoals voorgesteld in scenario 1 en ingreep F, G en H. Deze laatste drie worden op volgende pagina's in detail besproken. Nevenstaand beeld geeft een overzicht van het totale visiebeeld, de vier ingrepen gecombineerd. Het scenario kan uitgebreid worden met de zaterdag- of zomervariant(en) (zie p. 154-155).

#### LEGENDE

- Belangrijkste invals- en uitvalswegen
- P Vooropgestelde parkeerclusters scenario 2
- - - Vooropgestelde parkeerroute scenario 2
- Fietssnelweg
- - - Missing link in fietssnelweg

## Ingrep F



- **centraal belevingsplein** in Boomstraat dat tevens dient als verkeersfilter voor autoverkeer
- om Boomstraat zone A en B nog toegankelijk te houden voor autoverkeer wordt de **rijrichting** in de Nieuwstraat en Ruitersstraat **omgekeerd**
- de uitbreidingsplannen van seniorencentrum OLV bieden de kans tot realisatie van de **missing link in de fietssnelweg F18** Sint-Niklaas - Mechelen langsheen de westelijke zijde van de spoorweg



Ruitersstraat



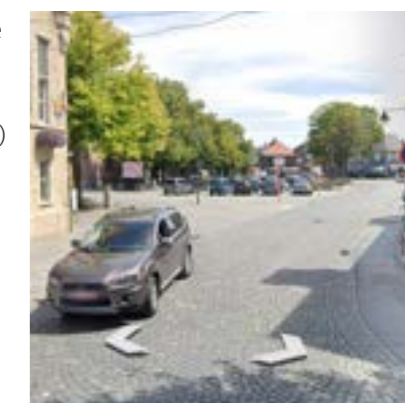
Nieuwstraat

## Ingrep G



- **parking op K. Cardijnplein** beperken/schrappen en vrijgekomen ruimte benutten als belevingsplein
  - > voorwaarde 1: **herstructurering en uitbreiding van de Driesparking** (ruimte voor 160 parkeerplaatsen i.p.v. huidige 106)
  - > voorwaarde 2: **uitbouw a(tra)ctieve doorsteek** via school tussen parking Dries en K. Cardijnplein
- **éénrichtingsverkeer op K. Cardijnplein** om het te ontlasten van autoverkeer
  - > **hulpdiensten en openbaar vervoer** mogen wel te allen tijde in twee richtingen passeren

*(zie ook strategisch project K. Cardijnplein op p. 180-186 waar meer in detail getreden wordt over de (plaats van) de wegenis, parkeren, stromen, etc. op het K. Cardijnplein)*



Kardinaal Cardijnplein

## Ingreep H



Het Warregaren ontward - situatie bij doorvoeren scenario 3



- door **rijrichting** in Stationsstraat, Kapelstraat en Nieuwe Kouterstraat **om te wisselen** wordt vermeden dat autoverkeer komende uit de Hingenesteenweg via het K. Cardijnplein circuleert naar de dichtstbijzijnde parking
  - > dit wil zeggen dat de **bus van De Lijn** dezelfde route neemt maar in de andere richting
- **veiliger knooppunt t.h.v. het Warregaren** voor de actieve weggebruiker door het meest zuidelijke deel van de Boomstraat **éénrichting** te maken voor gemotoriseerd verkeer

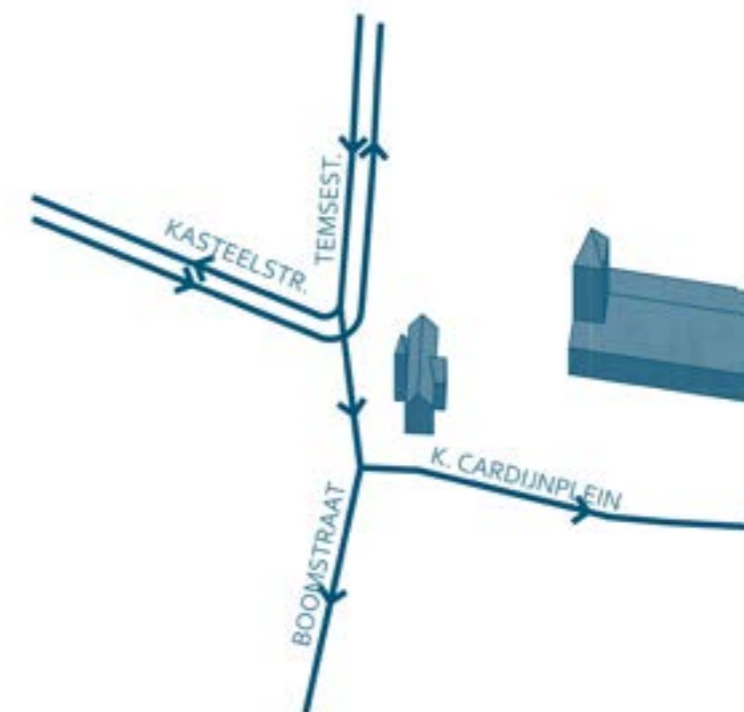


Stationsstraat



Boomstraat t.h.v. het Warregaren

Veiliger kruispunt t.h.v. het landhuis - situatie bij doorvoeren scenario 3



**Strategische projecten**

## Strategische projecten

Heel wat kansen liggen in de uitbouw en reorganisatie van de Oude Postsite en het Kardinaal Cardijnplein voor de leefbaarheid van het centrum. Daarom werd voor elk van deze plekken aan de hand van ontwerpend onderzoek een voorkeursscenario uitgewerkt.

De voorkeursscenario's zijn geen inrichtingsplan maar onderzoeken hoe de krachtlijnen opgesteld binnen de verschillende ambities mogelijk vertaald kunnen worden per strategisch project en moeten ook zo geïnterpreteerd worden: als illustratie van de krachtlijnen.

