

BWMSTR SCAN

LOMMEL
EINDRAPPORT

07 juli 2019

BUUR



Eva Le Roi

B U
U R

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan

Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroekx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan

Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept

www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan

www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam

Kristine Verachtert, Raluca Davidel, Ellen Steenwegen, Jiska Gysels (BUUR)



01.

VERKENNING

1.1	Situering van de stad	10
1.2	Kencijfers	12
1.3	Ruimtelijke beschrijving	14

02.

DIAGNOSE

	OVERZICHT	16
2.1	Bebouwde ruimte: woonkernen	18
	Bebouwde ruimte: bedrijvigheid	24
2.2	Mobiliteit	28
2.3	Open ruimte	30
2.4	Energie	34
2.5	Publiek ondernemerschap & regelgeving	37

03.

AMBITIE

	SAMENVATTENDE AMBITIES	39
3.1	Lommel als eerste klimaatneutraal	42
3.2	Een aantrekkelijk stadscentrum	44
3.3	Lommel groene fietsstad	46
3.4	Verregaande differentiatie dorpenbeleid	48
3.5	Open ruimte als integraal ecosysteem	50

04.

TRANSITIEAGENDA

	OVERZICHT	54
4.1	Programma's	56
4.2	Strategische projecten	72
4.3	Quick wins	84
4.4	Publieke slagkracht	88
4.5	Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden	89

05.

BIJLAGEN

5.1	Methodologische nota	92
5.2	Eindnoten	94





WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het stadsbestuur van Lommel in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun stad een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de stad al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de stedelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

01.

VERKENNING

STAD LOMMEL

SITUERING

gelegen in de noordwesthoek van provincie Limburg.
Ten noorden grenzend aan Nederland, ten westen aan de
provincie Antwerpen.

OPPERVLAKTE

de stad Lommel is 102,37 km² groot.

INWONERS

er wonen in 2019 iets meer dan 34.000 mensen in
Lommel.

TEWERKSTELLING

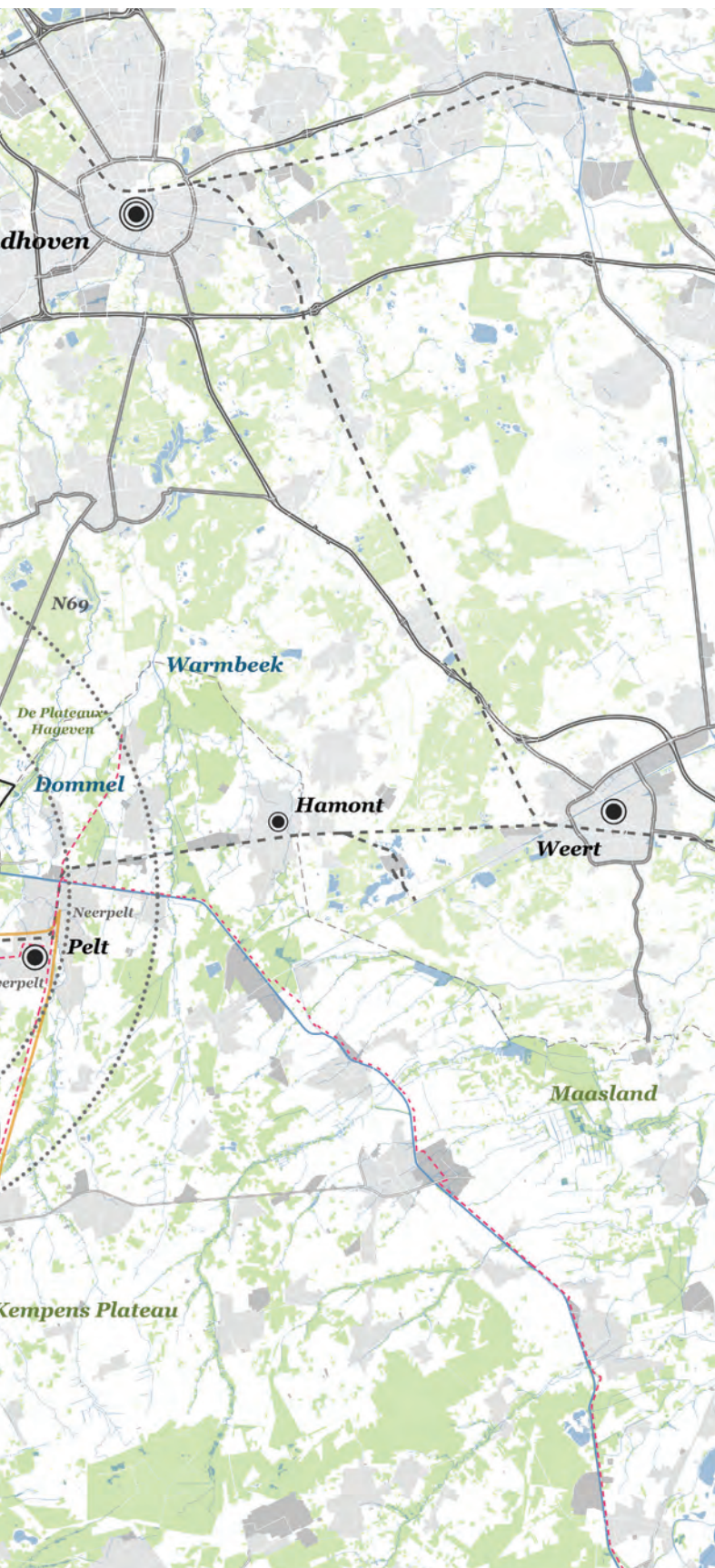
in 2015 waren hier ca. 13.800 tewerkstellingsplaatsen.



1.1 SITUERING VAN DE STAD



Situering stad Lommel



Lommel is gelegen in het noordoosten van Vlaanderen. Deze Limburgse stad ligt op de grens met de provincie Antwerpen en met Nederland.

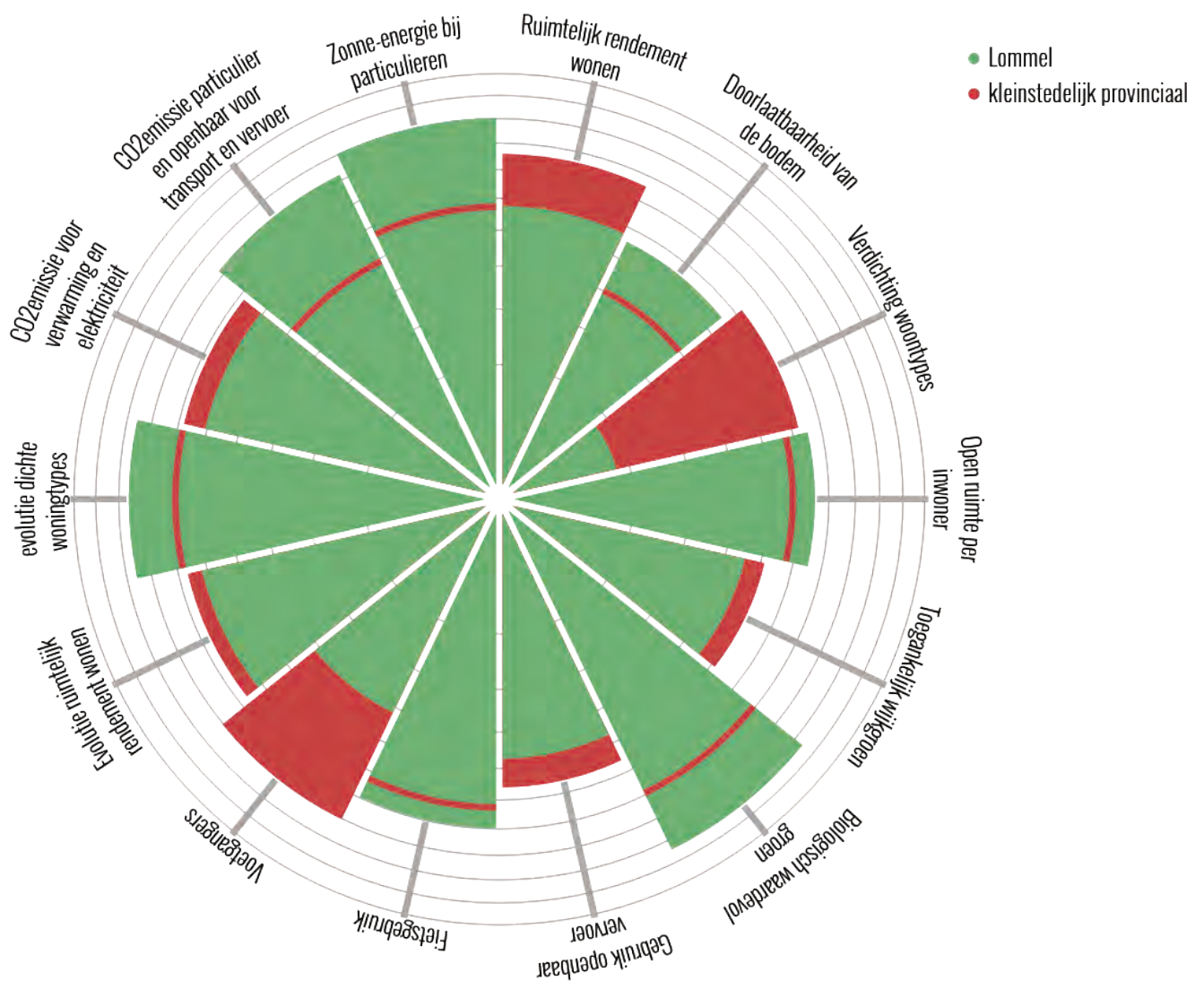
Lommel ligt centraal in de zogenaamde 'Kempische As', een stedelijk netwerk langs N71, kanaal Bocholt-Herentals en IJzeren Rijn. Het netwerk omvat een reeks kleinstedelijke gebieden: van Herentals over Geel en Mol in provincie Antwerpen, tot de Limburgse kleinstedelijke gebieden Lommel, Neerpelt-Overpelt en de gemeente Hamont-Achel. Dat stedelijk netwerk heeft een sterk industrieel karakter en -onder meer vanuit de geschiedenis van ontginningen- een aantal toeristisch-recreatieve en landschappelijke troeven.

Ten zuiden van de Kempische As ligt het netwerk van het Albertkanaal, eveneens een economisch netwerk met belangrijke industriële en logistieke activiteiten, met een erg hoogwaardige ontsluiting langs weg (E313) en water. Over de Nederlandse grens een regio met de stad Eindhoven als grootste centrum.

Lommel is gelegen in het Limburgse heide en bosgebied. Grote boscomplexen kenmerken de omgeving. Het centrum van Lommel wordt ingenomen door veel verspreide bebouwing. De grotere open ruimte structuren zijn dus gelegen aan de randen: Bosland ten zuiden, het bosgebied rond Postel noord-west, de grote agrarische open ruimte kamers richting Valkenswaard (NL) en in het westen het gebied van de Grote Netevallei.

Door Lommel loopt de waterscheidingslijn tussen het Maasbekken en het Netebekken. Kenmerkend voor de omgeving zijn de vele beekvalleien.

1.2 KENCIJFERS



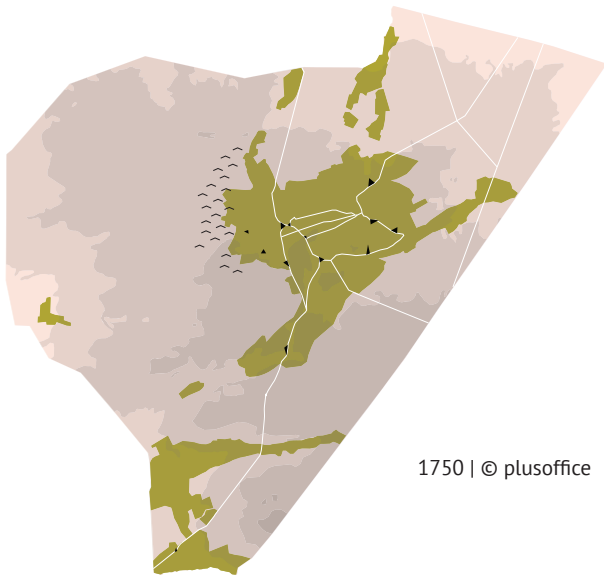
Spiderdiagram
 Rangorde in Vlaanderen, vergeleken met referentiecategorie
 Zie methodologische nota in bijlage

Hiernaast getoond spiderdiagram toont een aantal kengetallen die voor elke gemeente/stad, betrokken in de bouwmeesterscan, zijn verzameld. De stad wordt hier vergeleken met de gemiddelde gemeente/stad in de klasse 'provinciaal kleinstedelijk gebied', waarbij het nulpunt (centrum) een minder duurzame score weergeeft en de buitenste ring de meest duurzame score. De volgende zaken vallen op in de scores van Lommel.

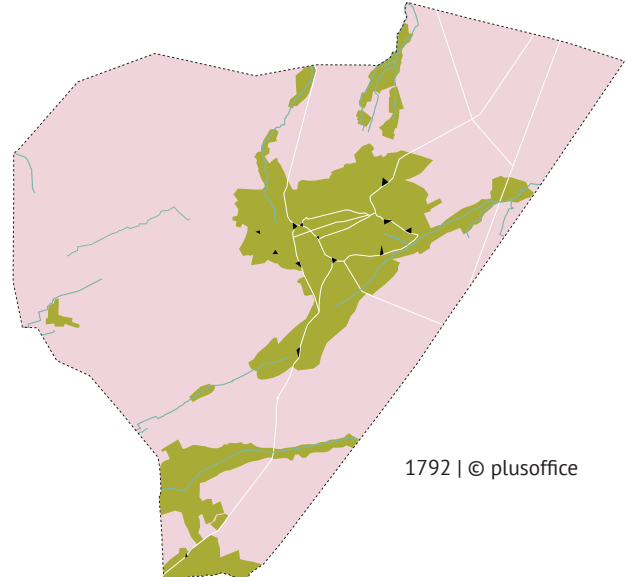
Voorals het zeer lage ruimtelijk rendement in de bebouwde ruimte is opmerkelijk: de cijfers over de evoluties hierin zijn wat onduidelijk. Op vlak van mobilititeit en het gebruik van de duurzame modi scoort het openbaar vervoer zeer slecht. Stappen en trappen is dan weer bovengemiddeld. Door de verschillende waardevolle openruimte-gebieden die Lommel omringen, zoals Bosland en Sahara, scoort Lommel redelijk goed op de openruimteparameters. Toegankelijk groen op wijkniveau is echter maar gemiddeld. Opvallende scores vinden we ook bij energie, met een hoge score voor zonne-energie bij particulieren.



