

# Slim in de Stad-Prijs

## Inschrijvingsformulier

Gelieve dit formulier ten laatste op 15 november 2015 in te dienen via [info@thuisindestad.be](mailto:info@thuisindestad.be).

### 1 GEGEVENS VAN DE INDIENER

|                                |                                 |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Naam:                          | Bart Van Lokeren                |
| Telefoonnummer:                | 03 778 32 31                    |
| E-mail:                        | bart.vanlokeren@sint-niklaas.be |
| Functie van de contactpersoon: | planoloog                       |

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Naam van de stad (of VGC) : | Stad Sint-Niklaas |
| Straat:                     | Grote Markt       |
| Huisnummer:                 | 1                 |
| Postcode:                   | 9100              |
| Gemeente:                   | Sint-Niklaas      |

## 2 HET CONCEPT

Gelieve het concept op maximum 5 A4-pagina's uit te werken. Dit formulier dient louter als ondersteuning bij de voorstelling.

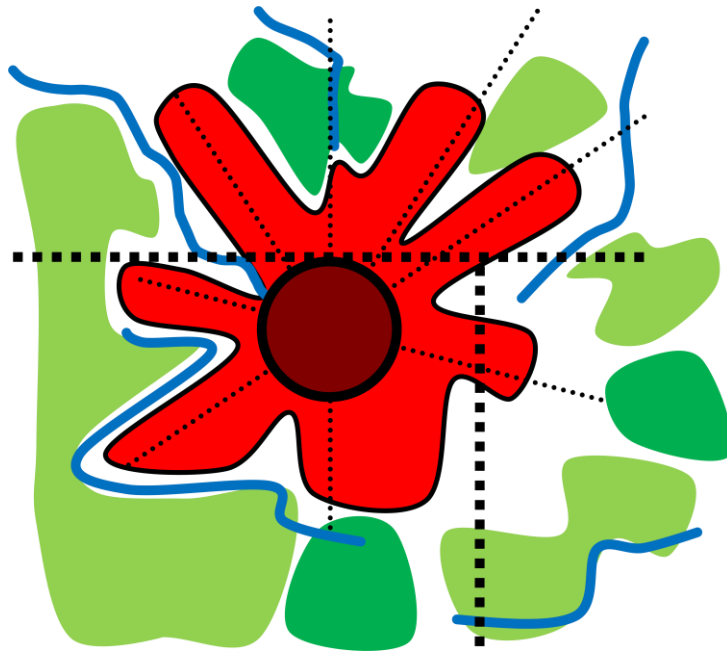
### 2.1. Situering van het concept:

|                                     |                           |                                     |                            |
|-------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Op niveau stad/stadsregio | <input checked="" type="checkbox"/> | Multidisciplinair karakter |
| <input type="checkbox"/>            | Op niveau wijk/buurt      | <input type="checkbox"/>            | Beleidsdomein gebonden     |

### 2.2. Samenvatting van de visie

*(Omschrijf beknopt de krachtlijnen van de visie)*

In 2014 werd het concept Lobbenstadmodel voor de stad Sint-Niklaas ontwikkeld. Het lobbenstadmodel is een stedenbouwkundig concept om te komen tot een ecologisch verantwoorde stad. In de lobbenstad wordt de stadskern uitgebreid volgens een radiale structuur van compacte stadslobben met daartussen een netwerk van blauwgroene vingers tot in het hart van de stad. De woonlobben gaan uit van een hoge compactheid, zodat de bijhorende infrastructuur en diensten optimaal en kostenefficiënt kunnen benut worden. De blauwgroene vingers hebben een belangrijke functie op vlak voor recreatie, duurzaam vervoer, biodiversiteit, waterbuffering en –infiltratie, (stads)landbouw, verkoeling en ventilatie met gezonde lucht.



Met de goedkeuring en toepassing van het lobbenstadmodel voor de stad Sint-Niklaas wordt de basis gelegd om de stad te laten evolueren naar een leefbare en duurzame stad. Hiervoor wordt het concept als lange termijnvisie geïmplementeerd in de nieuwe beleidsplannen en worden reeds concrete acties gepland.