De verschillende scenario's werden als praatplan tijdens de ontwerpriedaagse teruggekoppeld met de betrokken stakeholders en inwoners van Bornem centrum tijdens het bewonersmoment. Op basis hiervan werden de voorkeursscenario's samengesteld die op volgende pagina's terug te vinden zijn.

Met de oude postsite heeft de gemeente een zeer strategisch project in handen. Vooral haar **ligging** biedt een **groot potentieel voor kernversterking** via een toekomstige herontwikkeling. We zien de kansen vergroten indien de **naastgelegen percelen** met adressen in de Boomstraat en Ruitersstraat betrokken worden in de herontwikkeling. De gemeente kan deze percelen **verwerven** en via een **PPS-constructie** samen met de oude postsite in ontwikkeling brengen.

Het verwerven van die percelen kan echter enige tijd in beslag nemen. Daarom zien we ook reeds heel wat **kansen op korte termijn** om de site op te waarderen. Vandaar dat het masterplan **twee scenario's** naar voor schuift: een fase 1 op korte termijn en een fase 2 op langere termijn die de hele hoek Boomstraat-Ruitersstraat in beschouwing neemt.

Beide fases/scenario's vertrekken vanuit de vier nevenstaande krachtlijnen.

# Oude postsite

## Krachtlijnen

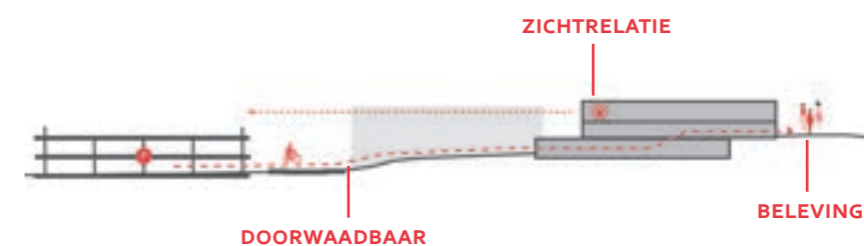
### 1 landschap doortrekken tot in de kern



### 2 mix aan functies



### 3 postsite verweven met haar omgeving



### 4 f2: ondergrondse parking onder nieuwe ontwikkeling



zie ook Detailhandelsvisie 2.0  
en Profploeg (in opmaak i.s.m.  
resp. prov. Antwerpen en VLAIO '23)

## Fase 1

Fase 1 toont een aantal **quick wins**, al dan niet van **tijdelijke aard**, om de site op **korte termijn** op te waarderen.

### 1.1 - Landschap doortrekken tot in de kern

We zien kansen om het landschap door te trekken tot in de kern dankzij enerzijds het plaatsen van tijdelijke constructies en anderzijds een gedeeltelijke ontharding van de site en aanleg van een (tijdelijk) park.

#### Gedeeltelijke vergroening van de parking op het dak

Door enkele parkeerplaatsen op het dak van de parkeergarage in de Achterweidestraat te bezetten met boombakken met ingewerkte bankjes, wordt het dak meer beleefbaar gemaakt. Leerlingen van de middelbare scholen in de kern geven aan hier nu al te vertoeven tijdens de lunchpauzes. Zo kunnen we dit gebruik faciliteren. Anderzijds kan het dak op die manier verder uitgebouwd worden als uitkijkpunt over het Graafschap. Ten slotte wordt een groener beeld gecreëerd vanuit de hoger gelegen postsite.

#### Postzegelpark als luwteplek in de kern

De huidige tien parkeerplaatsen gelegen achter het postgebouw die ontsloten zijn via een zeer smalle inrit kunnen op korte termijn reeds onthard worden en ingericht worden als luwteplek in de kern. De inrichting is tijdelijk van aard en kan op termijn samen met de herontwikkeling van de hele hoek een permanente invulling krijgen.

#### Mobiel bos

Daarnaast zien we de kans om op korte termijn het voorliggend pleintje aan de kant van de Boomstraat te vergroenen en in te richten als een



Tijdelijke invulling in afwachting van de definitieve bestemming - Ref. Meibloemsite Gent (© Christophe Vander Eecken)



Tijdelijke invulling dorpsplein - Ref. Kerkstraat Ottenburg

verblijfsplek. Een mobiel bos of fruitgaard kan, in afwachting van de realisatie van de lange termijnvisie, de Boomstraat al een flinke boost geven. De bomen worden in boombakken geplaatst en kunnen op termijn, na realisatie van het volledige project, definitief aangeplant worden. Door naast boombakken ook picknicktafels en kleine impliciete spelprykkels te voorzien (enkele boomstammen zijn al voldoende), wordt er ook beleving aan de plek gekoppeld. Tijdens de testopstelling van de verkeersfilter in de Boomstraat (mobiliteitsingreep A of F), kan het losse meubilair uitgebreid worden en ingezet worden als barricade. Op dit moment kan ook een pop-up gegeven extra leven en animo in de brouwerij brengen.

### 2.1 - Mix aan functies

Op korte termijn kan de oude postsite zijn huidige tijdelijke invulling als maakplaats en ruimte voor verschillende evenementen, tentoonstellingen etc. behouden. Dit versterkt zijn functie als centrale ontmoetings- en belevingsplek en zal zeker met de uitbouw van het postzegelpark achter de postsite versterkend werken.

### 3.1 - Postsite verweven met haar omgeving

Door de circulatiehal af te sluiten van de rest van de binnenruimtes van het oude postgebouw, wat relatief gemakkelijk realiseerbaar is dankzij de huidige structuur van het gebouw, kan een actieve doorsteek gecreëerd worden tussen de parkeergarage in de Achterweidestraat en de Boomstraat. Deze actieve doorsteek loopt tevens via het postzegelpark wat van deze plek een ruimte voor ontmoeting maakt met voldoende sociale controle dankzij de passage. Indien noodzakelijk of gewenst kan de doorgang door het gebouw afgesloten worden tussen bepaalde tijdstippen, bijvoorbeeld 's nachts.