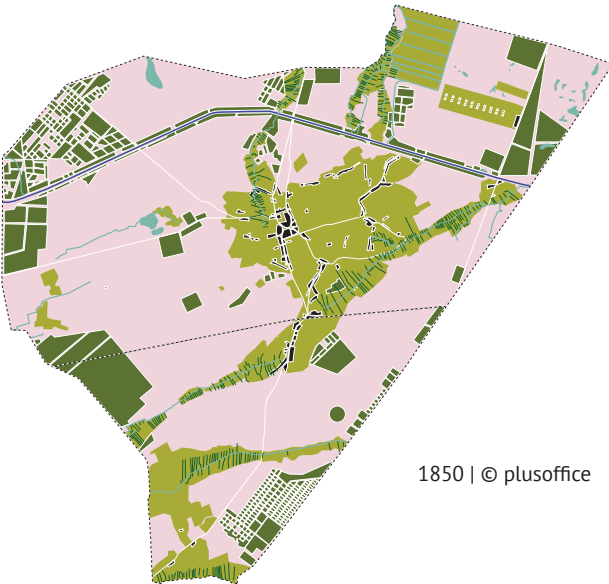
1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING: HISTORIEK²



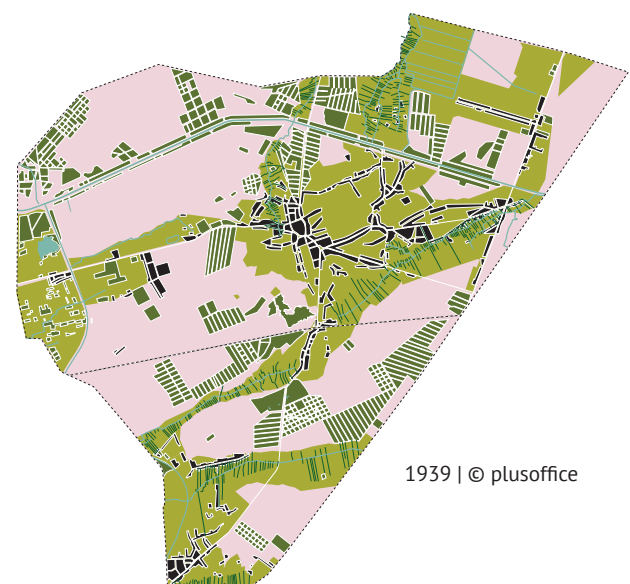
1750 | © plusoffice



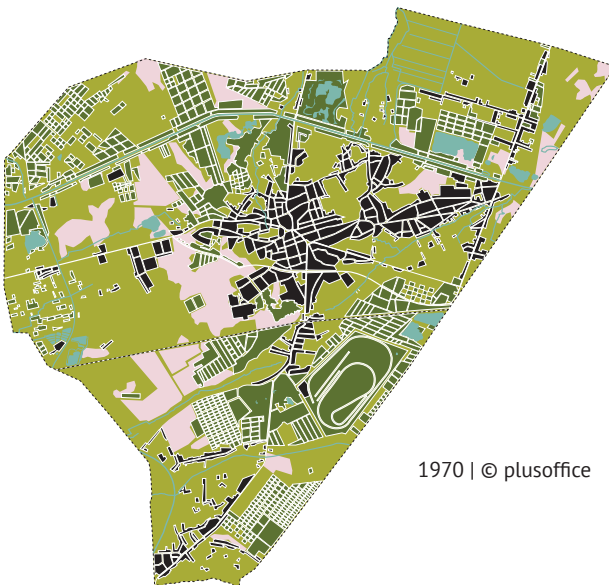
1792 | © plusoffice



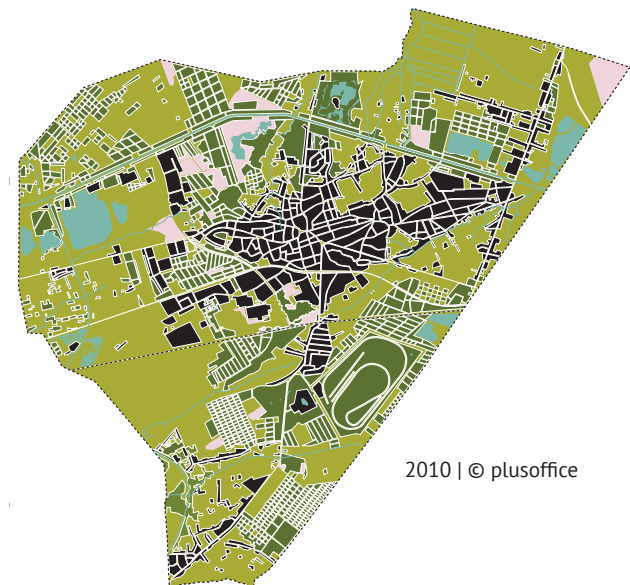
1850 | © plusoffice



1939 | © plusoffice



1970 | © plusoffice



2010 | © plusoffice

Bron: beeldkwaliteitsplan voor Lommel algemeen | © plusofficearchitects, DELVA landscape architects, Connect

TOT 18DE EEUW: LANDBOUWGEHUCHTEN

Lommel en een reeks van haar ‘dorpen’ ontstonden als kleine landbouwgemeenschappen op de historische zandrug t.h.v. Lommel centrum en het oosten ervan. Bij de cultuurgronden langsheen de kleine waterloopjes vormden zich kleine gehuchtjes rond de centrale dries. Medio 18de eeuw kunnen zo Lommel, Lutlommel, Heuvel, Kattenbos en Heide teruggevonden worden op kaarten. Het huidige stratenpatroon toont nog steeds de rechte verbindingen tussen deze boerendorpen.

In de tweede helft van de 18de eeuw werd het areaal cultuurgrond langsheen de waterlopen uitgebreid, onder meer om de bevolkingsgroei op te vangen. Zo groeiden nieuwe nederzettingen verderop op de heide, zoals Kerkhoven, Barrier en Stevensvennen.

VANAF 19DE EEUW: INDUSTRIALISERING & ONTGINNING

In de 19de eeuw onderging de regio een grondige transformatie. Bovenlokale infrastructuur werden aangelegd: het kanaal en de spoorweg. In eerste instantie leidde dit nog niet tot grootschalige industrieën. De gemene gronden werden echter geprivatiseerd en de extensieve veeteelt ruilde plaats voor bosontginning. Ook bijkomende voedselproductie werd mogelijk gemaakt door heel specifieke vormen van irrigatie rond Kolonie. Op Lommels grondgebied werd pas vanaf het einde van de 19de eeuw de heide ook ingenomen voor grootschalige bedrijvigheid, vooral tussen kanaal en spoor. De oude industrieën, waaronder bv. de zink- en zwavelzuurindustrie, zorgden voor veel vervuiling. Ook de ontginning van zandgrond, die startte vanaf medio 19de eeuw, heeft grote effecten op het landschap; de huidige grote waterplassen. De industrialisering en toename van voedselproductie zorgde voor een sterke bevolkingsaanwas.

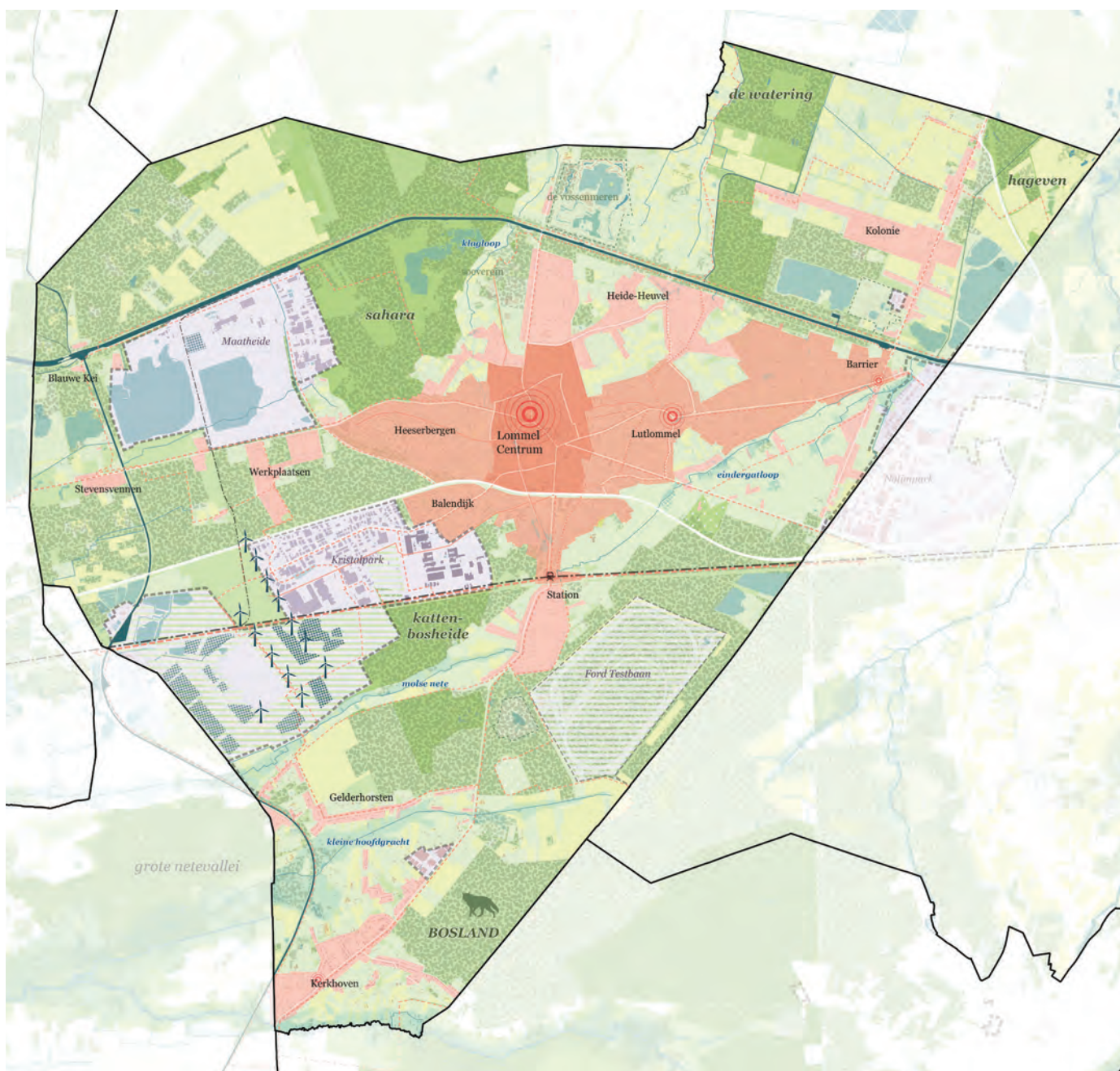
De kleine landbouwgemeenten rond Lommel en Lutlommel groeien naar elkaar toe met lintbebouwing. In de buurt van de bedrijven groeien enkele nieuwe nederzettingen, waaronder Lommel Werkplaatsen. Heeserbergen en Balendijk zijn trouwens de laatste nieuwe ‘dorpen’ of woonwijken langs de uitvalswegen uit Lommel, vlakbij de bedrijvigheid.

AUTOMOBILITEIT VERANDERT RUIMTEGEBRUIK

Vanaf 1970 kent Lommel, net als grote delen van Vlaanderen, een versnelde inname van de open ruimte door verkavelingen, gestimuleerd door de automobilititeit. De verkavelingswijken, bijna volledig met open bebouwing, zorgen rond Lommel centrum voor een vergroeiing van de oude dorpsharten en historische linten tot een uitgestrekte bebouwde ruimte met nog slechts enkele openruimte kamers (vooral rond Heuvel en Heide). De aanleg van de N71 en N74 wijzigt grondig de bovenlokale bereikbaarheid van de stad. Ze beïnvloedt de stedelijke ontwikkelingen. Ook rond N71 groeien de verkavelingen en ontstaat een geheel van bedrijventerreinen en wat grootschalige detailhandel. Ook de ontwikkeling van de bedrijventerreinen vormt nog tot begin 21ste eeuw een belangrijke bijkomende inname van open ruimte, met de planning van de laatste fase van het Kristalpark: 300ha groot. Naast woonverkaveling en bedrijventerreinen is in de tweede helft van de 20ste eeuw ook recreatie een factor in de transformatie van de open ruimte, met verschillende vakantieparken verspreid over het grondgebied, onder andere als nabestemming van de zandontginningen.

02.

DIAGNOSE



PERIFEER STADJE DAT OM NIEUWE ROEPING VRAAGT

Lommel is een van de kleinere steden op de Kempische As in het uiterste noorden van het land. Net als de rest van deze As, worstelt Lommel met de gevolgen van de neergang van oude industrieën en ontginningen. Lommel slaagde er de voorbij jaren wel in om de hogere werkloosheid te keren en maakt een inhaalbeweging, wellicht gevolg van nieuwe ontwikkelingen op haar bedrijventerreinen. De stad kon ook haar inwoners behouden en zelfs groeien zoals gemiddeld Vlaanderen, maar dit is toch vooral vergrijzing.

Noord-Limburg is niet goed bereikbaar met openbaar vervoer, en de steden hier krijgen nauwelijks een rol toebedeeld in het nieuwe Vlaamse ruimtelijke beleid. Er wordt argwanend gekeken naar de principes van het BRV en de betonstop, die de evidente troef van Lommel - ruimte zat - kan bedreigen. Het valt welop dat Lommel zelf geen helder toekomstperspectief formuleert dat haar een rol toebedeelt in de transitie naar een meer duurzame ontwikkeling binnen Vlaanderen.

MEER DORP DAN STAD

Lommel is een stad, maar het overgrote deel van haar woongebied bestaat uit een aaneengroeiing van kleine oude gehuchtjes met verkavelingen, aan een zeer lage dichtheid. De Lommelaren wonen dan ook massaal in grondgebonden lage woningen, meestal open bebouwing. Buiten het stadscentrum zijn er enkele kleine 'centra' met erg lokale voorzieningen. Lommel onderscheidt naast haar centrum 13 dorpen, waarvan enkele niet meer zijn dan een uit de kluiten gewassen lint. Zelfs in het stadscentrum is de woondichtheid zeer laag, geen 20 won/ha. Lommel worstelt sterk met het vraagstuk van inbreiding, verdichting en een meer 'stedelijke omgeving'. Ze ziet dit meer als bedreiging dan kwaliteit. Het groene en dorpse is voor Lommel een troef.

ENORME RUIMTERESERVES

De ruimtereserves in Lommel zijn gigantisch. De bouwreserves in woongebied overtreffen vele malen de behoeften van de komende 15 jaren, zelfs zonder woonuitbreidingsgebieden. Het zal moeilijk zijn om de groei te sturen zonder grote planshade. Een hoogkwalitatief aanbod op de juiste plekken zal in concurrentie moeten gaan met een teveel aan bouw kavels, verspreid over het weefsel.

Maar specifiek voor Lommel is ook de grote ruimtereserve voor bedrijvigheid. Het Kristalpark heeft nog vele onbestemde hectares, zelfs na inname van 110ha voor zonnepanelen. Lommel mikt of hoopt op logistiek, en eventueel een internationaal bedrijf dat kiest voor een zeer grote en goedkope bedrijfsgrond, die potentieel

multimodaal ontsloten is op IJzeren Rijn en een kleiner kanaal.

GROTE POTENTIES IN ENERGIE...

Lommel hanteert de slogan 'pure energie' en de investeringen in hernieuwbare E zijn hier opvallend aanwezig: tientallen windturbines en het grootste zonnepanelenpark van de Benelux op de bedrijventerreinen. Vanuit de principes van ruimtelijk rendement zijn bij dit laatste vraagtekens te plaatsen. Maar de duurzame productie is er dus wel! Lommel springt echter veel minder op andere energiepotenties zoals diepe geothermie. Hiervan is geweten en aangetoond dat Lommel dé geschikte investeringsruimte kan zijn. De stad speelt hierin geen trekkersrol en neemt een afwachtende houding aan.

... EN IN ECONOMIE VAN DE TOEKOMST

Op dezelfde manier lijkt Lommel zich niet echt een goede positionering op economisch vlak te vinden. Er is ruimte op de bedrijventerreinen, maar het is wat onduidelijk waarom deze grote internationale spelers zou aantrekken. De ontsluiting op de internationale netwerken is, bv. voor water en weg, heel wat minder dan bv. het netwerk Albertkanaal. Lommel beseft wel dat er potentieel interessante zaken gebeuren op haar grondgebied: innovatie in techniek (automotive, wind power), slimme energieoplossingen, materialenverwerking. Maar de stad heeft nog geen verhaal of visie hoe deze ontwikkelingen haar tot aantrekkelijke investeringsruimte kan maken. Nochtans zijn er ook op vlak van de toekomstgerichte circulaire economie prille onderzoeken die de grote potenties van Lommel tonen.

