



## SINT-NIKLAAS, STAND VAN ZAKEN LOBBENSTAD? (VERVOLG)

### Kansrijke herstructurering Puyenbeke

In haar Beleidsprogramma 2019 – 2024 kondigde het stadsbestuur van Sint-Niklaas aan het lobbenstadmodel te verankeren en afdwingbaar te maken. In HGW (nr. 221, maart 2021) peilden we naar de stand van zaken.

In dit vervolgartikel stellen we een toepassing van dit model voor met een *kansenkaart*. Dit doen we voor Puyenbeke en de omgeving of het noordwesten van de kernstad.

Ter herinnering, het lobbenstadmodel wil een klimaatbestendige omgeving realiseren, als onderdeel van een nieuw Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte. Dit laatste gaat het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan vervangen. Met behulp van een *kansenkaart* kan een noodzakelijk creatief proces in gang gezet worden. Dit voorbeeld van kansrijke herstructurering is ontwikkeld vanuit twee invalshoeken ter realisatie van een klimaatbestendige omgeving: modal shift en bouwshift (zie de legende bij bijhorend kaartje):

**Modal shift, de publieke ruimte.** Hier zoeken we een antwoord op de vragen zoals:

- Hoe springen we om met de publieke ruimte om een meer klimaat neutrale omgeving te realiseren?
- Welke rangschikking passen we toe voor de netwerken van pleinen, paden, straten en wegen, met het oog op de 'modal shift' of een 'wijziging in vervoerswijze'.

Het stadsbestuur heeft hierover meer zeggenschap om een 'onthardingsbeleid' te realiseren,

ruimtelijk

dan op privé domein. Minder verharding en dus meer ruimte voor groen-blauwe netwerken. Concreet houdt dit in, minder parkeerruimte, minder voet- en fietspaden en meer erfinrichting van de publieke ruimte. Dus meer gemengd gebruik van het openbare domein. Want al die paden werden ooit aangelegd om het verkeer te 'scheiden'. Deze omgekeerde denkpiste is nodig: om het autoge-

### Kansrijke herstructurering Sint-Niklaas - West



#### Modal shift en publiek domein

Bestaand	Kansrijk	
		Voetgangerszone overstap
		Fiets-snelweg, -straat
		OV-met voorrang en halte
		Lokale straat, lokale ontsluiting
		N41-Weg met knooppunt
		Stedelijke ontsluiting
		Spoorlijn 59



bruik te verminderen ten gunste van meer duurzame modi, zoals stappen, fietsen en openbaar vervoer. Dit is een moeilijke oefening binnen het beoogde verdichtingsbeleid (zie verder bij bouwschift). Want meer inwoners en functies op kleinere oppervlakten leveren een meer geconcentreerd aantal verplaatsingen op. Maar, door de verdichting neemt de af te leggen afstand af. En met de

versterking van vooral de zachte netwerken moeten de extra verplaatsingen vooral opgevangen worden met andere vervoerswijzen dan de auto.

**Bouwschift, de private ruimte.** Hier zoeken we een antwoord op de vraag:

- Hoe gaan we om met de onophoudelijke ruimtevragen, rekening houdend met de permanente zorg om behoud of versterking van ruimtelijke kwaliteiten?

## t met lobbenstad



De **Molenbeek** en aangelanden vormen samen een vallei. De continuïteit van die vallei in het stedelijk landschap moet hersteld worden, zoals het openbreken van duikers en het verbreden van de vallei. Dit is op zich al een enorme ruimtevraag die moet beantwoord worden. Het verminderen van het private domein ten gunste van het toenemend collectief gebruik van de ruimte is de enige oplossing. Willen en kunnen we dat? Zo moet bijvoorbeeld de ruimtelijke impact van de auto ook hier weggewerkt worden met een lagere parkeernorm. En deze moet geïntegreerd worden in het ondergrondse en of gestapelde bouwvolume in plaats van pal voor of naast ieder zijn eigen woning, bedrijf of voorziening. Een bijzonder hoge ambitie is dit.

Omdat de middelen schaars zijn, moet deze ruimtelijke herstructurering op de **lange termijn** gezien worden. Maar, op de **korte termijn** moet eerst overeenstemming bereikt worden hoe dit verankerd en afdwingbaar gemaakt kan worden. Puyenbeke is nu al van nature een drager van de in de lobbenstad gewenste blauwgroene netwerken met de vallei van de Molenbeek. Het gebied is bijna **20 ha** groot. Het kan best nog uitgebreid worden, door ontharding van privaat domein: meer verdichting en hogere gebouwen. Wellicht kan dit met behulp van bouwverordeningen verankerd worden en minder met bestemmingsplannen (RUP).