Van parking tot tijdelijke mobiele fruitgaard tot publiek groen park - Ref. Maaseikplein Gent



## Fase 2

Fase 2 neemt de **volledige herontwikkeling** van de hoek Boomstraat-Ruiterstraat in beschouwing (zie situeringskaart hiernaast).

### 1.2 - Landschap doortrekken tot in de kern

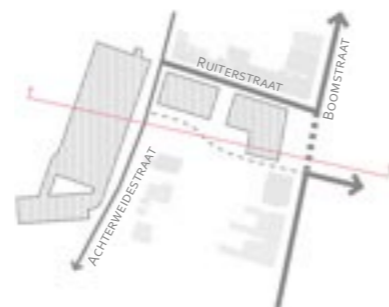
Via een optimale ontharding en vergroening van de site en zijn omgeving wordt het Graafschap visueel doorgetrokken tot in het centrum en fungeert de postsite als ecologische corridor.

#### Uitbouw volwaardige daktuin

Door extra parking te genereren onder de nieuwe ontwikkeling kan het dak van de parkeergarage in de Achterweidestraat (gedeeltelijk) parkeervrij en beleefbaar gemaakt worden. Zo kan het dak een overgang vormen tussen het centrum en het Graafschap dat tevens een mooi uitzichtspunt biedt op het Graafschap. Daarnaast wordt het zicht vanuit de nieuwe ontwikkeling en vanuit de (visuele) doorsteek vanuit de Boomstraat opgewaardeerd van een dak vol auto's naar een groene daktuin. Bij wijze van testopstelling kan dit in eerste instantie seizoensgebonden uitgetest worden: parking in de winter, daktuin in de zomer. Voorwaarde hiervoor is wel dat er bijkomende parkeergelegenheid gecreëerd wordt bij herontwikkeling van de postsite.

#### Zorgroute

De overblijvende parkeerplaatsen in het parkeergebouw in de Achterweidestraat kunnen nog meer ingezet worden om de parkeernood van het naastgelegen ziekenhuis op te vangen. Indien hier een aanvaardbaar evenwicht gevonden wordt, kan op termijn de ziekenhuisparking op maaiveld grenzend aan het Graafschap gedeeltelijk omgezet worden in een onthard binnenplein als deel van de zorgroute/ revalidatieroute die via de grens van het Graafschap loopt en ook de recent aangelegde troostplek verbinden met de rest van het centrum.



Daktuin op parkeergarage - Ref. The Heerlen Rooftop Project, Q-Park Putgraaf (NL)



Daktuin op parkeergarage - Ref. The Heerlen Rooftop Project, Q-Park Putgraaf (NL)

#### Tiny forest

Indien de tijdelijke testopstelling van de verkeersfilter in de Boomstraat blijkt aan te slaan en de keuze valt om deze permanent te maken, kan het mobiel bos getransformeerd worden tot een ware 'tiny forest' (mits behoud van een doorgang voor hulpdiensten en fietsers). Hiermee komen we tegemoet aan de wens van de handelaars gevestigd in de Boomstraat die expliciet vragen om vergroening vooral te clusteren. Het kan een plek worden om te vertoeven tijdens het shoppen, verkoeling te zoeken, elkaar te ontmoeten,...

### 2.2 - Mix aan functies

Het genereren van een hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren, zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit. Gedeeld, intensief of meervoudig ruimtegebruik houdt in dat de inrichting van de ruimte geschikt is voor meerdere gebruikers, hetzij op verschillende momenten. Zo kan het groene binnengebied dienst doen als publieke groene lufteplek voor alle Bornemnaars, maar ook ten behoeve van activiteiten in de plint van de ontwikkeling en als voortuin voor de bewoners van het verdichtingsproject.

De transformatie van het bouwblok speelt in op de kenmerken van de directe omgeving. De ontwikkeling sluit op gepaste wijze aan op de bestaande bebouwing, houdt rekening met oriëntatie van nieuwe bouwvolumes i.f.v. schaduwwerking, neemt afstand bij hoogte en gaat een actieve relatie aan met het groene binnengebied. Bij de verdere uitwerking is de beeldkwaliteit en materiaalkeuze van de architectuur een belangrijk aspect. Het is belangrijk dat de diversiteit van de Boomstraat wordt opgenomen en er daartegenover gestreefd wordt naar een harmonisch straatbeeld. Een hedendaags architecturaal project kan door de juiste gevelgeleding, materiaalkeuze en gevel-opbouw niet louter en alleen inspelen op de gegeven context maar verder de cultuurhistorische beeldwaarde versterken.



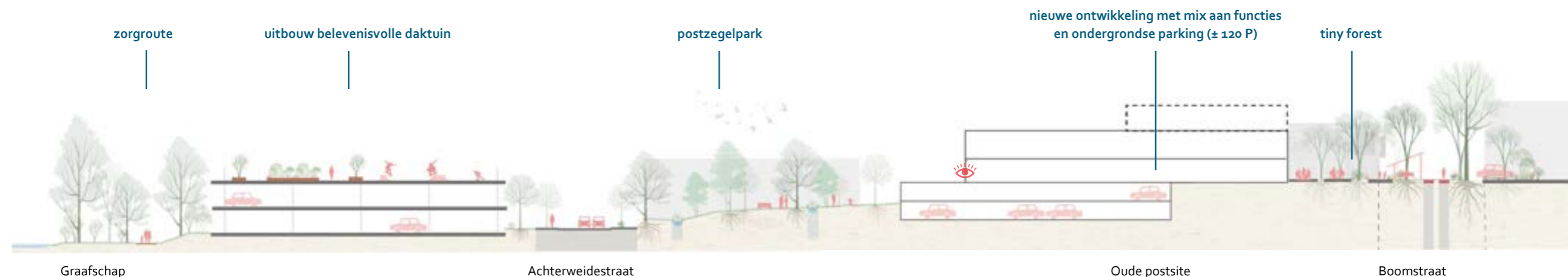
Tiny forest brengt verkoeling in de kern - Ref. Brochstein Pavilion, Rice university, Houston (USA)