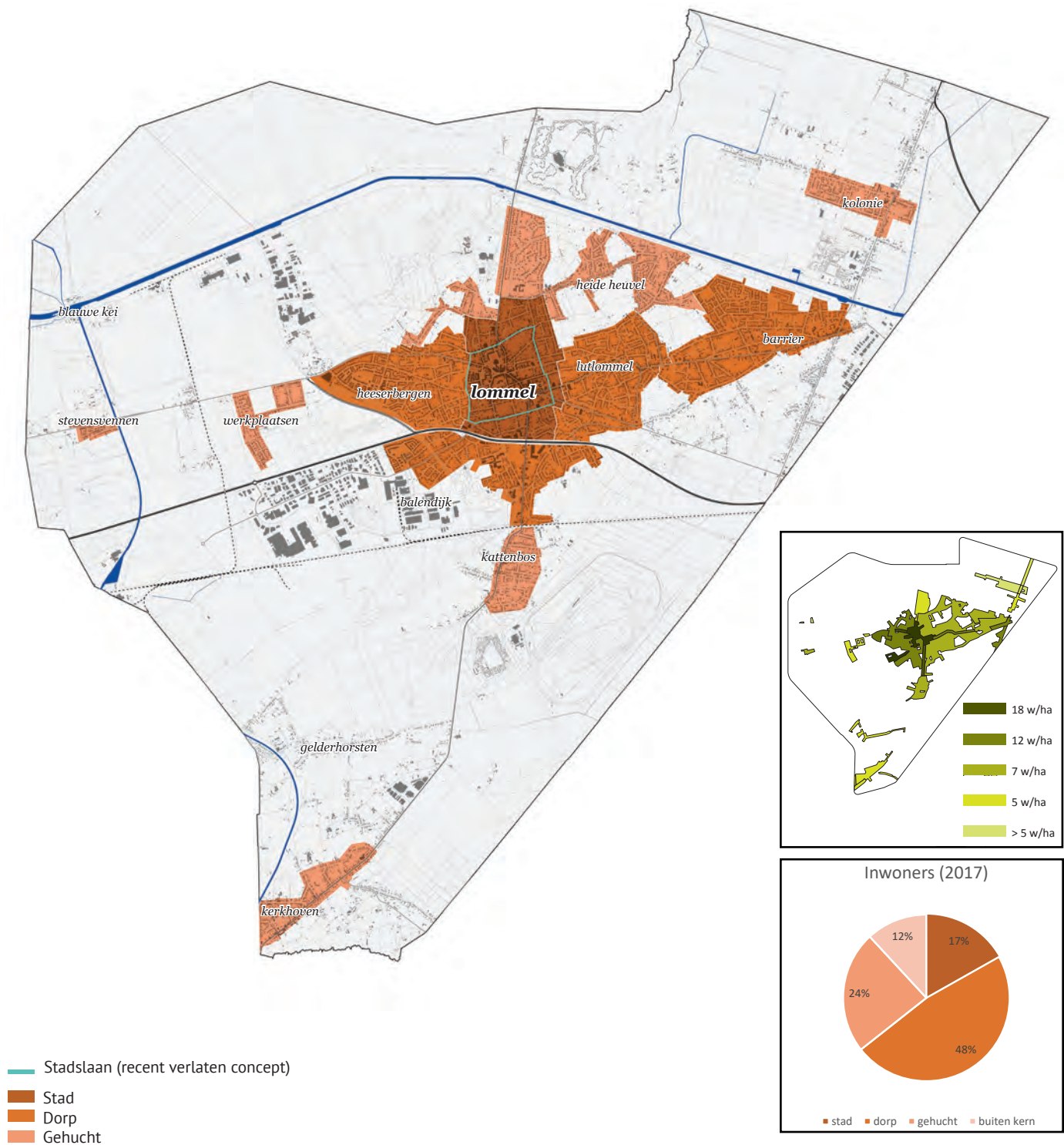
OPEN RUIMTE EN LANDBOUW

Bos en heide kenmerken de grote groengebieden in Lommel. Met Bosland is een succesvol project opgestart dat de natuurgebieden versterkt en aandacht schenkt aan ecologische verbindingen. Ook op toeristisch vlak is Bosland een bekend verhaal. Ondanks de vele natuur mag nog meer werk gemaakt worden van leesbare groenstructuren en zien we vooral nog veel onderbenutte potenties in de open ruimte kamers in de kern.

De landbouwactiviteiten houden vandaag te weinig rekening met het fysisch systeem. Op plekken waar veel opbrengstmogelijkheden zijn voor intensieve voedselteelt, worden de potenties niet benut. En op andere plaatsen wordt de grond zodanig bewerkt (vermesting) dat de impact op het milieu zeer groot is.

Daarnaast zien we dat de landbouwactiviteiten weinig lokaal verankerd zijn en dat er weinig meerwaarde wordt gecreëerd voor het landschap (versnippering).

2.1.A. DE BEBOUWDE RUIMTE: WOONKERNEN



Suggestie afbakeningen huidige toestand: stedelijke centrum, dorpen rond centrum, gehuchten
verdeling inwoners (2017) over de verschillende categorieën

geschatte inwonersdicheden : Bron: beeldkwaliteitsplan voor Lommel algemeen | © plusofficearchitects, DELVA landscape architects, Connect

WONEN IN DORPEN EN GEHUCHTEN

Lommel onderscheidt naast het centrum, 13 'dorpen', waarvan vele met het centrum zijn vergroeid.

Als we een voorlopige ruimtelijke indeling gebruiken zoals hiernaast getoond, dan blijkt dat slechts 17% van de Lommelaren leeft in een zone met min of meer stads karakter. Maar liefst drie kwart van de Lommelaren woont in de zones die als 'dorp' of 'gehucht' kan worden geduid. De bebouwing in Lommel is overheersend grondgebonden eengezinswoningen (73%) met een groot overwicht aan open bebouwing (meer dan 3/4). De voorzieningenclusters, als al aanwezig, hebben een uitgesproken lokaal karakter. De dorpen en gehuchten zijn een uitgestrekte aaneengroeiing van historische centra, linten en verkavelingen.

Dat betekent ook dat de verspreide bebouwing relatief beperkt is: slechts 12% van de inwoners woont buiten de dorpen. (In dit aantal hebben we zelfs enkele historische lintdorpen of piepkleine woningconcentraties meegenomen die de stad zelf als 'dorp' benoemt.)

WONEN AAN LAGE DICHTHEDEN

In het beeldkwaliteitsplan Lommel (Plusoffice architects & DELVA landscape architects & Connect, 2011) is een inschatting gemaakt van de woningdichtheden. Deze zijn zeer laag, van minder dan 5 won/ha tot maximum 18 won/ha in delen van het centrum. Lommel is dan ook niet enkel een stad met voornamelijk huizen in open bebouwing. Ze is ook een zeer lage stad. De overheersende bouwhoogte bedraagt 2 bouwlagen met dakverdieping, een bouwlaag meer wordt reeds als hoger of dichter bouwen beschouwd.



Dichtere projecten zijn eerder uitzonderlijk

EEN STADSHART ...

Het stadscentrum heeft een iets 'stedelijker' karakter. Hier zijn belangrijke voorzieningen geconcentreerd: het recente stadhuis, scholen, winkelconcentraties. De Kerkstraat werd recent heringericht tot autoluwe winkelstraat. Hier vinden we wat meer meergezinswoningen, en een bouwhoogte van 3 lagen plus dak is hier niet uitzonderlijk. Slechts heel sporadisch wordt de stap naar nog hoger gezet.

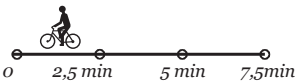
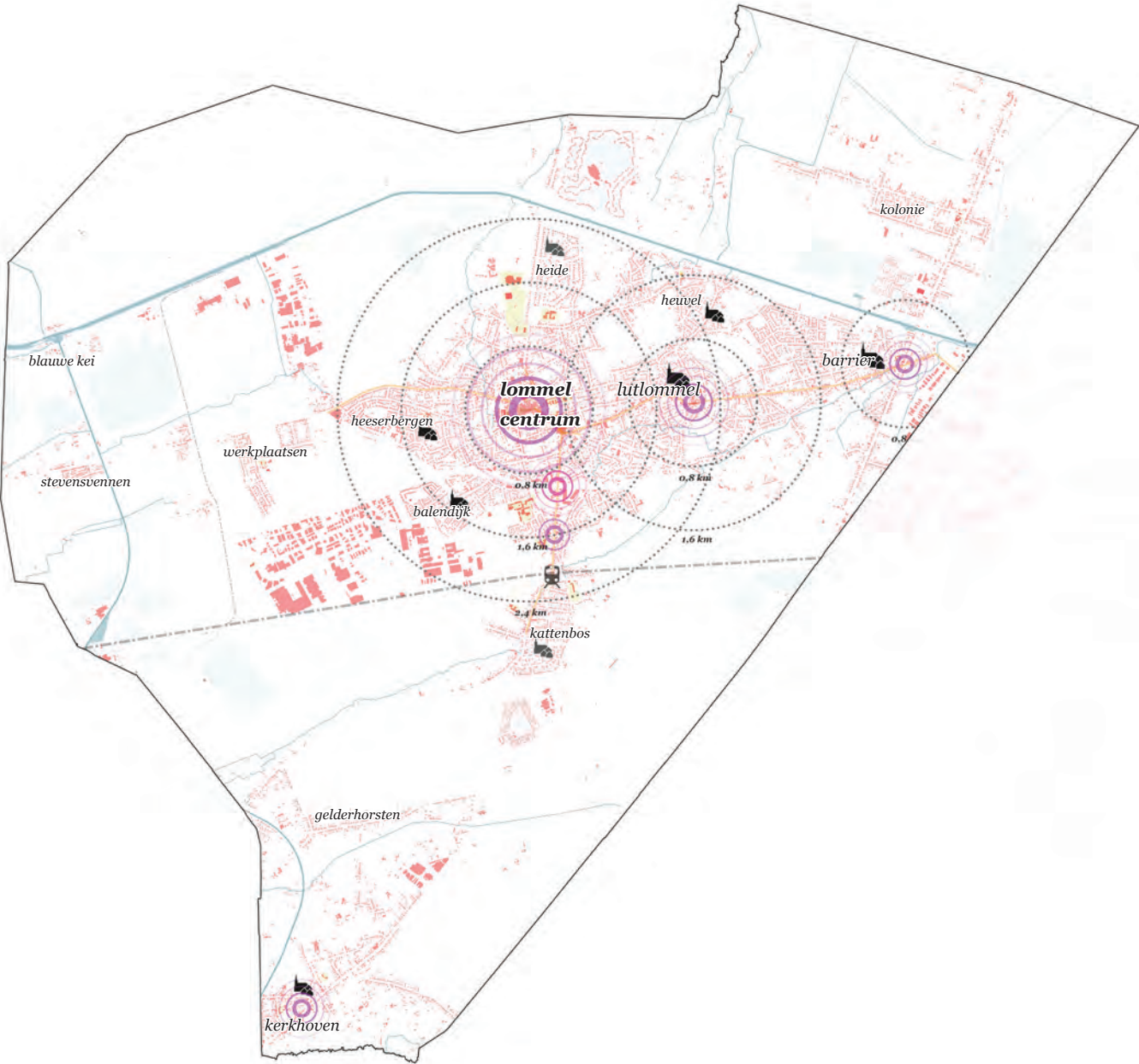
Het Lommels bestuur worstelt met verdichting in het stadscentrum en is bang voor verlies van leefbaarheid en groen karakter; hoger en dichter bouwen wordt (zeker politiek) eerder met argwaan bekeken. Men worstelt ook met de vraag waar dergelijke verdichting dan kan, en hoe deze meer dense zone af te bakenen. Tot voor kort leek er consensus dat verdichting beperkt zou blijven tot de zone binnen de zogenaamde 'Stadslaan': een vierkante omschrijving rond het stadscentrum die tevens als 'kleine ring' zou moeten functioneren. Dit model is echter recent in vraag gesteld. Lommel is vragende partij voor een heldere afbakening van zones waar woonverdichting is toegestaan.



Centrumbebouwing in Lommel: hier Lutlommel



Autoluwe Kerkstraat



... SLECHT VERBONDEN MET STATION

Het stadscentrum van Lommel ligt ten noorden van de N71, het station op ruim 1km ten zuiden ervan. De functies rond en de inrichting van de Stationsstraat zorgen er vandaag geenszins voor dat de stationsomgeving deel uitmaakt van een stedelijk geheel. Maar de potenties zijn er in overvloed.

De stad bepleit al jaren de ongelijkvloerse kruising van Stationsstraat met N71, waardoor hier een stedelijk plein kan ontstaan; plannen die ver uitgewerkt zijn en van hogerhand ook ondersteund. In deze omgeving zijn er voldoende potenties voor de creatie van een interessante stedelijke poort: hotel, grootschalige handelscluster, een nog te ontwikkelen braakliggend terrein palend aan N71 en Stationsstraat. Ook rond het station zelf zijn reeds onderzoeken gedaan naar verdichting met wonen en aanvullende programma's. In het tussengelegen gebied, waar enkele grootschalige voorzieningen gelegen zijn die nauwelijks een relatie aangaan met de Stationsstraat, is een herorganisatie van de zorgvoorzieningen gepland. Ten slotte treffen we halverwege station en N71 een lokale handelsconcentratie aan, die echter op geen enkele manier als lokaal centrum wordt ervaren. Mits geïntegreerde aanpak van al deze plekken (en de correcte andere linken, hieronder beschreven), is hier alles voorhanden om de omgeving van de Stationsstraat te doen uitgroeien tot een as die deel uitmaakt van het stedelijk weefsel, en niet langer een verbindingsstraat buiten het stadscentrum vormt.

... EN WAT LOKALE VOORZIENINGENCLUSTERS

Naast het stadscentrum en een kleine cluster op de Stationsstraat, worden er in Lommel niet zo veel plaatsen gevonden waar de dagelijkse voorzieningen goed geclusterd zitten. We treffen vooral in Lutlommel een sterke concentratie aan. Daarnaast heel kleinschalige clusters in Barrier en Kerkhoven. Enkele andere 'dorpen', zoals Heeserbergen of Kattenbos, hebben soms wel wat voorzieningen maar deze liggen toch eerder verspreid langs de verbindingswegen. Van een lokaal voorzieningencentrum is hier niet echt sprake.



Stationsstraat tussen station en stadscentrum



Centrum Barrier



Centrum Lutlommel

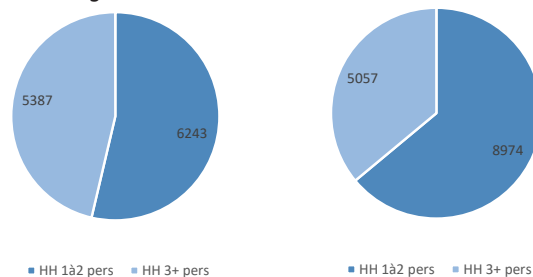
FIKSE VERGRIJZING & ONDERBEWONING

Net als elders in Vlaanderen, heeft Lommel een groot overaanbod aan grote woningen, in vergelijking met de evolutie van de gezinnen. Op 15 jaar tijd is het aantal huishoudens van minstens 3 personen afgenomen (-330) terwijl het aantal 1à2-persoons gezinnen zeer sterk steeg (+2.760). De vergrijzing is dan ook veel extremer dan gemiddeld in Vlaanderen. Tegelijk heeft Lommel haar woningaanbod vergroot, waarbij de helft van de nieuwe woningen grondgebonden eengezinswoningen zijn. Dat betekent dat de onderbewoning van deze huizen-met-tuin toeneemt. Vele van deze onderbewoonde woningen zullen in de komende 15 jaar op de markt komen.

GROEI BLIJFT DUREN, MAAR NEEMT AF

De huishoudensgroei in Lommel lag erg hoog in de voorbije jaren: er kwamen er 20% bij op 15 jaar tijd. (Maar omdat dit enkel kleine gezinnen zijn, is de bevolkingsgroei niet hoger dan gemiddeld in Vlaanderen). Toch wordt hetzelfde groeitempo niet meer verwacht voor de nabije toekomst. Zelfs als de provincie erop rekt dat een deel van de Noord-Limburgse groei naar de beter uitgeruste stedelijke gebieden wordt verschoven, valt het groeitempo van huishoudens terug naar +13% à +15% op 15 jaar, in plaats van +20%. Faalt dit provinciaal beleid, dan zou de groei zelfs onder de +10% zakken. De noodzaak om vooral compacte woningen te bouwen botst met de aarzeling van het bestuur ten opzichte van de meer 'stedelijk' ervaren, compacte woningtypes.