### 2.3. Visie en doelstellingen van het concept

*(Beoogde impact van het concept op de stad)*

In uitvoering van het witboek van de stad werd een onderzoek gedaan naar het lobbenstadmodel voor de stad Sint-Niklaas. Er werd onderzocht of het lobbenstadmodel kan ingezet worden als referentiekader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De gemeenteraad bekrachtigde het concept als toekomstig beleidskader.

In de lobbenstad wordt de kernstad niet concentrisch uitgebreid, waardoor open ruimte steeds verder weg wordt gedruwd van de stad, maar met compacte stadslobben opgebouwd rond de radiale invalswegen. Tussen de stadslobben brengt een netwerk van blauwgroene vingers de natuur tot in het hart van de stad. Ze zijn bovendien aantrekkelijk om recreatieve functies en voet- en fietspaden in onder te brengen en vangen het overtollig hemelwater op. De blauwgroene vingers hebben ook een gunstige invloed op het stadsklimaat. Ze temperen het hitte-eilandeffect en zorgen voor verkoeling en ventilatie.

De stadslobben of woonlobben worden opgehangen aan de historisch radiale invalswegen van de stad. Door deze assen te verdichten voor wonen kan infrastructuur gebundeld en beperkt worden (o.m. riolering, wegennet, nutsleidingen, warmtenetten, openbaar vervoer). Als de lobben niet langer zijn dan 2500m vanuit het centrum en niet breder dan 600m ligt het centrum op fietsafstand en het groen op wandelafstand. Door assen te verdichten wordt tevens openbaar vervoer rendabeler. Binnen de stadslobben kunnen eveneens buurtvoorzieningen opgenomen worden.

Door de stad verder te verdichten via stadslobben kan het groen doorprikken tot in de stadskern en is het groen voor iedere bewoner bereikbaar op wandelafstand. De groene lobben kunnen eveneens instaan voor de waterhuishouding, recreatiemogelijkheden, stadslandbouw, e.d.



De binnenstad wordt ingericht als een autoluwe kern waar het aangenaam verblijven en vertoeven is. Hiertoe prikt het groen tot in de stadskern en wordt in de bouwblokken ingezet op semi-publieke binnentuinen/parken met langzame verkeersdoorsteken voor korte loop- en fietsroutes door de binnenstad. Op de rand van de binnenstad worden bezoekersparkings en overstappunten voorzien.

In het lobbenstadmodel worden de woonlobben ook onderling verbonden. In Sint-Niklaas worden kansen gezien om hiervoor een fietssingel aan te leggen die verknoopt met de bovenlokale functionele fietsroutes en de invalswegen. De groene fietssingel verbindt zo de woonlobben met de groene lobben waardoor 'hoppen tussen lobben' mogelijk is. Parallel met de fietssingel kunnen ook openbaarvervoersverbindingen gerealiseerd worden tussen de lobben t.h.v. de wijkontsluitingswegen.

Door het historisch radiaal patroon leent de structuur van Sint-Niklaas zich voor de ontwikkeling van een lobbenstad. Hierbij zijn de historisch radiale invalswegen de dragers van de stadslobben. Voor de groene lobben zijn vooral in het noorden van de stad kansen voor ontwikkeling ter hoogte van de inkepingen in de bebouwde ruimte. In het zuiden van de stad vormt de aanwezige bosstructuur een natuurlijke barrière voor de groei van de stad. Groene stapstenen naar het centrum van de stad zijn hier aangewezen. Tevens wordt ingezet op een groene fietssingel voor de verbinding van de lobben. Door een doordacht verkeerssysteem kan de stadskern evolueren naar een autoluwe binnenstad.

Met het concept van de lobbenstad beoogt de stad Sint-Niklaas een slimme stad in de steigers te zetten die robuust en veerkrachtig is voor de toekomstige stedelijke uitdagingen zoals klimaat, gezondheid, duurzame mobiliteit, huisvesting, ...