Ook 's avonds een ontmoetingsplek - Ref. Hydro Québec Park, Montreal (CA) - tijdelijke installatie: ADHOC architectes



Ref. Bouwblokvisie Vilvoorde, Atelier Romain (2022)



### 3.2 - Postsite verweven met haar omgeving

De nieuwe ontwikkeling moet interactie aangaan met de Boomstraat en de handelsfuncties enerzijds en het groene binnengebied anderzijds. Om levendigheid in de plint te creëren kan men diverse ontwerpprincipes inzetten. Zo kan men levendige plinten bekomen door goede drempelruimte te voorzien a.d.h.v. een overdekte ruimte of een rustplek in de gevel, door smalle en ingesprongen gevels toe te passen en/of te spelen met de grootte van raamopeningen. Het resulteert in een speelse gevellijn die de overgang vormt tussen de winkel en de straat. Wil men het binnengebied inzetten als een volwaardige groene ontmoetingsruimte en doorsteek richting parking in de Achterweidestraat, dan dient men na te denken over zowel de inrichting ervan als de toegang er naartoe. De manier waarop men die toegang maakt, heeft een belangrijke impact op het publiek karakter van de doorsteek. Een overdekte doorsteek is intiemer en heeft een meer privaat en luw karakter. Een open doorsteek is daartegenover meer uitnodigend en trekt meer publiek aan. Een meer aanwezige uitsnijding heeft meer impact op het straatbeeld.

### 4.2 - Ondergrondse parking onder nieuwe ontwikkeling

Door de naastgelegen percelen te betrekken bij de oude postsite kan een bijkomende parking gerealiseerd worden onder de nieuwe ontwikkeling met in- en uitrit in de Achterweidestraat en voetgangersingang in de Boomstraat. Door het hoogteverschil tussen de Boomstraat en de Achterweidestraat kan de parking uit twee verdiepen bestaan waarvan één parkeerlaag ondergronds zit en één halfondergronds. Dit staat gelijk aan de realisatie van zo'n 120 parkeerplaatsen. Enkel het perceel van de oude postsite is te smal om een kwalitatieve parkeerlaag te genereren. Zo kan één gedeelde ondergrondse parkeerruimte plaats bieden voor zowel (buurt)bewoners, als klanten van de handelsfuncties, als bezoekers die anders de auto parkeren in de Boomstraat. Het reduceren van enkele parkeerplekken in de Boomstraat laat op zijn beurt weer toe om in te zetten op een groener straatprofiel.



Groen binnengebied - Ref. Le Jardin Des Bassins, Bordeaux (FR) - Agence Schurdi-Levrard Architecture



Doorsteek richting binnengebied - Ref. ontwerpbeeld Wasserijssite, Gent - dmvA architecten



Doorsteek stadhuis Roeselare tot binnentuin (Bressers & Arne Deruyter)

Belevingsplein vergroenen met **opgaand groen** tot een **tiny forest**: verscheidenheid aan **onderhoudsvriendelijke bomen en planten**

Herkenbare **doorsteek** richting achterliggend postzegelpark en de Achterweidestraat

Boomspiegels van bestaande bomen in straten **verruimen en vergroenen**

Opladen met **zit- en spelelementen** om te verpozen tijdens het winkelen, voor kinderen om te wachten op hun ouders terwijl, of als lunchplek voor jongeren

Van verhoogde plantbakken met sierbeplanting naar **biodiverse plantenborder**: robuuster voor klimaat, extensief beheer en voor meer **geur en kleur** in de kern

Wegprofiel waar **auto te gast** is

Evolutie richting **pleininrichting** dat doorloopt in voetpaden



*De creatie van een groen schaduwrijk belevingsplein voor de oude postsite in de Boomstraat werd unaniem positief onthaald op de ontwerpriedaagse*



Impressie van hoe de ruimtelijke strategieën mogelijk vertaald kunnen worden

Oude postsite - situatie vandaag

Het Kardinaal Cardijnplein is in zijn totaliteit een **beschermd dorpsgezicht**. Daarnaast zijn heel wat **beschermde monumenten** op het K. Cardijnplein gelegen: Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw en Sint-Leodegarius, de bijhorende pastoriewoning, het voormalig gemeentehuis of zogenaamd "Het Landhuis" en een classicistisch herenhuis waar op vandaag een hotel en restaurant in gevestigd zijn. Ook de **esdoorns** op het plein aanpalend aan de straat zijn beschermd als dorpsgezicht. Op vandaag staan deze echter onder druk door hun beperkte boomspiegel.

Het plein met zijn waardevolle elementen is op vandaag in gebruik als parking waardoor veel van de kwaliteiten teniet gedaan worden. Daarnaast zorgt dit er ook voor dat het plein weinig beleefbaar is. Er loopt een ontsluitingsweg ten zuiden van het plein en rond het landhuis. Hierdoor zijn de **horecazaken** en hun terrassen gescheiden van het plein door een tweerichtingsbaan. De **middelbare school** heeft een toegang op het plein. De leerlingen en andere actieve weggebruikers moeten zich tussen het aan- en afrijdend verkeer en de geparkeerde wagens manoeuvreren over het plein.

Voor aan de slag gegaan wordt met een inrichtingsplan voor het K. Cardijnplein is het belangrijk om de **waardevolle elementen** te benoemen en wat de **kwaliteiten** hiervan zijn vast te leggen. Ook wat betreft de bomen; bepalen welke enerzijds beeldbepalend zijn en anderzijds, aan de hand van de recente inventarisatie, welke nog gezond zijn.