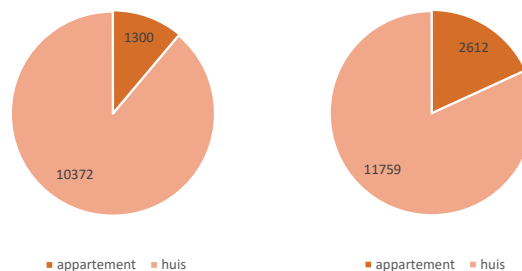
Huishoudensgrootte 2002 - 2017



Evolutie huishoudens 2002 - 2017

	TOTAAL	1-2 pers.	3+ pers.
Huishoudens	+ 2.400	+ 2.730	- 330
aandeel		114%	-14%
vgl. Vlaams		96,5%	3,5%
groei in %	+ 20,6%		
vgl. Vlaams	+ 13,6%		

Woningtypes 2002 - 2017



Evolutie woningen 2002 - 2017

	TOTAAL	APPART.	GRONDGEB.
WOE	+ 2.700	+ 1.310	+ 1.390
aandeel		51%	49%
vgl. Vlaams		96,5%	3,5%
groei in %	+ 23%		
vgl. Vlaams	+ 16%		



Overall onbebouwde percelen in het woongebied



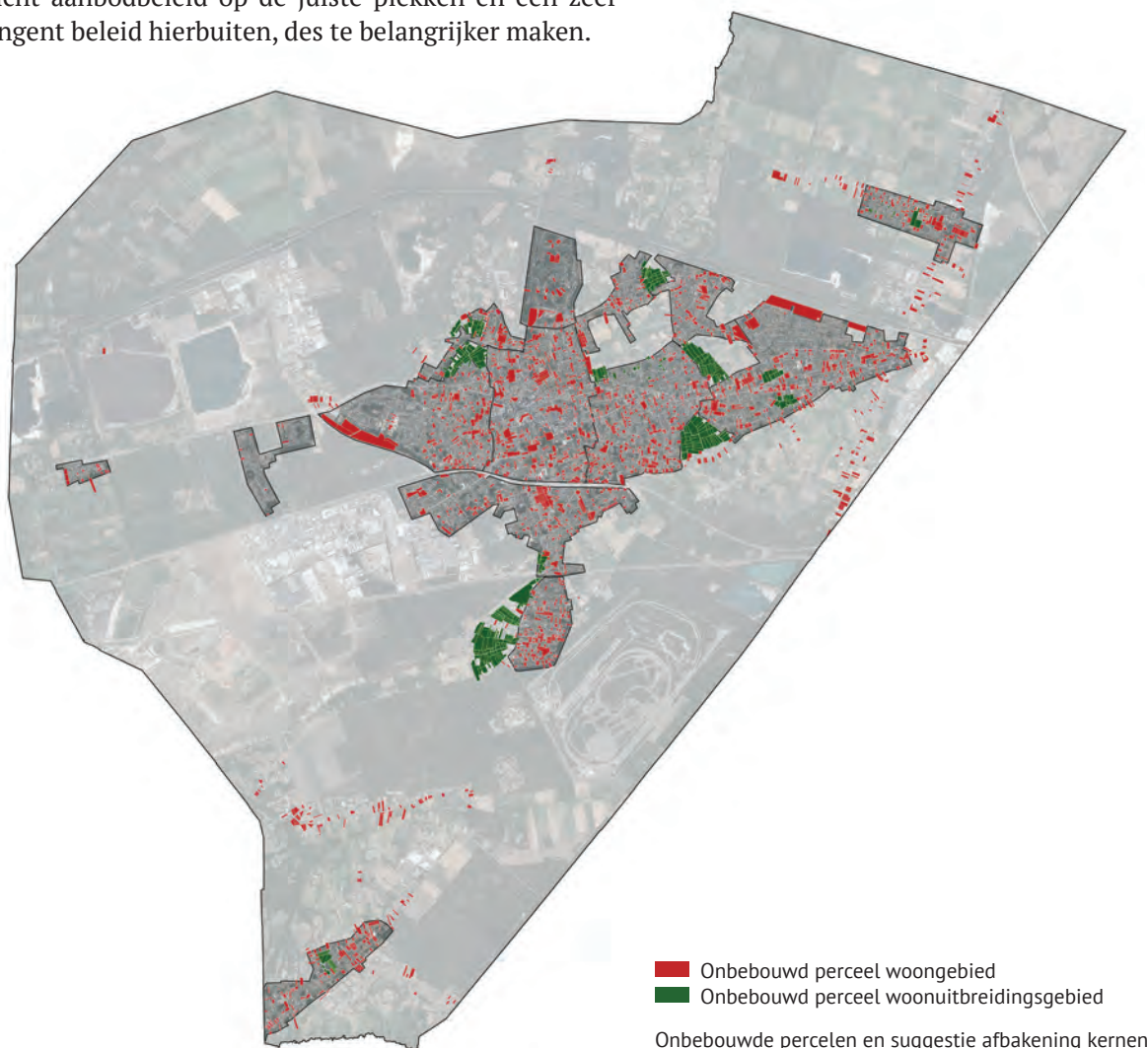
EXTREME RUIMTERESERVES WONEN

Tegelijk is de ruimterreserve voor wonen gigantisch. Enkel op onbebouwde kavels in het woongebied kunnen meer dan 7.000 woningen een plek vinden, zonder hoge dichtheden toe te passen. Over de woonuitbreidingsgebieden moet niet eens gesproken: het aansnijden hiervan is gewoon niet aan de orde. Want bovenop de invulling van onbebouwde percelen in woongebied, komt de woningtoename ook nog eens tot stand door de verdichting van de al bebouwde kavels: kavelopsplitsingen, oprichting van meergezinswoningen,... Gezien de zeer lage dichtheid in het Lommelse weefsel, ligt hier een niet te meten ruimterreserve. Dit staat in contrast met de aarzeling van het (vorige) bestuur om de woonuitbreidingsgebieden definitief op te geven. Vooral de enorme reserve op onmiddellijk vergunbare woonkavels stelt een grote uitdaging naar stuurbaarheid van het wonen. Ze zal een gericht aanbodbeleid op de juiste plekken en een zeer stringent beleid hierbuiten, des te belangrijker maken.

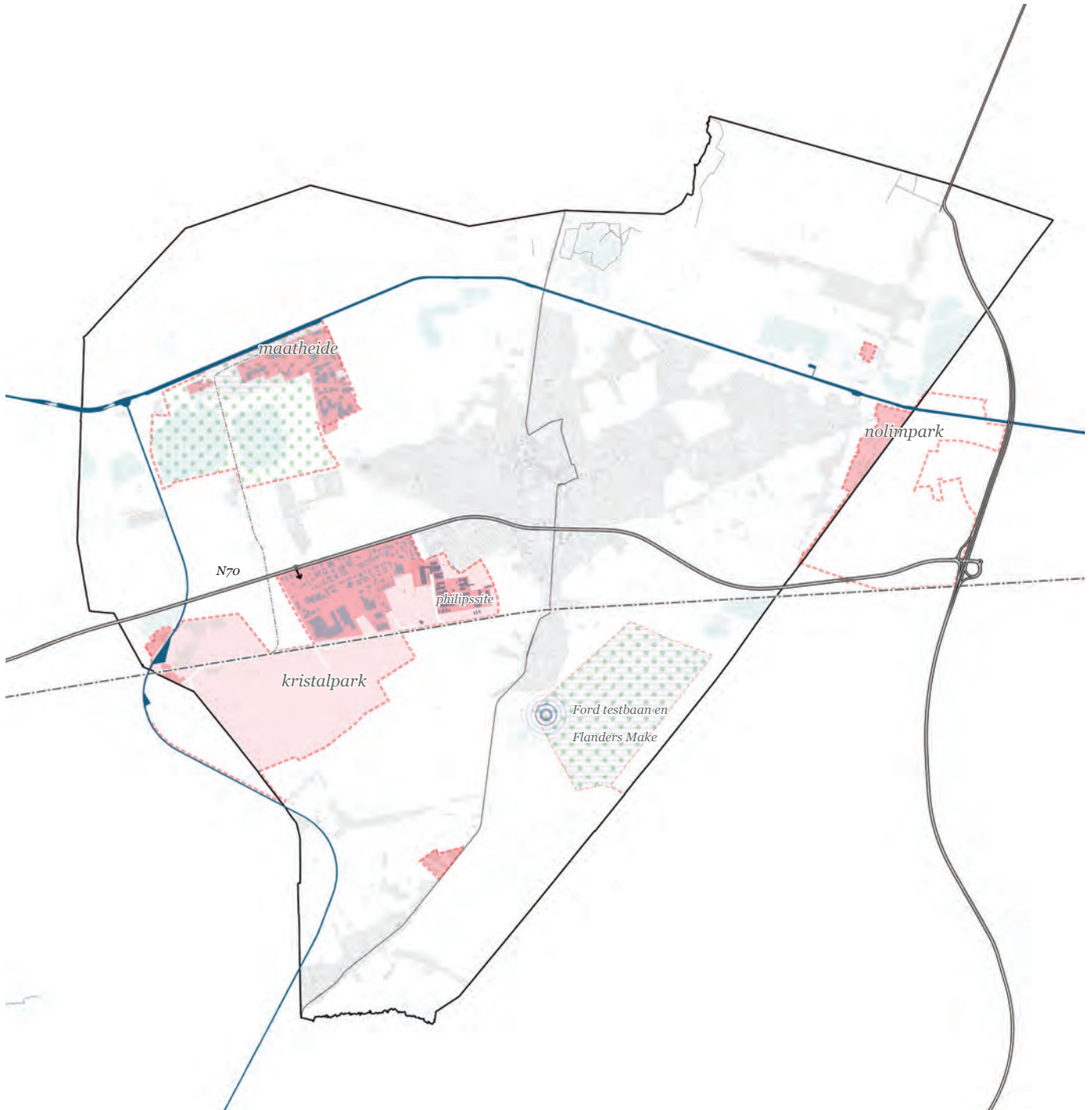
RUIMTERESERVES ONBEBOUWD - zonder WUG			
	oppervlak	aanname	# WOE
'Stad'	43 ha	40-45 woe/ha	1.929
'Dorp'	138 ha	20-25 woe/ha	3.341
'Gehucht'	74 ha	15 woe/ha	1.289
Uit kern	48 ha	15 woe/ha	792
TOTAAL	301 ha		7.351 woe

RUIMTERESERVES VERDICHTING WEEFSEL	?
------------------------------------	---

VERGELIJK BEHOEFTE WONINGEN	< 2.000 woe
-----------------------------	-------------



2.1.B. DE BEBOUWDE RUIMTE: BEDRIJVVIGHEID



bedrijventerreinen, met aanduiding ruimtereserves

ENORME RUIMTE (-RESERVE) VOOR BEDRIJVEN

Lommel heeft op haar grondgebied, naast woonkernen, meer dan 1000 ha bestemd bedrijventerrein! Een deel hiervan functioneert (nu of gepland) eerder als openruimtegebied: Ford testbaan, ontginningsgebieden.

De andere zijn bestaande of te ontwikkelen bedrijventerreinen. Ze herbergen een hele resem activiteiten: een sterke aanwezigheid van materialen (metaal, plastics), grondstofwinning, bouwsector, recyclagebedrijven, logistiek, bedrijven gespecialiseerd in energietechnieken, autotechnieken, ... Daarnaast valt op dat percelen ook ingevuld worden voor functies zonder bedrijfsactiviteit: naast hernieuwbare energieproductie ook bv. hinderlijke recreatie. Een deel van het Kristalpark werd recentelijk ingenomen voor het grote zonnepanelenpark Kristal Solar Park (zie 2.4 Energie).

Momenteel is er een zeer grote reserve, vooral op het Kristalpark. Die ontwikkelingsruimte omvat zowel extreem grote bedrijfskavels (100 ha) als KMO-kavels. Naast onbebouwde kavels zijn er kavels die om hernieuwde invulling vragen. Meest opvallend: de oude Philipssite in het meest oostelijke deel van het Kristalpark. Het recent ontwikkelde (en deels nog te ontwikkelen) Kristalpark toont op het eerste gezicht een heel lage dichtheid. Dit kan voor een deel verklaard worden door de keuzes in het ontwikkelingsconcept, waarbij de onbebouwde en onverharde ruimte rond het openbaar domein worden gebundeld, om zo een stevige groenstructuur uit te bouwen³. Toch blijft de vraag of zoveel bestemde hectares de ruimteverspilling niet in de hand werken.

Deze scan zal uitspraken moeten doen over toekomstperspectieven voor al deze ruimtereserve. De stad wil de onbebouwde kavels alleszins nog ontwikkeld zien. Ze benadrukt vooral de omvang van de vrije kavels voor een mogelijk megaproject, en de logistieke potenties. De economische profilering is verder niet zo duidelijk.

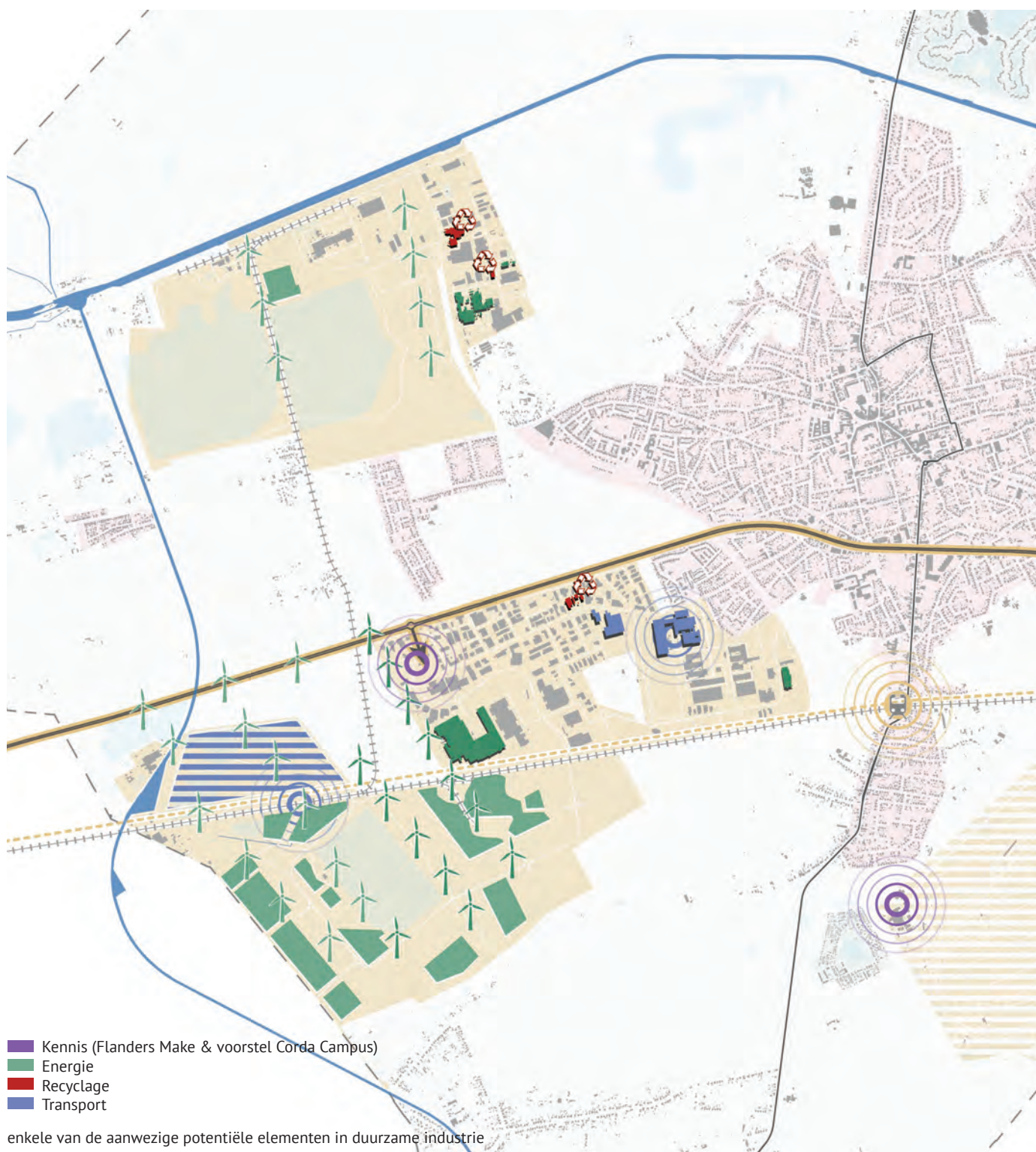
POTENTIEEL GOED ONTSLOTEN

De grotere bedrijventerreinen (Kristalpark-Balendijk, Maatheide en Nolimpark) zijn in potentie redelijk duurzaam ontsloten. Ze liggen langs de IJzeren Rijn of een aftakking daarvan. Delen zijn potentieel ontsloten op het Kanaal Beverlo of een zijtak ervan. Ze hangen tenslotte bijna alle rechtstreeks aan de N71, de belangrijkste oostzuid weginfrastructuur van de Kempen. In feite is de weginfrastructuur momenteel de ontsluiting waarop de bedrijventerreinen zich richten. Zo is de grote 'entree' naar het Kristalpark langs de N71 gelegen, op een behoorlijke afstand van de stad. Voor goederenvervoer over de weg is dit logisch. Maar toch valt op dat er tussen Kristalpark en station Lommel geen enkele logische link bestaat, terwijl de afstand slechts 1km bedraagt.