### Bouwschift en privaat domein

Kansrijk	
	Verruiming blauw-groene vinger, Molenbeek en vallei
	Ontharding straten (slechts enkele weergegeven), parking, voet- en fietspaden verwijderd, ontharding van de tuinen (bv, stalling en parking onder gebouwen)
	Verdichting stedelijk gebied tot 100 woonegelegenheden / ha
	Pleinruimte, verblijfsgebied
	Verdichting centrumgebied met stedelijke ecologie
	Nieuwe ringweg (N41) of niet ?



Stel, dat men Puyenbeke ophangt rondom deze blauw-groene Molenbeekvallei. Stel, dat men daar rond zo veel als mogelijk straten onthardt. Stel, dat men inzet op ambitieuze verdichting, met meerlagige woningen, veeleer dan huisje-tuintje-op-maat-van-de-auto. Samen met een nieuwe ontsluitingsstructuur te voet en met de fiets. De Watermolendreef kan verrijkt worden met halfweg een plein. Er kan een nieuwe compacte stedelijke ontsluiting met statige wooncomplexen (als een boulevard of laan) tussen Heistraat en Hoge Bokstraat voorzien worden. Of deze nieuwe straat verlengd moet worden tot aan de te verlengen N41, pal achter de woningen van de Hoge Bokstraat? Dit is kiezen tussen de pest en de cholera. Want opnieuw dicteert dan het autoverhaal de kwaliteit van de omgeving.

### Besluit.

In het eerste deel van dit artikel (zie HGW nr. 221) stelden we vijf logische stappen voor eigen aan de ruimtelijke planning: **1. inzicht, 2 visie, 3 concept, 4 instrumenten en 5 kansen.** Wellicht is het nodig om deze stappen aan de GECORO verder toe te lichten. Veeleer dan weerom een zoveelste RUP aan dit adviesorgaan voor te leggen. Zo bouwen **we inzicht op. Want inspraak zonder inzicht, leidt tot uitspraken zonder uitzicht.**

Tal van straten en pleinen in de te verdichten buurten kunnen ontharden, lees: afbreken van overbodige voet- en fietspaden, wegen en parkings, ooit aangelegd omdat de auto alom de geesten vulde. Vergroenen en verkeersluw maken van bijvoorbeeld Plezantstraat en Kleibekestraat behoren tot de kansen. En na afschrijving van de vrij recente investeringen aan het zwembad kan, op de lange termijn, dit eventueel verhuizen naar hier. De buscorridor kan uitgebreid worden langs Plezantstraat en Kleibeekstraat richting Sinaai en Stekene. **Durf te dromen. Maar, denk globaal en handel lokaal.**

**Wil men binnen deze legislatuur een nieuw beleidsplan ruimte realiseren? Dan zal bij hoogdringendheid een tandje moeten bijgestoken worden in het omgevingsbeleid. Het stadsbestuur heeft nog goed drie jaar de tijd om het lobbenstadmodel te verankeren en afdwingbaar te maken.**

*Fred Van Remoortel*

## ENKELE REIS WANDELPARADIJS

### Vanuit Lokeren met bus of trein

Lokeren biedt tal van wandelmogelijkheden door het land van Durme, Donk, Schelde en Zuidlede.

Vertrek vanuit Lokeren met **trein of bus** en keer daarna te voet terug. Hierna vind je een dozijn suggesties. De nummers verwijzen naar de tabel hieronder. Deze geeft aan welke bus of trein je kan nemen tot welke halte. Kies maar uit hoe je dit wil combineren en langs welk je terugwandelt.

	Bus of Trein lijnnr.		tot halte
	↓		↓
1	B 49		Eksaarde-Basisschool
2	B 49		Moerbeke-Waas-Damstraat
3	T S34		Station Sinaai
4	T S34		Station Belsele
5	B 81, 82		Waasmunster-Pontraveiaan
6	T IC		Station Zele
7	T S		Station Schoonaarde
8	B 53, 54		Overmere-Donkmeer
9	B 35, 78		Lokeren-Nieuwe Dreef
10	T S53		Station Beervelde
11	B 78		Zeveneken-Kerk
12	B 74		Zaffelare-Bosdam