In het masterplan zijn **twee scenario's** uitgewerkt die beide vertrekken van één van de twee voorgestelde mobiliteitsscenario's in dit masterplan aangezien de mobiliteitskeuzes een grote impact hebben op de inrichting en de beleving van het plein. Beide scenario's vertrekken vanuit de drie nevenstaande krachtlijnen en houden rekening met volgende standpunten:

- Een herstructurering en uitbreiding van de Driesparking: biedt ruimte aan 160 parkeerplaatsen in plaats van de huidige 106.
- De toegang tot de school op het K. Cardijnplein zal aan belang winnen voor leerlingen die per fiets of te voet komen eens de Driesparking geherstructureerd wordt en meer ingezet wordt als clusterparking in het centrum. De veilige route naar school zal dan via het K. Cardijnplein verlopen. Daarom is het belangrijk om op het plein in te zetten op verkeersveiligheid.
- De realisatie van een actieve doorsteek via de terreinen van de scholencluster tussen K. Cardijnplein en Driesparking buiten de schooluren (zie ook krachtlijn 3).
- Opwaardering deel van de kerk als museum conform kerkenbeleidsplan.



zie ook plannen  
ontwikkeling  
scholencluster OLVP

# Kardinaal Cardijnplein

## Krachtlijnen

- 1 K. Cardijnplein als beleefbaar "hart" en "visitekaartje" van Bornem**
- 2 K. Cardijnplein als groene schakel in het dorp**
- 3 K. Cardijnplein verweven met haar omgeving**

## Scenario 1



Dit scenario vertrekt van mobiliteitsscenario 3 (zie p.160-165). Dit betekent dat het gemotoriseerd verkeer in één richting over het plein circuleert, namelijk komende uit de Kasteelstraat of de Temsesteenweg richting de Boomstraat of de Stationstraat. Door deze circulatieweg te verplaatsen ten noorden van de bestaande esdoorns komt ten zuiden van de bomen ruimte vrij om het plein uit te breiden voor terrasruimte en een breed en veilig voetpad gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Dit is een grote kans voor de horeca op het K. Cardijnplein.

De parkeerplaatsen op het Cardijnplein worden teruggedrongen van zo'n 57 plaatsen naar 16 plaatsen (30% tov vandaag). Die 41 verloren plaatsen worden gecompenseerd door de 54 extra plaatsen die voorzien worden op de Driesparking. Het beperken van de parkeermogelijkheid op het K. Cardijnplein wordt gekoppeld aan het beter bereikbaar maken van andere parkeermogelijkheden en het minder vlot rechtstreeks bereikbaar maken van het K. Cardijnplein voor de wagen. Hiermee willen we de automobilist stimuleren de wagen bij het binnenrijden van het centrum vlot ergens te stallen om dan via een korte en aangename wandelroute het centrum te bereiken.

De parkeercluster op het K. Cardijnplein worden geclusterd aan de nieuwe circulatieweg ten noorden van de bomenrij. Door de boomspiegels van de bomenrij te vergroten en in te bedden in een regentuin met struikgewas wordt de leefbaarheid van de bomen vergroot en wordt de parking gedeeltelijk aan het zicht onttrokken van op de terrassen aan de zuidelijke gevel van het plein.

De toegang tot de school blijft op de huidige plek maar wordt beter en vooral veiliger bereikbaar voor fietsers en voetgangers dankzij de doorsteek ten noorden van de parkeercluster, waar geen auto's circuleren. Tijdens sluitingsuren van de school kan via de speelplaats een doorsteek gemaakt worden tussen de Driesparking en centrum zodat de afstand verkleint en de wandeling aangenaam verloopt.

De rest van het plein wordt onthard en ingericht als beleefbare ontmoetingsplek met ruimte voor zit- en spelelementen. Een waterelement vormt een subtiel knipoo naar enerzijds de voormalige waterput op het plein die teruggevonden werd in de tuin van de notariswoning en anderzijds naar de naam Bornem die komt van 'bron'. Naast de parkeercluster wordt voldoende open ruimte voorzien die samen met de verharde ruimte van de parkeercluster ingezet kunnen worden voor de wekelijkse markt en periodieke evenementen.



Actieve doorsteeken over marktplein met zitplekken en ruimte voor ontmoeting - Ref. Torhout



Gerichte ontharding van het dorpsplein - Ref. Rijme



Half onthard/half verhard dorpsplein - Ref. Lille



Groen ingebedde centumparking - Ref. Ingelmunster

Behoud compacte parkeercluster op weekdagen...



...die tevens als ruimte voor evenementen gebruikt kan worden



Rest van het plein maximaal ontharden gekoppeld aan beleving



## Scenario 2



Dit scenario vertrekt van mobiliteitsscenario 2 (zie p.156-159) in combinatie met het zaterdag-/zomerscenario (p.154-155). Dit betekent dat het gemotoriseerd verkeer niet langer over het plein circuleert (behalve openbaar vervoer, hulpdiensten en laden en lossen). Ook parkeren is in dit scenario niet langer mogelijk op het Cardijnplein maar wordt op wandelafstand voorzien door de herstructurering en uitbreiding van de Driesparking, een uitbreiding met bijna evenveel parkeerplaatsen als er geschrappt worden op het K. Cardijnplein. Hierdoor komt maximaal ruimte vrij voor ontharding en vergroening enerzijds en het creëren van beleving anderzijds. Daar waar hulpdiensten e.d. nog moeten circuleren wordt het plein ingericht als kamerbreed tapijt waardoor het wegdek en de terrasruimte dezelfde materialiteit hebben. Dit geeft een gevoel van eenheid aan het plein en vrijwaart meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

De bomenrij ten zuiden van het plein wordt ingebed in een groen geheel. Ten noorden van de bomenrij en ten zuiden van de kerk blijft een open grasruimte gevrijwaard vrij van bomen en hoge struiken. Deze zone wordt ingericht als dynamische groene ruimte via gefaseerd maaibeheer en lage beplanting. Zo kan het grasplein ingezet worden voor de wekelijkse markt en periodieke evenementen en tegelijk draagt het nog steeds bij aan een beleefbare en biodiverse kern.