FORD TESTBAAN (EN ENKELE LOKALE TERREINEN)

Zoals zovele steden en gemeenten, liggen er op minder ontsloten locaties ook kleinere bedrijventerreintjes. Maar specifiek voor Lommel is het terrein van Ford interessant. Bij de uitgestrekte testbaan ligt het innovatiecentrum in de automotive sector 'Flanders Drive - Flander Make'.





POTENTIES DUURZAME INDUSTRIEËN ?

Op Kristalpark en de grotere bedrijventerreinen in de buurt, Maatheide en Nolimpark, lijken op het eerste gezicht heel wat activiteiten geclusterd die een duurzame transitie in de Vlaamse economie kunnen ondersteunen. Er is al slimme bevoorrading van de terreinen met hernieuwbare energie van zon-wind-biomassa (bespreking zie 2.4). Daarnaast zijn er heel wat bedrijven op een of andere manier betrokken in goederenstromen of verwerking van materialen: transportsector (weliswaar nog over de weg), grondstoffensector, materialensector en aanmaak van halfafgewerkte producten, verpakingssector, recyclagesector. Door de aanwezigheid van een potentieel multimodale ontsluiting tussen de bedrijventerreinen onderling, met de Antwerpse haven en met een ruim hinterland, en door de beschikbaarheid van grote goedkope terreinen, lijken hier volop kansen voor een economie die gericht is op het sluiten van materialenstromen, niet enkel op lokaal niveau (bedrijven die onderling uitwisselen) maar ook op niveau van een ruime regio (aanvoer en verwerking van afgeschreven producten tot nieuwe grondstoffen of nieuwe producten).

In de regio zijn hier en daar al potenties in kaart gebracht, voornamelijk op initiatief van de provincie (POM). Zo bestaat er een onderzoekje naar potentiële samenwerking en uitwisseling van stromen op niveau van het Nolimpark⁴. Zo werden in het strategisch plan Kempische As Limburg eerste aanzetten van bedrijvenclusters gedetecteerd. Ook voor verwerking biomassa komt Lommel naar voor als zeer geschikte locatie (onderzoeken VITO)⁵.



Flanders Make bij Ford testbaan

... MAAR GEEN ACTIEVE PIONIERSROL

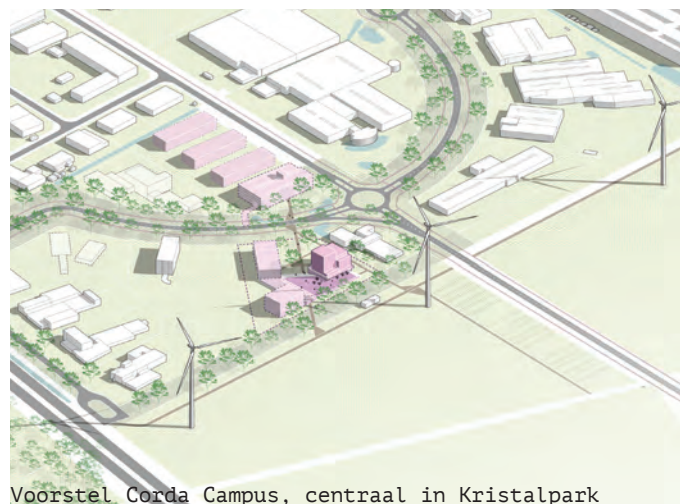
Het lokale niveau lijkt echter een eerder afwachtende houding aan te nemen m.b.t. de verdere ontwikkelingen op haar bedrijventerreinen. Men bepleit bij Vlaanderen⁶ om de perifere regio's niet te vergeten en benadrukt de potenties van de aanwezige ruimte en bedrijfsclusters. Maar van een uitgesproken project dat een toegevoegde waarde levert i.k.v. de opties van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen, is nog geen sprake.

Het is ook onduidelijk of en hoe de stad een actieve rol opneemt in de processen die de provincie van tijd tot tijd tracht op te starten in deze regio, zoals het strategisch plan Kempische As (Limburg), de aanvraag van een strategisch project RSV,... De initiatieven zijn bij de stad wel gekend, maar de inhoud, uitdagingen, opdrachten die hiermee samenhangen lijken in de gesprekken met de stad weinig bekend te zijn of te leven.

Wel nam de stad de handschoen op bij het uitschrijven van een competitie voor een tweede Corda Campus, een centrum voor innovatieve starters als aanvulling op de Hasseltse campus. Wellicht verliest Lommel deze aan Pelt.

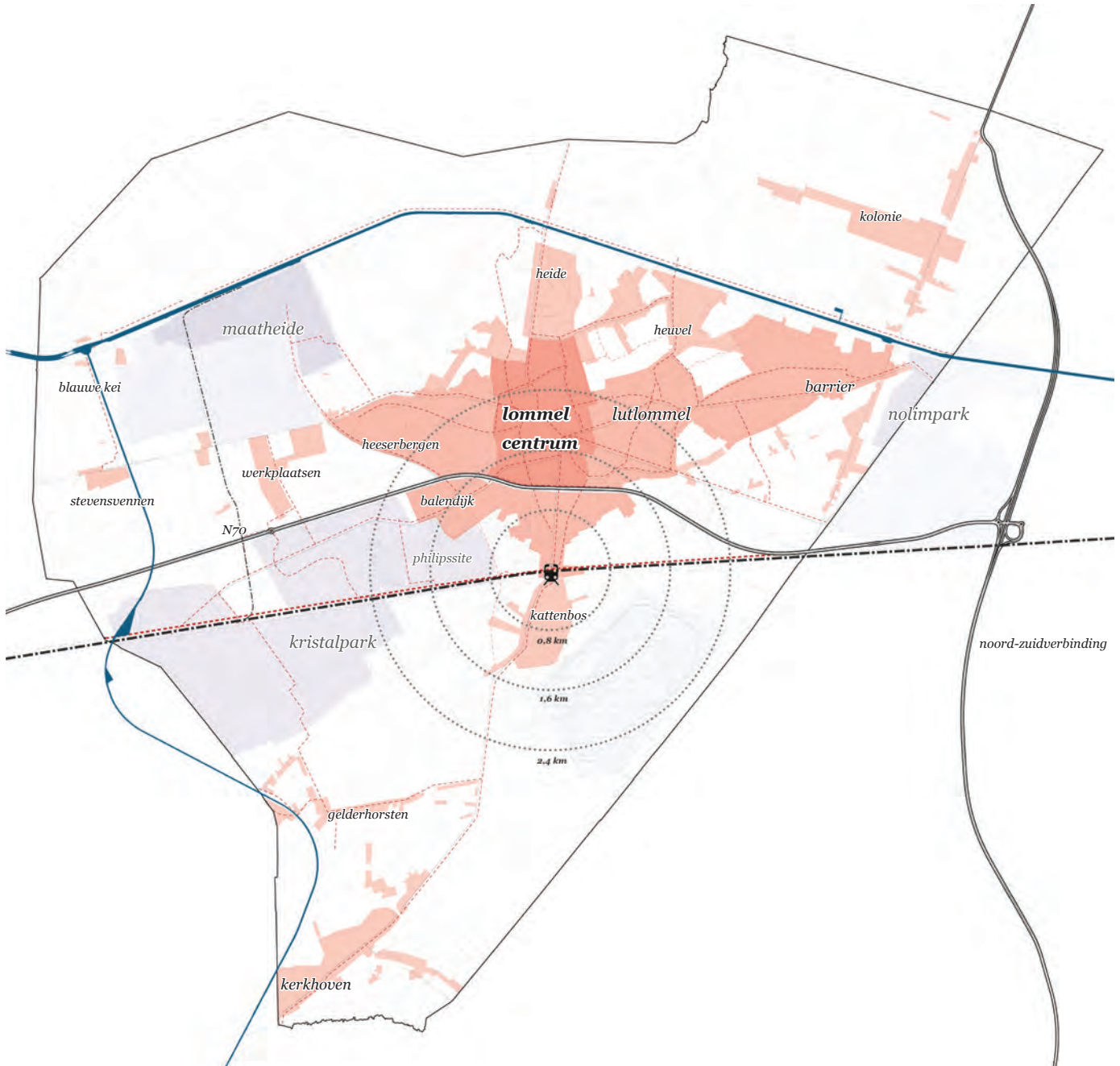
... EN RUIMTELIJK NIET AANWEZIG

Voor de innovatiecentra die Lommel kent (Flanders Make) of ambieert (Corda Campus) valt op hoe weinig link ze maken met de stad. Flanders Make ligt afgelegen en maakt geen link met de stad noch bedrijventerreinen. Corda Campus werd centraal op Kristalpark voorgesteld. De link met het bedrijventerrein is goed, maar dit is een puur auto-ontsloten locatie die geen enkele meerwaarde betekent voor de stad, noch op redelijke afstand ligt van het station...



Voorstel Corda Campus, centraal in Kristalpark

2.2 MOBILITEIT



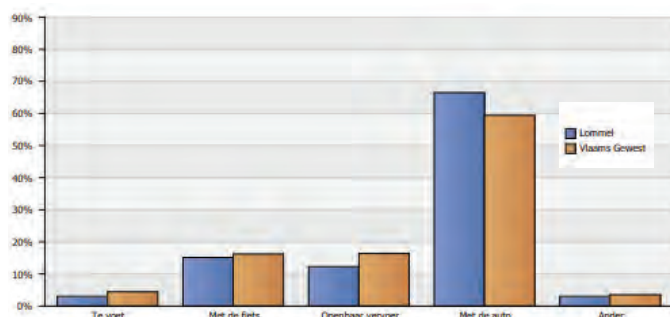
AUTO DOMINANT

Lommel scoort niet zo 'duurzaam' op vlak van de dagelijkse woon-werk of woon-schoolverplaatsingen. De auto is zeer dominant in vergelijking met het Vlaams gemiddelde⁷: meer dan 2/3 Lommelaars. De scores zijn niet enkel zwak voor het openbaar vervoer. Ook voor zacht verkeer springt Lommel er niet positief tussenuit. Voor een vlakke gemeente waar het grootste deel van de inwoners op fietsafstand van de voorzieningen en de lokale tewerkstellingspolen woont, kon hier een hogere score voor fietsen worden verwacht dan 15%.

WEINIG UITZICHT OP STRUCTUREEL OPENBAAR VERVOER

Dat het OV-gebruik laag ligt, is uiteraard mede te wijten aan het beperkt aanbod. Het station wordt maar door één lijn bediend (Antwerpen-Hamont) aan uurfrequentie. Het Spartacusproject zou Noord-Limburg een structurele OV-verbinding met Hasselt moeten bezorgen. Maar er is weinig geloof in de feitelijke realisatie op middellange termijn. Bovendien is vandaag nog niet uitgeklaard of Spartacus effectief Lommel zou bereiken, dan wel stoppen in Pelt. Enkele buslijnen verbinden de stad met de omgeving - Hasselt, Beringen, Pelt - en de wijken onderling, maar opnieuw met beperkte frequentie. Zonder middelen voor de financiering van Spartacus, lijkt een structurele shift van auto naar openbaar vervoer weinig realistisch. Toch moet ook opgemerkt dat weinig wijken een behoorlijke verbinding naar het station kennen: hier valt wellicht winst te halen voor pendelaars op de oost-west-as.

Lommel en de provincie investeren wel in structurele fietsverbindingen, zoals deze langs het spoor. De stad versterkte recentelijk haar diensten om fietsgebruik verder te versterken.



gemeentemonitor: woon-werk-schoolverkeer

DEELMOBILITEIT ONTBREEKT NOG

Lommel is nog niet de stad van de deelmobiliteit. Commerciële deelwagenfirma's zijn er nog niet actief, over privaat autodelen hebben we geen informatie achterhaald. Lommel nam onlangs wel initiatief voor een subsidieaanvraag bij de provincie voor de ontwikkeling van een mobipunt, inclusief deelwagens, aan het station. De wil is er dus wel, en eerste initiatief wordt ondernomen.

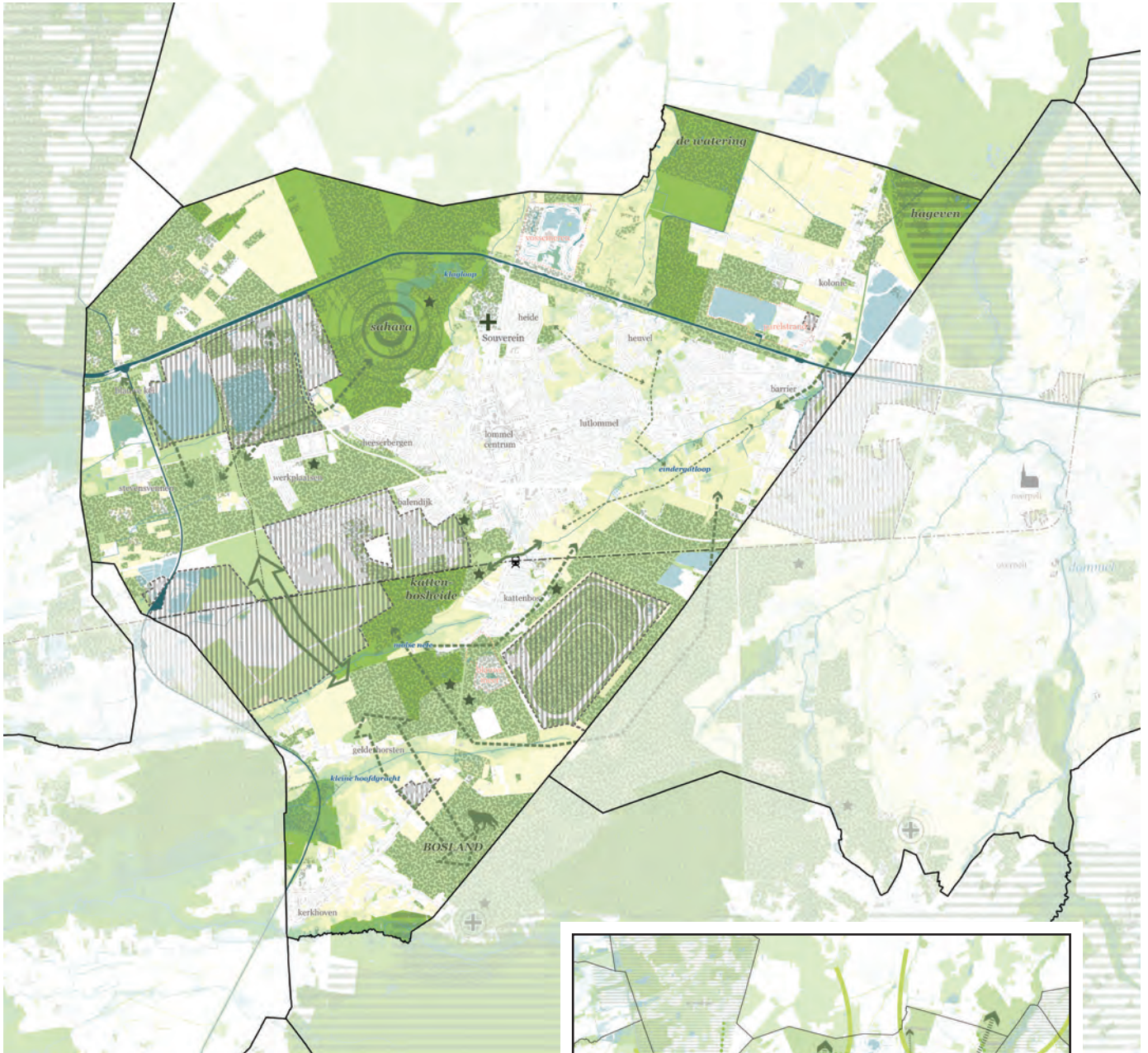
DE STATUS QUO ONDERSTEUNEN ?