#### 2.4. **Beschrijving van het multidisciplinair of sectoraal karakter van het concept**

*(Heeft het concept betrekking op meerdere beleidsdomeinen of ligt de focus op een bepaald beleidsdomein?)*

Het concept vertrekt vanuit een ruimtelijk ontwikkelingsmodel als opstap naar een leefbare en duurzame stad met onmiskenbare kruisverbanden naar andere beleidsdomeinen. Zoals uit de visie blijkt heeft het concept naast ruimtelijke ordening o.m. betrekking op wonen (woonlobben), natuur (groene vingers en biodiversiteit), water (waterhuishouding), open ruimte (stadslandbouw), mobiliteit (duurzaam vervoer), leefmilieu (klimaatbestendig), welzijn (gezondheid), recreatie (speel- en sportweefsel), economie (lokale ondernemingen), openbare werken (gebundelde infrastructuur) en bestuur (beleid) waaruit het multidisciplinaire karakter van het concept duidelijk blijkt. Het lobbenstadmodel is daarbij nauw verbonden met en afgestemd op andere beleidsplannen zoals het nieuwe mobiliteitsplan en het klimaatplan.

#### 2.5. **In welke mate is dit concept origineel en innovatief?**

*(Inbreng van innovatie en gebruikte technologie, wat is er nieuw en uniek aan dit concept?)*

Het concept kan beschouwd worden als origineel en innovatief omwille van de duurzame toekomstvisie, het gehanteerde toetsingskader en het slim ruimtegebruik.

Het concept is opgebouwd rond een duurzame stadsvisie die niet gestoeld is op traditionele recepten. Het lobbenstadmodel is een alternatief voor de concentrische groei van steden die vaak als verstikkend wordt ervaren, het groen verder weg duwt van het centrum en leidt tot stadsvlucht. Het lobbenstadmodel biedt een kader voor een gezonde en leefbare stad met aangename wooncondities dat meer mensen zal aantrekken op de meeste geschikte locaties. De basis hiervoor is een ruimtelijk plan op lange termijn dat kiest voor verdichte woonlobben, geënt op goed georganiseerde assen voor openbaar vervoer, doorprikt met blauwgroene vingers. Hiervoor werd het lobbenstadmodel van Dr. S.P. Tjallingii (TU Delft) als uitgangspunt gebruikt dat is geënt op het openbaar vervoer en de fiets.

Het concept leidt tot een nieuw toetsingskader dat als leidraad voor de toekomstige stadsontwikkeling wordt gehanteerd, zowel stadsbreed als beleidsbreed over alle domeinen heen. Door een eenduidige integrale visie te hanteren worden alle plannen en projecten consequent op elkaar afgestemd. De stad wil zich engageren om dit plan uit te voeren door bestaande en toekomstige stadsontwikkelingsprojecten aan dit kader te toetsen en de mobiliteit hierop af te stemmen. Hiertoe werd het concept reeds geïmplementeerd in het nieuwe mobiliteitsplan om te komen tot een autoluwe en fietsvriendelijke stad en in het klimaatplan als opstap naar een klimaatneutrale stad. In een latere fase zal de visie vastgelegd worden in het nieuwe ruimtelijk structuurplan. Op korte termijn wordt de bestemming van woon- en groenlobben juridisch verankerd via de opmaak van ruimtelijk uitvoeringsplannen (RUP's).

Het concept promoot en gaat uit van slim ruimtegebruik in relatie met slimme verplaatsingen. Door ontwikkelingen, infrastructuur en diensten te focussen en te verdichten op de woonlobben, ontstaan verdichte assen en kunnen de meeste verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren en ligt het groen nabij.

## 2.6. Hoe kan dit concept een voorbeeldfunctie zijn voor andere steden?

Het concept wil een antwoord bieden aan de sociale en ecologische problemen van steden. Door het lobbenstadmodel te hanteren voor andere steden kan een netwerk ontstaan van leefbare en duurzame steden en zo een oplossing bieden aan de actuele en toekomstige uitdagingen van steden.