De Temsesteenweg en de Kasteelstraat worden in mobiliteitsscenario 1 eenrichtingsstraten. Hierdoor komt ruimte vrij voor het doortrekken van de bomendreef tussen kasteel en kerk als referentie naar vroeger. Zo wordt ook de visuele relatie tussen het centrum en het Graafschap versterkt wat het toerisme en de aantrek naar het centrum ten goede komt.

De toegang tot de school op het K. Cardijnplein is nu volledig gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer en kan dus optimaal verlopen voor fietsers en voetganger. Tijdens sluitingsuren van de school kan via de speelplaats een doorsteek gemaakt worden tussen de Driesparking en centrum zodat de afstand verkleint en de wandeling aangenaam verloopt.



Voormalige parking omgevormd tot belevingsplein dat eveneens voor evenementen ingezet kan worden dankzij het grindgazon - Ref: Drongenplein, Drongen

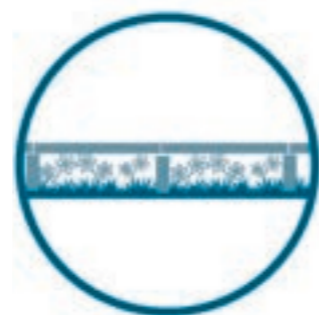


Bloemrijk kijkgroen afgebakend door zitbanken en beleefbaar groen waar ook evenementen op kunnen plaatsvinden worden gecombineerd voor een optimale pleinbeleving - Ref. Houtmarkt, Kortrijk (OKRA)

Parkeren op wandelafstand...

...in ruil voor maximale ontharding, vergroening en beleving van het K. Cardijnplein

Met voldoende vrije ruimte voor evenementen



## Scenario 3



Tijdens het ontwerpend onderzoek werd een **derde scenario** onderzocht dat vertrekt van mobiliteitsscenario 1 (zie p. 146-153) waarbij de Stationsstraat via de noordelijke zijde van het K. Cardijnplein en ten zuiden van de kerk loopt en daarna ten noorden van het Landhuis richting het kruispunt met de Temsesteenweg en de Kasteelstraat. In dit scenario zou het gemotoriseerd verkeer in één richting circuleren komende uit de Stationstraat richting de Kasteelstraat.

Door deze ingreep komt ten zuiden van de parking en de bomenrij ruimte vrij om het plein uit te breiden voor terrasruimte en een breed en veilig voetpad gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Dit is een grote kans voor de horeca op het K. Cardijnplein. Het verleggen van de wegenis heeft echter enkele gevolgen voor de beleving, beeldkwaliteit, mobiliteit en verkeersveiligheid:

### Beleving en beeldkwaliteit

- erfgoedwaarde van bomenrij meteen ten zuiden van de kerk moet in acht genomen worden
- plein wordt meer gefragmenteerd (Het Landhuis en de kerk worden van elkaar gescheiden door de wegenis)
- kerk raakt geïsoleerd van de rest van het plein en verliest het contact met het K. Cardijnplein en de activiteiten die hier doorgaan

### Mobiliteit en verkeersveiligheid

- gemotoriseerd verkeer wordt dichterbij de toegang tot de school gebracht wat niet wenselijk is voor de veiligheid van de kinderen die per fiets en te voet de school bereiken
- kruispunt Kasteelstraat-Temsesteenweg wordt net meer belast in dit scenario, terwijl dit al een gevoelig verkeersknooppunt is op vandaag



## Transitieagenda als roadmap voor de toekomst




Het masterplan voor Bornem centrum is een richtinggevend én inspirerend document dat een toekomstvisie uitschrijft voor de kern. Het masterplan geeft aan hoe de gemeente haar ruimtelijk beleid wenst te sturen op deze plek en welke kwaliteitseisen ze daarbij uitdraagt. De visie toont waar de gemeente naartoe wil en waar men samen wil op inzetten. Het masterplan vormt dan ook een sterk communicatief document waarop bewoners, ontwerpers, bouwheren en ontwikkelaars zich kunnen beroepen bij het vormgeven van een toekomstige ontwikkeling in het centrum van Bornem.

Doorheen de opmaak van het masterplan zijn de vooropgestelde ambities doorvertaald naar concrete acties. Het is een groeiend actieplan dat geleidelijk aan vorm krijgt tijdens het proces in nauw overleg met de diverse betrokken actoren.

Onderstaande roadmap geeft een overzicht van de actieplannen die uitvoering geven aan de visie opgenomen in het masterplan. **Elk actieplan is opgedeeld in enkele concrete acties.** Ze bieden een houvast om per identiteitslijn aan de slag te gaan met het waarmaken van de gestelde ambities. Elke actie is gekoppeld aan een trekker die de actie zal coördineren én een lijst van te betrekken actoren. Voor elke actie is eveneens een tijdsvenster bepaald: korte, middellange of lange termijn. Quick-wins zijn dan weer acties die reeds zijn geactiveerd tijdens het proces van het masterplan of kort erna kunnen worden opgestart.

De acties zoals hieronder opgelijst zijn een **aanvulling** op, of **verfijning** van de acties opgenomen in het **Beleidsplan Ruimte Bornem**.

### Actieplannen per identiteitslijn

-  Een belevenisvol publiek dorpsweefsel
-  Een landschappelijk verbonden dorp met een klimaatrobuste toekomst
-  Een leesbare en verkeersveilige dorpskern



#### LEESWIJZER ACTIEPLAN

Het actieplan is het resultaat van een intens participatietraject, mede gegroeid vanuit de bewoners, de gemeente én betrokken actoren. Het actieplan is onderverdeeld volgens de drie identiteitslijnen van het masterplan. Hiernaast volgt een overzicht van de actieplannen bij wijze van inhoudstafel. Elk actieplan wordt vervolgens toegelicht met concrete te nemen acties.