Uit de besprekingen met de stad blijkt echter weinig geloof in het keren van de auto-afhankelijkheid. Het beleid is wel bekommerd om de impact van de autostromen op de centra, maar blijft tegelijk gericht op een goede autobereikbaarheid ervan, ook vanuit de wijken die op perfect fietsbare afstand zijn gelegen. Illustratief is de discussie over het aangewezen circulatiemodel in het centrum (herdenken van het model 'Stadslaan'). Het autoverkeer afleiden naar zo'n interne kleine 'ring' moet enerzijds het doorgaand verkeer uit de centrale winkelstraat en het kerkplein helpen weren. Anderzijds blijft haar functie ook de bediening van verschillende zeer centraal gelegen parkings, tot en met het plein voor het nieuwe stadhuis. Alhoewel bij dit model recent vragen werden gesteld, lijkt het bestuur niet echt te vinden voor een alternatief waarbij het autorijden tot tegen het stadshart wordt gewijzigd. Schrappen in parkeeraanbod om de fiets een concurrentieel voordeel te bezorgen, blijft een moeilijk punt.



model stadslaan:
parkeren en circuleren rond het stadshart

2.3 OPEN RUIMTE



DUINEN, HEIDE EN BOSSEN

Ondanks de verspreide bebouwing, heeft Lommel veel open ruimte. Buiten de kern is het bosrijke landschap voelbaar, al is het op vele plekken versnipperd.

In Lommel bestaat het landschap op de arme zandgronden en duinen uit bossen en heidegebieden. Verschillende beekvalleien doorsnijden de kern.

Samen met 3 buurgemeenten, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Regionaal Landschap Lage Kempen en Toerisme Limburg, is het project Bosland opgericht rond grote natuurgebieden. De partners engageren zich om het groen te versterken en toegankelijk te houden. Het project van Bosland richt zich op 3 sporen: recreatie, educatie/onderzoek en houtproductie. Bosland is onlosmakelijk vervlochten met de groene ruimte van Lommel.

Er is veel aandacht voor natuurverbindingen. Een plan met ontsnipperingsmaatregelen is opgesteld. De aandachtspunten worden door de partners van Bosland reeds aangepakt. Onder andere de gladde slang is hier een belangrijke doelsoort.

MAAR OOK VEEL 'RESTGROEN'

De vele beekvalleien zijn vandaag ecologisch niet interessant. Nochtans hebben ze veel potentie als corridor en waterrijke open gebieden in de open ruimte structuur van Lommel en omgeving. De valleien zijn versnipperd door landbouwactiviteiten.

Verder zien we ook in het bebouwd weefsel wel grotere open ruimte kamers, maar deze zijn vandaag weinig structurerend en niet biologisch waardevol. Ook dit heeft te vooral te maken met het landbouwgebruik.

ONTGINNINGENLANDSCHAP

Lommel kent een geschiedenis van ontginningen, net als in de rest van de Kempen. De arme zandgronden werden zo goed mogelijk benut. De zandontginningsputten en de ontginningspercelering in de bosbouw zijn hiervan nog getuigen.

Ten noorden van het kanaal ligt een uniek landschapsrelict, de Watering. Hier werden in het verleden vloeiveiden onder water gezet om de bodem te verrijken. Met de Watering wordt een stukje geschiedenis in ere gehouden. Bovendien levert deze techniek heel bijzondere natuurwaarden op.

RECREËREN IN BOSLAND

Bosland heeft op recreanten een grote aantrekkingskracht. De wolven Naya en August, die in Bosland gespot werden, zetten dit gebied mee op de kaart.

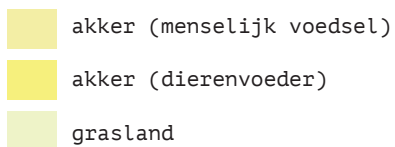
Verschillende vakantieparken zijn gelegen in de bossen. En ook veel fietsers doorkruisen het bosrijke Lommel. Maar deze recreanten geraken moeilijk tot in het centrum van de stad.

Met de evenementenhal en sportpark de Soeverein tracht de stad de connectie tussen kern en omliggende natuur te maken.

VEEL WAARDEVOLLE NATUUR

Buiten de Wateringen zijn er nog een aantal beschermde natuurgebieden, waarvan de Sahara, een groot duingebied, het bekendste is. Verder is ook veel biologisch waardevol groen aanwezig, vooral in bos- en heidegebieden.





ARME ZANDGROND

Het aandeel open ruimte dat ingenomen wordt door landbouw is eerder beperkt. De meeste landbouwactiviteiten zijn gesitueerd in de valleien, die vruchtbaarder zijn dan de arme zandgronden. De zandbodem is vooral geschikt voor bosbouw. De nadruk van de agrarische activiteiten ligt op veeteelt: zowel weiland als het telen van voedergrassen.

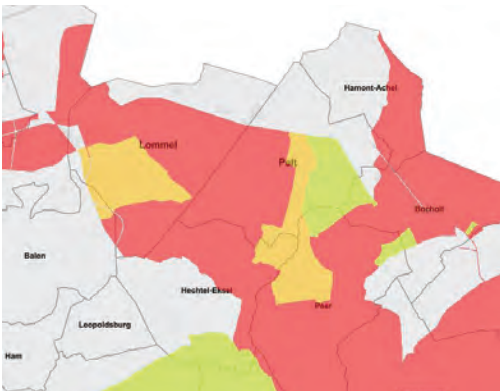
Er zijn maar een paar plekken in Lommel waar de grond voldoende vruchtbaar is om aan intensieve landbouw te doen op een duurzame manier en dat is op de oude plaggenbodems. Deze zijn gelegen in de kern en nagenoeg volgebouwd. Enkel in een aantal woonuitbreidingsgebieden zijn deze vruchtbare gronden nog onbebouwd. Ze worden voornamelijk ingenomen door het telen van voedergrassen. De potentie om hier aan voedselproductie te doen, wordt amper benut.

KWETSBARE VALLEIEN

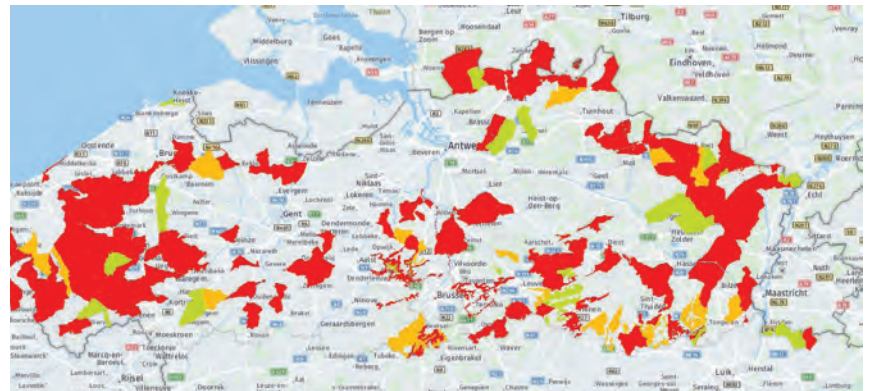
Hoewel er relatief weinig aan landbouw wordt gedaan in Lommel, is de impact op het milieu zeer groot. Een opvallend groot deel van Lommel (en buurgemeenten!) is aangeduid als focusgebied nitraat. Dit heeft hoofdwarschijnlijk te maken met de vele landbouwactiviteiten in de kwetsbare valleien en op de poreuze zandgronden. Van de gemeente kregen we te horen dat er redelijk wat Nederlandse landbouwers mais telen op Lommelse gronden. De wetgeving omtrent mestgebruik is in Vlaanderen soepeler dan in Nederland.



bodemkaart



focusgebieden nitraat



2.4 ENERGIE

GROOTS IN WIND EN ZON

'Lommel, pure energie': deze stedelijke slogan mag letterlijk worden opgevat. Lommel is 'de grootste' op vlak van zonne-energie. Het 110 ha grote Kristal Solar Park dat momenteel wordt gebouwd, is het grootste van de Benelux. Het zou evenveel stroom leveren als het verbruik van alle gezinnen van Lommel en Pelt samen. En Lommel speelt het slim. Door zelf mee te investeren in het Solar Kristal Park (samen met Nyrstar en de LRM) vloeien de opbrengsten deels naar de gemeenschap terug. Bovendien werd het Solar Park verbonden met een netwerk dat volledig op privaat domein werd gerealiseerd. Dit betekent dat de elektriciteitsoverschotten - vandaag wordt de elektriciteit door Nyrstar gebruikt - in de toekomst ook kunnen worden verdeeld naar andere bedrijven in plaats van ze aan lage prijs te moeten afzetten op het openbare net. Hiervoor zijn verschillende 'stopcontacten' gerealiseerd op het Kristalpark. De stad zoekt bovendien momenteel uit hoe ze ook inwoners financieel kan laten participeren in haar energieprojecten, volgens het concept van de 'zonnetuintjes'.

Ook windenergie wordt massaal geproduceerd op Lommels grondgebied. Weerom worden hiervoor de bedrijventerreinen maximaal gebruikt, en werd de inrichting van het nieuwe Kristalpark hierop afgestemd. Er staan momenteel 13 grote turbines, en er zijn er nog 25 gepland voor de volgende jaren.

OPENRUIMTE-INNAME VOOR ENERGIE?

De enorme, nog deels oningevulde, bedrijventerreinen van de stad leenden zich goed voor heel vlotte energieprojecten. Windturbines ondervinden hier minder weerstand van omwonenden. Grootse zonnepanelenparken krijgen plaats op ongebruikte bedrijfskavels. Voor de impact op ecologie werden creatieve oplossingen gezocht. Zo werd een verhuisoperatie opgezet van de zeldzame lentevuurspinnetjes, bedreigd door het Kristal Solar Park.

Wel rijst hier een belangrijke vraag naar efficiënt ruimtegebruik. In principe gaat inpassing van zonnepanelen in de bebouwde omgeving voor op inname van open ruimte. Bij nog meer investeringen in zonne-energie, zal het opnieuw gemakkelijker zijn om de grote onbebouwde kavels in te zetten, eerder dan samen te werken met zovele gebouw eigenaars. Enerzijds zorgt de Lommelse grootschalige aanpak ervoor dat snel werk wordt gemaakt van de energie- en klimaatdoelstellingen van Vlaanderen; ongetwijfeld sneller dan de kleinschaliger aanpak in het bebouwd weefsel; anderzijds lijkt ze tegenstrijdig aan de principes van de betonstop. Een moeilijke afweging.

Alleszins lijken de potenties voor zon en wind nog niet uitgeput. Voor zonneparken is nog veel ruimte op de daken, en is de potentie van de grote waterplassen voor drijvende parken nog niet aangeboord.



BIOMASSA: KIEMEN & POTENTIES ?

Ook op vlak van biomassa doet het Lommelse bedrijfsleven het niet slecht. Minstens twee bedrijven wekken reeds energie voor eigen verbruik uit vergisting van biomassa uit de voedingssector.

Maar de potenties van Lommel liggen veel hoger. In 2012-2013 voerden VITO en UHasselt een onderzoek¹⁰ naar de meest geschikte locatie in Limburg voor een energiereconversiepark (ECP) voor verwerking van het biomassa naar energie (o.a. reststromen uit bos, industrie en landbouw en organisch afval). Uit deze studie kwam Lommel als de meest geschikte locatie naar voor. Deze keuze had niet alleen te maken met ruimtereserve op en goede bereikbaarheid van het Kristalpark. Ook bv. de ligging ten opzichte van productiezones speelt een belangrijke rol: bosrijke gebieden, zones voor bodemsanering via beplanting ('fytoremediatie'), landbouwgebied. Bovendien kan er gekeken worden naar de rol van ongebruikte bedrijfsterreinen die (eventueel tijdelijk) voor korte-omloop biomassa kunnen worden ingezet.

In de voorbereiding van dit onderzoek was de stad wel betrokken. Het is echter onduidelijk of de stad met deze potenties aan de slag is gegaan. Alleszins lijkt de uitbouw van zo'n ECP nergens op te duiken in de externe communicatie over de invulling van het energiebeleid noch het economische beleid.

POTENTIES GEOTHERMIE, MAAR ...

En in Lommel ligt nog een enorme potentie: de diepe geothermie. Onderzoek wees reeds uit dat de warmtelagen op haalbare diepte liggen. Recente proefprojecten van VITO wezen uit dat diepe geothermie kan en grote potenties heeft voor verwarming, elektriciteit en zelfs CO₂-captatie⁸.

Specifiek voor Lommel zijn de grote warmtevragers die eventueel bediend kunnen worden met een warmtenet, reeds in kaart gebracht. Potentiële locaties voor een diepe geothermiecentrale zijn al gekend (blauwe pinnen in de figuur hieronder). Infrax-Eandis schetste reeds verkennend een mogelijk warmtenet. Heel interessant hierbij is de nabijheid van bedrijventerrein Kristalpark, met ruimte voor een geothermiecentrale op de kop, en de ligging van grote warmtevragers. Deze zijn (1) geclusterd op het Kristalpark, (2) aanwezig en groeiend in de zone tussen Kristalpark en stad (waar uitbreiding van gemeenschapsvoorzieningen en een ontwikkelingsproject gepland zijn). Van daar is het een boogschuit naar (3) de concentratie van warmtevragers in het centrum. Een tweede bedrijvenzone aan het kanaal zou op termijn met een tweede centrale kunnen worden bediend.

Maar daar stopt voorlopig het verhaal. Op dit moment lijkt de stad een eerder afwachtende houding aan te nemen. De proefprojecten diepe geothermie elders



Aankondiging Kristal Solar Park (www.bcs-swinen.be)

in de regio (drie proefboringen VITO in Mol) brachten praktische problemen aan het daglicht. Tot voor kort zijn deze alle oplosbaar zijn gebleken. Vlak voor de finalisering van dit rapport dook een bijkomend en ernstig probleem op: aardebevingen die aan het diepe geothermieproject van VITO kunnen worden gelinkt. Het is momenteel nog onduidelijk of ook dit probleem te overkomen is.

Belangrijkere drempel nog, lijken het trekkerschap en de vraag naar investeerders en taakverdelingen. Voor diepe geothermieprojecten traden er, in de periode van opmaak van deze bouwmeesterscan, nog geen private of semi-publieke actoren op de voorgrond die tot investering bereid waren. Zonder flinke subsidiëring lijken diepe geothermieprojecten vandaag nog geen haalbare kaart. Naast een warmtenet, moet er namelijk ook in de diepboring worden geïnvesteerd. De subsidiekanalen zijn er echter wel degelijk⁹, maar worden nog niet aangesproken.

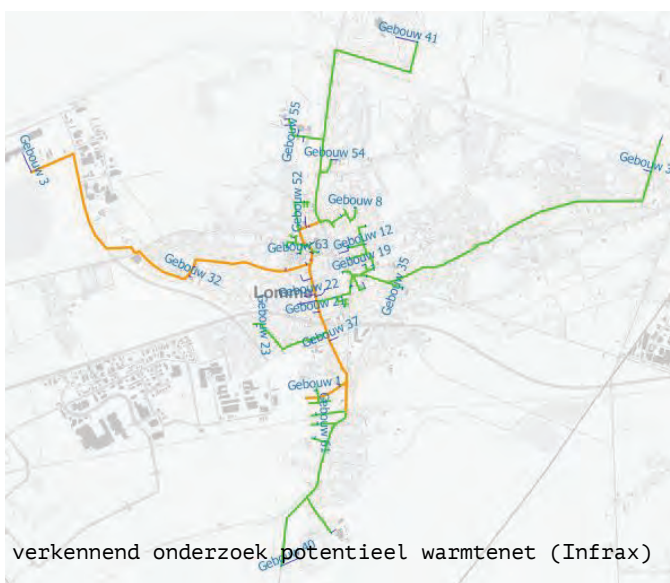
Momenteel bestaat er immers nog geen partnerschap dat een concreet project in Lommel uitwerkt en actief lobbyt bij de hogere overheden om (vooral financieel) te ondersteunen. Er is geen concreet projectvoorstel, er is nog geen idee welke partner welke taak in het geheel zou opnemen. De stad ziet het vandaag nog niet als haar rol om hierin trekker te zijn.