Het introduceren van het concept van de lobbenstad kan een bijdrage leveren aan een veelzijdige gezonde stad met meer sociale diversiteit en meer biodiversiteit. Het model vermindert de ecologische voetafdruk van steden en creëert aantrekkelijke condities voor mensen en voor het herstel van urbane biodiversiteit.

Lobbensteden zijn klimaatbestendig want de blauwgroene vingers zorgen voor regenwaterinfiltratie- en buffering zodat overstromingen worden vermeden, vergroten de urbane biodiversiteit en milderen het stedelijk hitte-eiland effect want ze zorgen voor ventilatie van de centra. De stadslobben vertonen een grote compactheid en densiteit en kunnen daardoor worden gedragen door rendabel openbaar vervoer en hebben een aanzienlijk lagere CO<sub>2</sub> uitstoot door kansen op collectieve warmtelevering.

Het lobbenstadmodel zorgt voor kwalitatieve, robuuste en veerkrachtige steden en kan dan ook als voorbeeldconcept voor andere steden gelden.

## 2.7. Met wie werd er samengewerkt om dit concept te realiseren?

*Team van de stad (met de gegevens van de personen die aan het project hebben meegewerkt)*

*Bedrijven die hebben meegewerkt (naam en gegevens projectleider)*

*Onderzoeksinstituten (naam en gegevens projectleider)*

*Andere (naam en gegevens projectleider)*

Het lobbenstadmodel voor de stad Sint-Niklaas werd gerealiseerd door de dienst ruimtelijke planning o.l.v. Bart Van Lokeren, planoloog, in samenwerking met het extern studie bureau Fris in het Landschap (Els Huigens en Jean-François Van den Abeele).

Het onderzoek kwam tot stand door 3 interactieve workshops met de dienst ruimtelijke planning en Fris in het Landschap aangevuld met de diensten milieu, jeugd en mobiliteit. Erik Rombaut (KU Leuven) werd aangezocht als klankbord. Hij gaf tevens een lezing voor de gemeenteraadscommissie ruimtelijke ordening over het concept lobbenstadmodel.

Het onderzoek werd voltooid in maart 2014. Om draagvlak te creëren werd het lobbenstadonderzoek achtereenvolgens voorgesteld aan het college, de gemeenteraadscommissie voor ruimtelijke ordening en stadsvernieuwing, de stuurgroep duurzaamheid, de stedelijke werkgroep verkavelingen, de Gecoro, de lokale woonraad, de landbouwraad en de stedelijke adviesraad voor milieu en natuur. Op 26 september 2014 werd het concept Lobbenstadmodel Sint-Niklaas goedgekeurd door de gemeenteraad om het te hanteren bij de verdere ontwikkeling van de stad.

## **2.8. Hoe beoogt het concept de samenwerking tussen verschillende stadsdiensten en overheidsniveaus te bevorderen?**

Om het concept integraal te kunnen realiseren is samenwerking noodzakelijk. Het concept zelf is reeds tot stand gekomen in samenwerking met verschillende stadsdiensten (o.m. ruimtelijke planning, mobiliteit, milieu en jeugd). Aftoetsing is gebeurd via de stedelijke werkgroep verkavelingen waarin administratieve en uitvoerende diensten samen projectconcepten gecoördineerd adviseren. Implementatie van het concept gebeurt in de sectorale beleidsplannen (o.m. mobiliteitsplan, klimaatplan) met de gerelateerde lokale en bovenlokale overheid. De concrete uitwerking van het concept gebeurt via deelprojecten en RUP's. Deze komen tot stand in overleg met de verschillende overheidsniveaus (bv. via vooroverleg, MER-screening en RUP-procedure). Concreet werden hiervoor reeds 3 studieopdrachten opgestart (2 groene RUP's en een streefbeeld) en is budget voorzien voor bijkomend studiewerk (streefbeeld groene lobben). Realisatie op het terrein gebeurt via private (o.m. projectontwikkeling) en publieke (o.m. m.b.t. duurzame mobiliteit en groen) samenwerking conform de principes van het lobbenstadmodel.