De eerste kolom geeft het nummer van het actieplan weer en duidt aan wanneer het om een quick-win (QW) gaat. Quick-wins zijn concrete acties die de gemeente op korte termijn kan nemen. Hiervoor is geen planologisch proces noodzakelijk. Dit zorgt voor zichtbare geslaagde resultaten die het draagvlak bij bewoners, relevante actoren en de politiek verhogen. In de tweede kolom wordt een toelichting gegeven per actieplan, waar mogelijk reeds opgedeeld in concrete acties. De derde kolom verwijst naar andere acties die hieraan gelinkt kunnen worden en/of samen opgenomen kunnen worden. De vierde kolom benoemt de tijdsperiode waarin de actie genomen wordt. De laatste kolom, ten slotte, stelt een mogelijke initiatiefnemer voorop (in het vet aangeduid) en de andere actoren die in beeld komen.



Beoogde termijn van de actie:  
 korte termijn (0-5 jaar)  
 middellange termijn (5-10 jaar)  
 lange termijn (> 10 jaar)



De trekker (in het vet aangeduid) en andere actoren die daarbij in beeld komen

#### BELEVENISVOL PUBLIEK DORPSWEEFSEL

- Do1 Strategisch project Oude Postsite
- Do2 Uitwerken speelweefselroute
- Do3 Uitwerken tierroute
- Do4 Uitwerken zorgroute

#### LANDSCHAPPELIJK VERBONDEN DORP MET EEN KLIMAATROBUUSTE TOEKOMST

- Lo1 Strategisch project Kardinaal Cardijnplein
- Lo2 Te onderzoeken opportuniteit: zekere toegankelijkheid van Motte den Dulf
- Lo3 Opmaak RUP Oude Schelde Bornem
- Lo4 Opmaak masterplan Breeven
- Lo5 Toegankelijkheid Spierbroekpolder vanuit centrum onderzoeken
- Lo6 Actief ontharding en vergroening agenderen

#### LEESBARE EN VERKEERSVEILIGE DORPSKERN

- Vo1 Uitbouw helder fietsnetwerk
- Vo2 Uitbouw mobiliteitsscenario via testopstellingen en doelgroepgerichte evaluatie
- Vo3 Herorganisatie parkeerclusters
- Vo4 Aanbod en zichtbaarheid deelmobiliteit versterken
- Vo5 Opmaak masterplan stationsomgeving

ACTIES	LINK ANDERE ACTIES	TERMIJN	INITIATIEFNEMER
<b>BELEVENISVOL PUBLIEK DORPSWEEFSEL</b>			
<b>Do1</b> Strategisch project <b>Oude Postsite</b> (zie ook p.170-179)			<b>Gemeente (cluster ruimte)</b> , mogelijke private partners
<b>QW</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ontharden binnengebied + realisatie mobiel bos met zitplekken in Boomstraat als tijdelijke opstelling</li> <li>Realisatie project volgens krachtlijnen masterplan</li> </ul>	D03	KT	
			KT
<b>Do2</b> Uitwerken <b>speelweefselroute</b>			<b>Gemeente (jeugddienst)</b> , cluster ruimte, buurtzorgregisseur?, jeugdraad, Provincie Antwerpen, Regionaal landschap, directie scholen, inrichtende macht
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisatie <b>missing links</b> in netwerk: opzet participatief traject 'Gezellige Garagestraatjes' met eigenaars garageboxen als er zich een opportuniteit aandient</li> </ul>	L05	(M)LT	scholengemeenschap, de Ambrassade, (jeugd-)verenigingen, Bisdom, vzw Gildehuis
<b>QW</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitwerken <b>belevenisvolle plekken</b>: <ul style="list-style-type: none"> <li>opmaak gemeentelijk kader voor het activeren van gedeeld ruimtegebruik met scholen en verenigingen in de kern</li> <li>intergenerationele ontmoetingsplek op Mouterijplein en Driesplein</li> </ul> </li> <li>Bovenstaande acties opnemen in vergunningenbeleid: ruimte efficiënt ontwerp versus meerwaardecreatie voor de buurt</li> </ul>			KT
			MLT
			KT
<b>Do3</b> Uitwerken <b>tierroute</b>			<b>Gemeente (jeugddienst)</b> , cluster ruimte, buurtzorgregisseur?, jeugdraad, Provincie Antwerpen, Regionaal landschap
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisatie <b>missing links</b> in netwerk</li> </ul>			KT-MLT
<b>QW</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitwerken <b>belevenisvolle plekken</b>: realisatie mobiel bos met zitplekken in Boomstraat als tijdelijke opstelling</li> </ul>	D01 + D02	KT	
<b>Do4</b> Uitwerken <b>zorgroute</b>			<b>Gemeente (cluster welzijn)</b> , cluster ruimte, directie SOLV, seniorenraad
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisatie <b>missing links</b> in netwerk: langsheen de dorpsrand thv het Graafschap (inzetten op link met verleden), in het kader van het onderhandelingstraject voor Motte den Dulf bekijken of een zekere toegankelijkheid mogelijk is,...</li> <li>Uitwerken <b>belevenisvolle plekken</b>: vb. activeren van achterliggend 'vergeten' natuurbelevingsplek (gebied achter Driesparking)</li> </ul>			MLT
			LT
			KT
<b>QW</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Opzet actie onder burgers en handelaars 'Schroef een bankje op': aandeel zitbanken in het centrum doen groeien om ouderen te activeren tot wandelen en ontmoeting</li> </ul>			