Nu in juni 2019 HITA werd opgericht, ontstaat hier een enorme kans voor Lommel. Hita is een spin-off van de onderzoeksinstituut VITO. De komende tien jaar wil het tien geothermiecentrales ontwikkelen, voor een totaal bedrag van 230 miljoen euro en de verwarming van 400.000 woningen. Hita zal "de financiële en technische partners bij elkaar brengen, de technische haalbaarheid bestuderen, een businessplan opstellen, de

nodige vergunningen bekomen, een waarborgregeling (verzekering) rond krijgen, het overleg met lokale overheden verzorgen en subsidies loskrijgen." aldus de CEO. Voor Lommel de perfecte kans om haar potentieel project verder te laten onderzoeken en tot uitvoering te krijgen.

WARMTEVRAAG GEBOUWEN EEN UITDAGING

Door de massale elektriciteitsproductie via wind en zon, en door de grote potenties voor hernieuwbare warmte via diepe geothermie, heeft Lommel alle troeven om snel klimaatneutraal te zijn voor wat betreft elektriciteitsgebruik en verwarming. Dat betekent nog niet dat de diagnose onverminderd positief is. Ondanks de hoge score voor zonnepanelen, ook bij particulieren, is de CO₂-uitstoot voor verwarming van woningen niet zo gunstig als in een gemiddelijk kleinstedelijk gebied. Niet verwonderlijk, omdat Lommel een stad is met zeer veel vrijstaande gebouwen. Hier ligt nog een grote opgave in het opdrijven van de energierenovaties van woningen. De stad heeft een lokaal subsidiereglement voor isolatie. We hebben echter geen andere structurele projecten kunnen achterhalen waarbij de stad actief de inwoners ondersteunt en stimuleert om hun woningen energetisch te renoveren, via gerichte stedelijke sensibiliseringsacties, een eigen energieloket, collectieve wijkrenovaties of iets dergelijks.



2.5 PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

INVESTERING IN VISIES ...

De stad Lommel komt over als een overheid die flink investeert in onderzoeken op vlak van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Het aantal onderzoeken en plannen (beeldkwaliteitsplannen, masterplannen,...) voor de kernen, voor potentiële ontwikkelingssites en voor te transformeren openruimte- of recreatiegebieden is echt enorm. Soms schakelt Lommel zich voor visievorming in, in processen van hogere overheden (bv. Bosland, stedelijke afbakeningsproces,...), of private partners (ontginningsgebieden). Maar heel vaak is Lommel zelf initiatiefnemer om een wervende visie voor deelgebieden en sites op te laten maken.

... MAAR REALISATIE ZWAKKER GEREgeld?

Onduidelijker is hoe al deze visies zich doorvertalen in aanpak op het terrein. De masterplannen zijn vaak eindbeelden zonder bijbehorend plan van aanpak met prioriteiten, verantwoordelijkheden en timing. Hier en daar zet de stad wel actief in op het aantrekken van externe middelen, door stukken visie te combineren in een wervend projectvoorstel i.k.v. subsidiedossiers (bv. het openruimteproject Meysterbergen, mobipunt station,...) Lommel toont hier wel een pro-actieve houding. Maar op vlak van concrete aanpak op het terrein lijkt de stad minder gewapend. Ze heeft wel goed uitgeruste diensten die de indruk geven ook samen te werken. Maar een cel met projectcoördinatoren of een autonoom gemeentebedrijf dat actief projectcoördinatie opneemt, is er niet. Voor de afstemming en het aanjagen van de realisatie van hele reeksen visies - tussen station en stadscentrum ligt bv. een hele reeks van herontwikkelingsvisies en projecten - kan dit een probleem vormen.

ONZEKER M.B.T. KERNVERSTERKEND BELEID

De vernieuwing en versterking van de woonkernen stuit nog op een andere kwestie. Hier speelt een grote onzekerheid over de gewenste transformaties in stadscentrum en in de overige kernen en wijken. De bestaande bouwrichtlijnen komen vanuit oogpunt kernversterking zeer verouderd over (gezien de lage dichtheden die ze afdwingen). Lommel is hiervan recentelijk heel voorzichtigjes afgestapt, in een beperkt centrumgebied. Maar het alternatief is niet helder. Momenteel loopt er wel een raamcontract met een externe ondersteuning om kwalitatieve verdichtingsmogelijkheden te onderzoeken, maar de angst voor projecten die 'stedelijk' lijken, zit nog zeer diep. Dit heeft wellicht te maken met onderliggende vragen over identiteit, waarbij Lommel een grotere dichtheid en stedelijkheid associeert met kwaliteitsverlies, en een lage dichtheid en dorps voorkomen met een aantrekkelijke woonomgeving.

PURE ENERGIE NOG ONVOLDOENDE BENUT

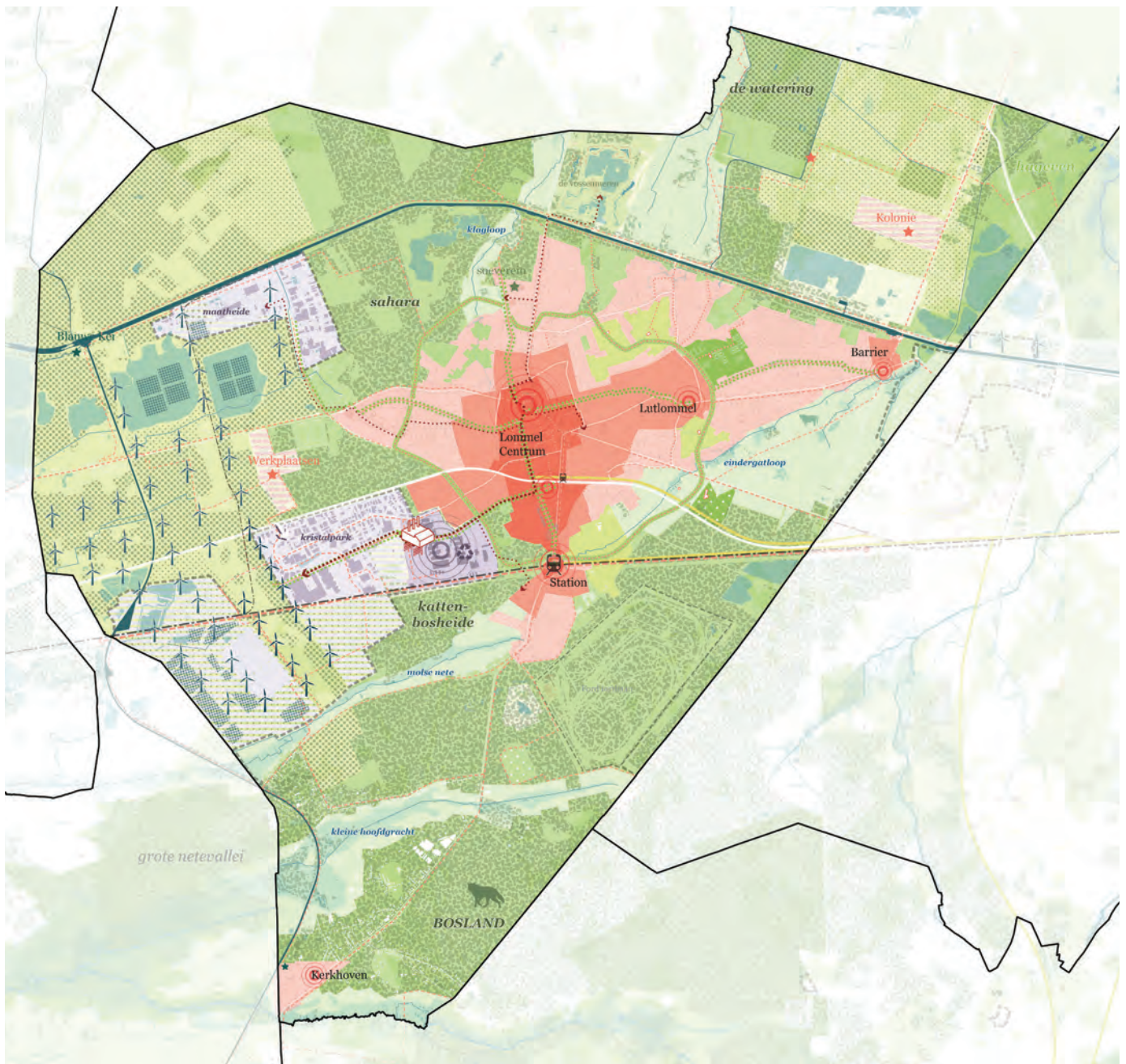
Tenslotte herhalen we de vaststelling dat Lommel niet in alle energiedossiers een even ondernemende houding aanneemt, wat verbazingwekkend is gezien de grote potenties. De vraag stelt zich of de stad hiervoor voldoende expertise en capaciteit in huis heeft.

Op dezelfde manier geeft Lommel de indruk een eerder afwachtende en klassieke houding aan te nemen m.b.t. haar economische herontwikkeling. Er wordt gehoopt op een grote (internationale) investering op Kristalpark, eerder dan in te zetten op de lokale toekomstgerichte troeven. In de ambities zullen we hier sterk op hameren.



03.

AMBITIE



SAMENVATTENDE AMBITIES

DE STAD VAN DE TOEKOMST

Via de bouwmeesterscan verwachtte de stad Lommel in eerste instantie antwoorden op de vraag naar kwalitatieve verdichting en sturing van het wonen. De diagnose leidde ons echter naar een hoger liggende vraag, nl. wat de roeping is voor deze kleine en perifeer gelegen stad, die vanuit de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen eigenlijk geen duidelijke rol toebedeeld krijgt. Die vraag werd benaderd vanuit de principes van een duurzame ontwikkeling in Vlaanderen, zonder dat ze kon steunen op de klassieke formule 'goede knooppuntwaarde + voorzieningen = ontwikkelen.' We moesten vertrekken vanuit de heel specifieke lokale potenties. Wat werd aangetroffen was boeiend, hoopgevend, uitdagend en moeilijk. Maar dat Lommel een rol speelt in een duurzame en Vlaamse samenleving gericht op minder verbruik van grondstoffen en andere resources, staat buiten kijf. Ook het element van kernversterking en kwalitatieve woonverdichting komt in deze bouwmeesterscan aan bod. Gezien de omvang van de Lommelse woonkernen en gezien de aandacht die naar de ander thema's gingen, zijn we op dit thema minder diep kunnen ingaan dan in andere scans, wellicht minder dan de stad had gehoopt. Maar de scan dient om op de agenda te zetten waar de grootste uitdagingen liggen, en de eerst geformuleerde ambitie vat deze het best samen.

SPRONG VOORWAARTS NAAR NIEUWE ECONOMIE

De diagnose toonde enorme potenties voor Lommel in enkele innovatieve sectoren die vermoedelijk steeds sterker ondersteund zullen worden vanuit Europa en Vlaanderen (omwille van eindigheid van onze grondstoffen en de globale doelstellingen om de opwarming van de aarde te beperken). Die potenties zitten in hernieuwbare energieproductie enerzijds, en in een economie die onafhankelijk is van grondstofwinning en afvaldumping. Lommel heeft grote, aangetoonde potenties in die sectoren: in quasi alle gekende hernieuwbare energiebronnen; ook als materialenhub die functioneert op regionaal tot Vlaams niveau. Lommel zal zorgen dat ze hier aan de kop van het peleton zit. Niet door haar immense beschikbare ruimte hiervoor te reserveren en af te wachten. Wel door actief de kiemen te ontwikkelen: proefprojecten en pilootprojecten definiëren, subsidies binnen halen, een beperkte ruimte als proeftuin ter beschikking stellen, actief promoten, de allianties vormen met de regionale partners die aan

hetzelfde verhaal willen trekken. Op enkele vlakken, zon en wind, heeft Lommel gedurfd. Met hetzelfde lef zet Lommel zich op de kaart als de stad waar (dat specifiek deel van) de circulaire economie realiteit wordt, en als bron van hernieuwbare energie voor een ruimere regio. Lommel als eerste klimaatneutraal!

GEVARIEERDE WOONKERNEN, GEBASEERD OP FIETSEN

De volgende ambities handelen over de toekomstperspectieven voor de woonkernen en voorzieningencentra. Hier wordt aanbevolen om een duidelijke differentiatie aan te brengen in woonweefsel, waar momenteel de stad vooral bestaat uit een aaneenschakeling van verkavelingen en eerder dorpse omgevingen.

Lommel zal duidelijke keuzes maken voor de correcte woonzones, die worden versterkt en verdicht. De focus ligt daarbij ten eerste op het stadshart en de 'stedelijke as' naar het station. Die worden versterkt met een attractief voorzieningenaanbod en een leefomgeving die een brede waaier aan woonvoorkeuren kan dekken. Het stadshart wordt een plek waar de nadruk ligt op een aangenaam publiek domein, zowel groen als stedelijk, waar de zachte weggebruiker centraal staat. De stedelijk as draagt nieuwe grootschalige ontwikkelingen met voorzieningen en tewerkstelling, die de stad aan het station en aan het Kristalpark verbindt.

Rond stadshart en stedelijke as kan aan punctuele woonverdichting worden gedaan. Deze zone ligt op enkele minuten fietsen van alle voorzieningen. Hetzelfde rond de lokale voorzieningencentra in Lutlommel en Barrier. Die laatste kern verdient versterking zodat ook de omliggende verkavelingen en Kolonie gegarandeerd bediend zijn.

Daarbuiten onderscheidt de stad stukken woonkern die in hun bestaan worden erkend en waar de woonkwaliteit wordt ondersteund, maar die niet hoeven te groeien. Speciale gevallen zijn de meer perifeer gelegen kernen Werkplaatsen, Kolonie en Kerkhoven. Hiervoor worden heel specifieke lange termijn perspectieven geformuleerd. In de meer verspreide bebouwing wordt niet langer actief in het wonen geïnvesteerd, met de bedoeling deze op zeer lange termijn af te bouwen.



foto's copyright stad Lommel

VALORISEREN VAN DE OPEN RUIMTE

Bosland heeft Lommel op de kaart gezet met een flink aantal troeven. We willen hierin nog een stap verder gaan door de natuurwaarde nog meer te versterken en uit te breiden. De impact op het natuurlijk milieu wordt zo veel mogelijk beperkt en er wordt een visie opgemaakt voor de meest kwetsbare gebieden (zoals de beekvalleien). Biodiversiteitscorridors krijgen de ruimte in het landschap en zo werkt Lommel als geheel als een schakel tussen de verschillende open ruimte gebieden. Door in te zetten op biodiversiteit zal de bovenlokale aantrekkingskracht alleen maar vergroten. Het veerkrachtiger natuurlandschap wordt zo ook een sterker recreatief landschap.

De groene open ruimte rond de kern wordt opgewaardeerd tot stedelijke landschappen en wijkparken in de directe leefomgeving van de Lommelaar.

Deze open ruimte kamers vervullen vele functies voor de bebouwde omgeving. Hier kan men de ontspannen, de natuur beleven, voedsel produceren, water opvangen en zuiveren,... Een volwaardig en groen padennetwerk maakt deze ruimtes toegankelijk en verknoot ze met elkaar, de bebouwde omgeving en de grotere landschappen verder van de kern. Samenvattend wordt hier werk gemaakt van een gezonde leefomgeving voor de inwoners van Lommel.