ACTIES	LINK ANDERE ACTIES	TERMIJN	INITIATIEFNEMER
<b>LANDSCHAPPELIJK VERBONDEN DORP MET EEN KLIMAATROBUUSTE TOEKOMST</b>			
<b>Lo1</b> <b>Strategisch project Kardinaal Cardijnplein</b> als belevingsplein en groene schakel in centrum (zie ook p.178-184)			<b>Gemeente (cluster ruimte)</b> , directie scholencluster OLV, horeca-uitbaters en handelaars
<ul style="list-style-type: none"> <li>uitwerken projectdefinitie gebaseerd op krachtlijnen masterplan</li> <li>aanstellen ontwerpteam</li> </ul>	D05		
			KT
			MLT
<b>Lo2</b> Te onderzoeken opportuniteit ism alle belanghebbenden: een zekere toegankelijkheid van Motte den Dulf			Gemeente (cluster ruimte), eigenaars
			KT
<b>Lo3</b> Opmaak <b>RUP Oude Schelde Bornem</b> : uitbouw kleinschalige dorpse toegangen, onderzoeken kansen voor verdere uitbouw wandelpad langsheen Graafschap in aansluiting met troostplek AZ			<b>Gemeente (cluster ruimte)</b> , de graaf (of organisatie verantwoordelijk voor beheer), ANB,...
			MLT
<b>Lo4</b> Opmaak <b>masterplan Breeven</b> : ruimte voor ontmoetingsplekken gericht op jongeren, kritische punten op fietsroutes tussen Breeven en centrum vaststellen en aanpakken, onderzoeken noodzaak uitbouw extra kleinschalige dorpse toegangen met focus op een kwalitatief onthaal van fietsers en voetgangers, verbinding met de kinderboerderij,...	D02 + D03	REEDS OPGE-START	<b>Gemeente (cluster ruimte en vrije tijd)</b>
<b>Lo5</b> <b>Toegankelijkheid Spierbroekpolder vanuit het centrum onderzoeken</b> : kleinschalige dorpse toegangspoorten, wandelnetwerk,...			<b>Gemeente (cluster ruimte en vrije tijd)</b>
			KT
<b>Lo6</b> Actief ontharding en vergroening <b>agenderen</b>			<b>Gemeente (cluster ruimte)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Heraanleg straten (koppelkansen via meerjarenplanning - wegenwerken): Puursesteenweg,...</li> </ul>			MLT
<b>QW</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitwerking groene sproeten 'buurtvoortuinen' via participatief traject met bewoners (<a href="https://www.vergroenjevoortuin.be/">https://www.vergroenjevoortuin.be/</a>)</li> <li>Garageboxstraten activeren en benutten als er zich een opportuniteit aandient</li> <li>Groene sproeten realiseren (enkele pistes verder te onderzoeken): <ul style="list-style-type: none"> <li>Opnemen in aankoopbeleid</li> <li>Opleggen als last bij ontwikkeling &gt; verder onderzoeken indien te integreren in vergunningenbeleid</li> </ul> </li> </ul>			KT
			(M)LT
			KT
<b>QW</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Daktuin creëren op garage in Achterweidestraat (zie p.168-174) <ul style="list-style-type: none"> <li>Gedeeltelijke vergroening in combinatie met het voorzien van picknickbanken (voor personeel ziekenhuis, bezoekers, schoolgaande jeugd,...)</li> </ul> </li> </ul>			KT

ACTIES	LINK ANDERE TERMIJN ACTIES	INITIATIEFNEMER
<b>LEESBARE EN VERKEERSVEILIGE DORPSKERN</b>		
<b>Vo1 Uitbouw helder fietsnetwerk</b> beperken fietszone tot essentiële leesbare verbindingen, uitbouw kwalitatieve fietsverbindingen (cfr. Groene ruggengraat en tierroute, ...), ...	KT	<b>Gemeente (cluster ruimte en mobiliteit)</b>
<b>Vo2</b> Uitbouw mobiliteitsscenario via <b>testopstellingen en doelgroepgerichte evaluatie</b> (zie p. 144-165)		<b>Gemeente (cluster ruimte en mobiliteit),</b> De Lijn, Vervoerregio
<b>QW</b>		
• Vooroverleg De Lijn ifv uitrollen mobiliteitsingrepen	KT	
• Indien noodzakelijk geacht door beleid: anonieme bevraging omtrent voorkeur verschillende mobiliteitsingrepen bij doelgroepen	KT	
• Ingrep A&B gecombineerd uittesten gedurende 3-6 maanden	D01	KT
• Samen met testopstelling actief beleving creëren in de Boomstraat ter hoogte van verkeersfilter: foodtruck, pop-up, vergroening, picknicktafels,... voor positieve connotatie		KT
• Doelgroepgerichte evaluatie na 3-6 maanden		KT
• Ingrep A&B afhankelijk van evaluatie permanent doorvoeren		MLT
• Systematisch overgaan tot het testen van volgende mobiliteitsingrepen		
<b>Vo3 Herorganisatie parkeerclusters:</b>		<b>Gemeente (cluster ruimte en mobiliteit)</b>
<b>QW</b>		
• Nudging: zichtbaarheid en (her)kenbaarheid van de parkeerclusters verhogen	KT	
• Optimaliseren gebruik parkeergebouw Achterweidestraat	KT	
• Driesparking (verhogen capaciteit, ruimte-efficiënt en compact uitbouwen, met aandacht voor kwalitatieve dorpsrandafwerking)	KT	
<b>Vo4 Aanbod en zichtbaarheid deelmobiliteit versterken:</b> bevraging bij bewoners naar noden, campagne rond promotie deelmobiliteit,...	KT	<b>Gemeente (cluster ruimte en mobiliteit),</b> aanbieders deelmobiliteit
<b>Vo5 Opmaak masterplan stationsomgeving met volgende verder te onderzoeken aandachtspunten:</b> uitwerken Hoppinpunt, herinrichting complex kruispunt, creatie beleefbaar stationsplein, veilige verbinding fietssnelweg > centrum, perron > centrum en stationsplein > gemeentehuis, verkenning invulling voormalig stationsgebouw door derden, onderzoek ruimte-efficiëntie stationsparking en evt. herinrichting, ruimte om onderweg te zijn	MLT	<b>Gemeente (cluster ruimte en mobiliteit)</b>

**IN OPDRACHT VAN DE GEMEENTE BORNEM**

16.02.2024



**Atelier Romain**

Dendermondsesteenweg 50  
9000 Gent  
+32 (0) 9 233 69 76  
[info@atelierromain.be](mailto:info@atelierromain.be)  
[www.atelierromain.be](http://www.atelierromain.be)