Naast ruimte voor natuur en recreatie, zijn er ook kansen te vinden voor productie in de open ruimte. De beperkte kansen voor voedselproductie moeten zeker benut worden. Zeker omdat deze plekken midden in de kern van Lommel gelegen zijn en daardoor de lokale verankering zeer groot is. Verder van de kern, rond Kristalpark en Kolonie, benutten we de arme zandgronden voor productie van grondstoffen en energie. Uiteraard werken we hier in een integraal verhaal dat biodiversiteit vooropstelt.

SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN- VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	ENERGIE	ONDER- NEMERSCHAP
01. Lommel als eerste klimaatneutraal !	X	X	X	X	X
02. Een centrum met (stedelijke) allure	X	X		X	X
03. Lommel groene fietsstad	X	X			X
04. Verregaande differentiatie dorpenbeleid	X	X	X		X
05. Open ruimte als integraal ecosysteem			X		X

3.1 LOMMEL ALS EERSTE KLIMAATNEUTRAAL (VIA ENERGIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE)

Lommel profileert zich vandaag met de slogan 'pure energie'. In klassieke hernieuwbare energieproductie is de stad groot. Maar op vlak van klimaatbeleid kan dat nog niet zo gesteld: men gaat nog niet volop voor de innovaties in hernieuwbare energie, zoals geothermie. Van een straf beleid rond energiebesparing lijkt nog niet direct sprake. Met z'n grote bedrijventerreinen, deels nog ontwikkelbaar, heeft Lommel een specifieke opgave. Ze zal haar economie inpassen in de transitie naar een klimaatneutrale samenleving. Dit beleid moet nog opgestart.



KLIMAATNEUTRAAL EN MEER DAN DAT

Lommel heeft alle kansen om heel snel klimaatneutraal te worden, door de vele potenties op vlak van hernieuwbare elektriciteit en warmte. Als de stad ook werk maakt van een maximale reductie van haar energievraag - dit is een opgave is voor alle Vlaamse steden en gemeenten - kan Lommel misschien zelfs energiepositief worden en hernieuwbare energie aan de omgeving leveren. Lommel zal hiervan een speerpunt van haar beleid (blijven) maken en zo 'pure energie' zijn voor de rest van Vlaanderen.

KOPLOPER OP ENERGIEVLAK BLIJVEN

Meest evidente invulling van deze ambitie ligt in de grootschalige projecten voor hernieuwbare energie. Lommel maximaliseert windenergie. De ruimte tussen Kristalpark en Maatheide wordt hiervoor verkend. Lommel biedt op verantwoorde manier ruimte voor zonne-energie, waarbij de focus verschuift van inname open ruimte naar meervoudig ruimtegebruik: combinatie met de bebouwde ruimte, met de recreatieplassen,...

Daarbij blijft ze erop toezien dat de meerwaarde van deze productie terugvloeit naar de lokale gemeenschap, zoals al in haar beleid aangezet.

Lommel schuift zichzelf ook naar voor als de pionier: op vlak van diepe geothermie zijn hier grote kansen. Deze duurzame E-productie voedt een warmtenet, dat de (grote warmtevragers in) de stad en de warmtebehoevende bedrijven bedient. Aanvullende voeding van het warmtenet kan komen van restfracties biomasse i.k.v. de circulaire economie. De stad schept actief de condities om dit haalbaar te maken. We werken dit uit in het eerste programma.

ENERGIEVERBRUIK REDUCEREN

Net als de rest van Vlaanderen heeft Lommel de opdracht om de energiebehoeften van de activiteiten op haar grondgebied drastisch te reduceren. Dat betekent inzetten op duurzame mobiliteit - zie de ambitie 'fietsstad'. Dat betekent ook een versnelde energierenovatie van het gebouwenbestand; ambitie die hier verder niet wordt uitgewerkt.

EEN NIEUWE ECONOMIE!

De Lommelse bedrijvigheid wordt stap voor stap ingeschakeld in het klimaatneutrale verhaal. Lommel profileert zich op economisch vlak niet langer (enkel) als de stad 'waar nog veel (potentieel multimodaal ontsloten) bedrijfsruimte vrij ligt', terwijl niet zo duidelijk is welke activiteiten aan een duurzame economische toekomst voor de stad bijdragen. Lommel profileert zich actief als dé investeringsruimte voor die niches binnen de opkomende circulaire economie, waarvoor zij alle troeven in handen heeft. Hoewel er nog maar enkele prille onderzoeken zijn, lijkt de uitwerking van Lommel als materialencluster een eerste interessante keuze: afval naar grondstof. Daarbovenop komt wellicht de potentie van biomassaverwerking naar energie en naar grondstof.

De stad biedt ruimte voor onderzoek en pilootprojecten in deze sectoren, op een zeer visibele en strategische plek, m.n. het raakpunt tussen haar grootste bedrijventerreinen en haar 'stedelijke as'. Ze werkt samen met de buurgemeenten aan de stapsgewijze verduurzaming van de bestaande bedrijventerreinen waar deze sectoren kunnen doorgroeien, en de inschakeling van de bestaande bedrijfsactiviteiten in dit verhaal. Dit wordt uitgewerkt in het tweede programma.

Zo evolueert Lommel van een perifeer gelegen stad met te veel ruimte maar onduidelijke USP op economisch vlak, naar een stad die een voorbeeldfunctie opneemt in het Vlaamse transitieverhaal.



3.2 EEN CENTRUM MET (STEDELIJKE) ALLURE OP DE AS STATION – STADSHART

Evolueren naar een meer stedelijke omgeving, staat vandaag niet op de Lommelse agenda. Lommel ziet voor zichzelf ook niet echt een rol als 'stedelijke' aantrekkingspool die kan concurreren met andere stedelijke vestigingsklimaten. Het versterken van de as centrum-station met nieuw programma en een aantrekkelijker inrichting, wordt vandaag wel degelijk gedragen. Maar het verhogen van de dichtheid in het centrum of in de wijken wordt gezien als potentieel kwaliteitsverlies. Compacte groei inzetten voor een kwalitatiever centrum moet als aanpak nog opgestart.



ONTWIKKELING 'STEDELIJKE AS'

Lommel versterkt en verruimt de zone die als 'stedelijk' centrum wordt ervaren, door een combinatie van gebundelde voorzieningen, een attractieve inrichting van het openbaar domein voor de zachte weggebruiker, een compact ruimtegebruik voor wonen en andere programma's en publieke groenvoorzieningen. Momenteel is dit karakter nog maar in een klein stuk van het stadscentrum aanwezig: ongeveer van kerk tot stadhuis. Dit beperkt stadscentrum wordt uitgebreid tot een gedifferentieerde 'stedelijke as', die loopt van stadshart tot station. Deze strategie dient verschillende doelen.

Ten eerste wordt de stationsomgeving, nu als volledig perifeer ten opzichte van de stad ervaren, opgenomen in het stedelijk weefsel. Dit maakt het station op een meer natuurlijke wijze toegankelijk vanuit de Lommelse wijken. De eerder beperkte 'knooppuntwaarde' van de stad wordt zo optimaler benut. Ten tweede biedt de stad langs deze as ruimte voor nieuw stedelijke programma: groen, betekenisvolle publieke ruimte, voorzieningen. Tenslotte wordt deze as ingezet om de link tussen de stad enerzijds en het Kristalpark te herdefiniëren.

Dit betekent geenszins dat de hele Stationsstraat zich moet ontwikkelen op dezelfde wijze als de Kerkstraat (autoluwe handelsstraat). Verschillende secties van de stedelijke as krijgen een andere rol op vlak van verkeer en de wijze waarop programma's op de as zijn geënt. We ontwikkelen hiervoor in de transitieagenda een strategisch project 'Stationsstraat als stedelijke drager'.

KWALITATIEF VERSTERKEN VAN HET STADSHART

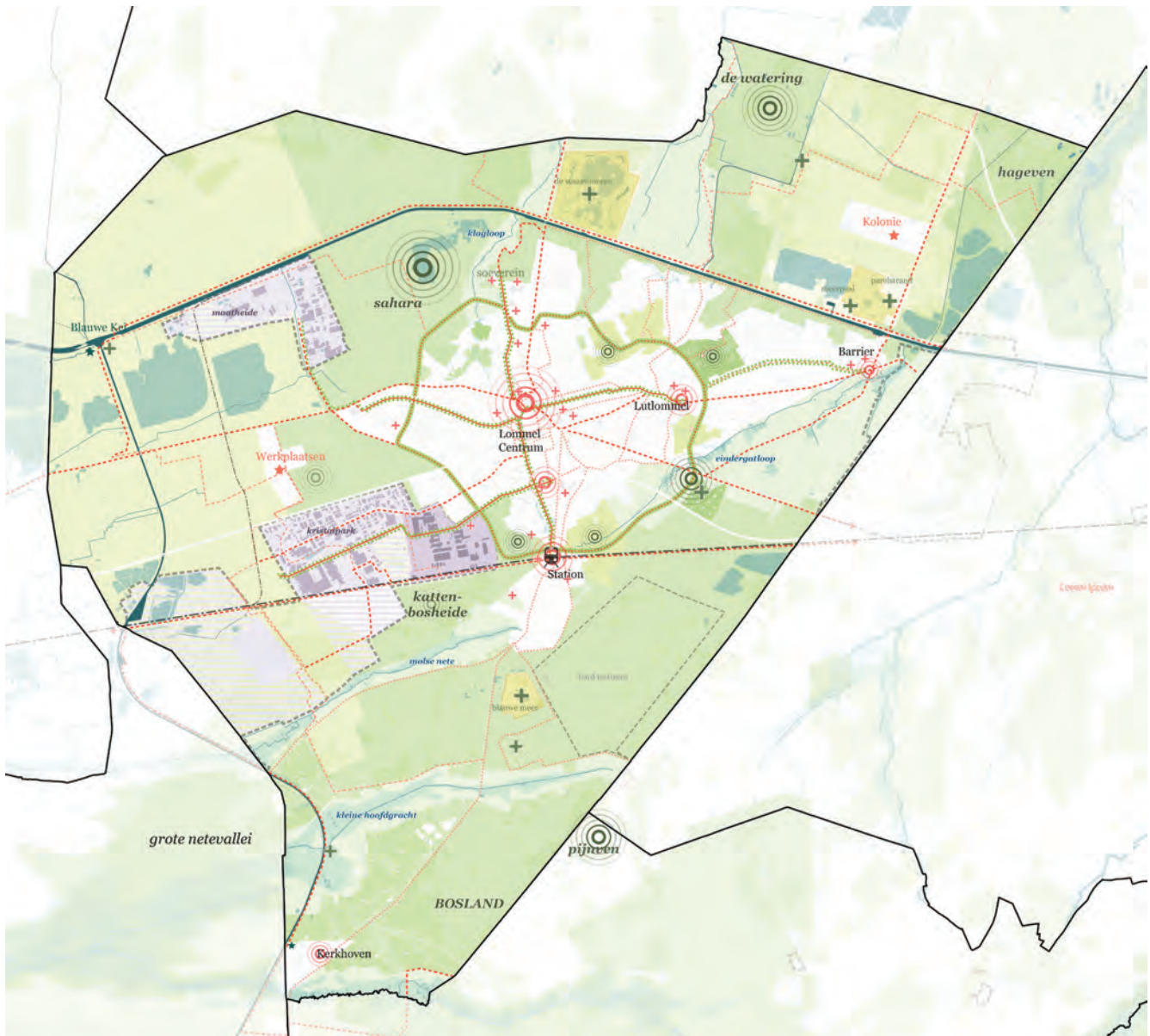
Tegelijk met de investeringen in de omgeving Stationsstraat, versterkt Lommel haar stadshart als aantrekkelijk stedelijk centrum. De term 'stedelijk' roept vandaag wat weerstand op bij het Lommels bestuur: ze wordt geassocieerd met verstening en verlies van (woon)kwaliteit. Dit wordt echter vermeden door een strenge sturing van private bouwprojecten. Het versterkt stedelijk karakter betekent creatie van zowel compacte programma's als aantrekkelijke collectieve publieke ruimten met meervoudig gebruik: publieke groen- en pleinruimten, kleinschalige voetgangersverbindingen... De stad realiseert maximale kwaliteit in het publiek domein als (verkeersveilige) verblijfsruimte. Dit betekent dat de autoluwe zone wordt uitgebreid. Zo ondersteunt de stad publieksgerichte functies die het centrum verlevendigen; handel en horeca, cultuur,...

Op die manier wordt het centrum aantrekkelijk voor bovenlokale bezoekers; bv. recreanten die nu het centrum links laten liggen. Tegelijk vult de stad ook een wijzigende woonbehoefte in. Deze is enerzijds het gevolg van de toenemende groep alleenstaanden, vaak ouderen, die gebaat zijn bij compacte woonvormen vlakbij voorzieningen. Anderzijds creëert de stad een brede waaier aan woonomgevingen, zodat ze niet enkel de inwoner bedient die eerder de klassieke Vlaamse woondroom nastreeft, maar ook zij die een levendige en dense omgeving verkiezen. Een systeem van stedenbouwkundige lasten garandeert dat verdichting gepaard gaat met opwaardering van de omgeving.



3.3 LOMMEL GROENE FIETSSTAD

Dat het fietsgebruik best groeit en dat daarvoor in de veilige infrastructuur moet worden geïnvesteerd, lijkt een algemeen aanvaard principe, ook in Lommel. Maar om de fiets dan ook een echt concurrentieel voordeel te geven ten opzichte van de auto, zou een flinke stap vooruit zijn voor de stad.



FIETSEN WORDT 'HET NORMAAL'

In Lommel woont het gros van de inwoners op minder dan 5 minuten fietsafstand van een dagelijks voorzieningencentrum (stadscentrum, centrum Lutlommel of de kleinere centra Barrier en Kerkhoven). De meeste van de 'dorpen', met uitzondering van de perifeer gelegen zoals Kerkhoven of Kolonie, liggen binnen 15 minuten fietsafstand van de 'stedelijke as' (met haar bovenlokale voorzieningen), en van het station. Het reliëf is vlak. Fietsen zou de normale verplaatsingswijze moeten zijn voor alle trips die niet per se met de wagen moeten. Nochtans scoort de Lommelaar eerder gemiddeld voor fietsen bij dagelijkse verplaatsingen.

De stad kiest resoluut voor het ondersteunen van het fietsgebruik. Daartoe worden veilige fietsroutes gecreëerd tussen de dorpen en woonwijken onderling en met het stadscentrum, met het station en het grootste tewerkstellingscentrum Kristalpark. Op deze structurele fietsassen wordt de auto gebannen of komt hij op de tweede plaats. Maar het beleid gaat verder. Vlotte autoverbindingen tussen het stadscentrum en de omliggende wijken worden niet ondersteund, integendeel. Zich bewegen met de auto over deze kortere afstanden wordt niet onmogelijk, maar is niet vlotter dan met de fiets. De inrichting van de weginfrastructuur wordt aan dit principe aangepast en werkt remmend voor het autoverkeer. Bovenlokaal verkeer uit de wijken wordt zo snel mogelijk naar het hoger wegennet geleid en niet doorheen de naburige kernen. Korte afstanden tussen naburige wijken zijn voor auto niet altijd gegarandeerd. Het parkeeraanbod in het stadshart en in de voorzieningencentra is eerder aan de krappe kant, fietsenstallingen zijn er in overvloed en comfortabel.

Zo krijgt de fiets een concurrentieel voordeel, en wordt fietsen het nieuwe 'normaal'. De functionele routes tussen de belangrijkste lokale bestemmingen onderling zijn automatisch de fietsverbindingen en krijgen zo een steeds belangrijker betekenis in de stedelijke structuur. Tegelijk voert de stad een algemeen ondersteunend beleid voor de fietsgebruikers en de voetganger. Deze principes worden uitgewerkt in het programma duurzame mobiliteit.

EEN ROBUUSTE STEDELIJKE GROENSTRUCTUUR

Binnen de bebouwde ruimte bouwen we eveneens een robuuste groenstructuur uit, met een aantal openruimtekamers, aaneengeschaald waar mogelijk via openruimteverbindingen. De robuuste fietsstructuur wordt hier waar mogelijk, aan gekoppeld. De openruimtekamers krijgen een invulling die aansluit bij enerzijds het fysisch systeem, anderzijds de omliggende wijken.

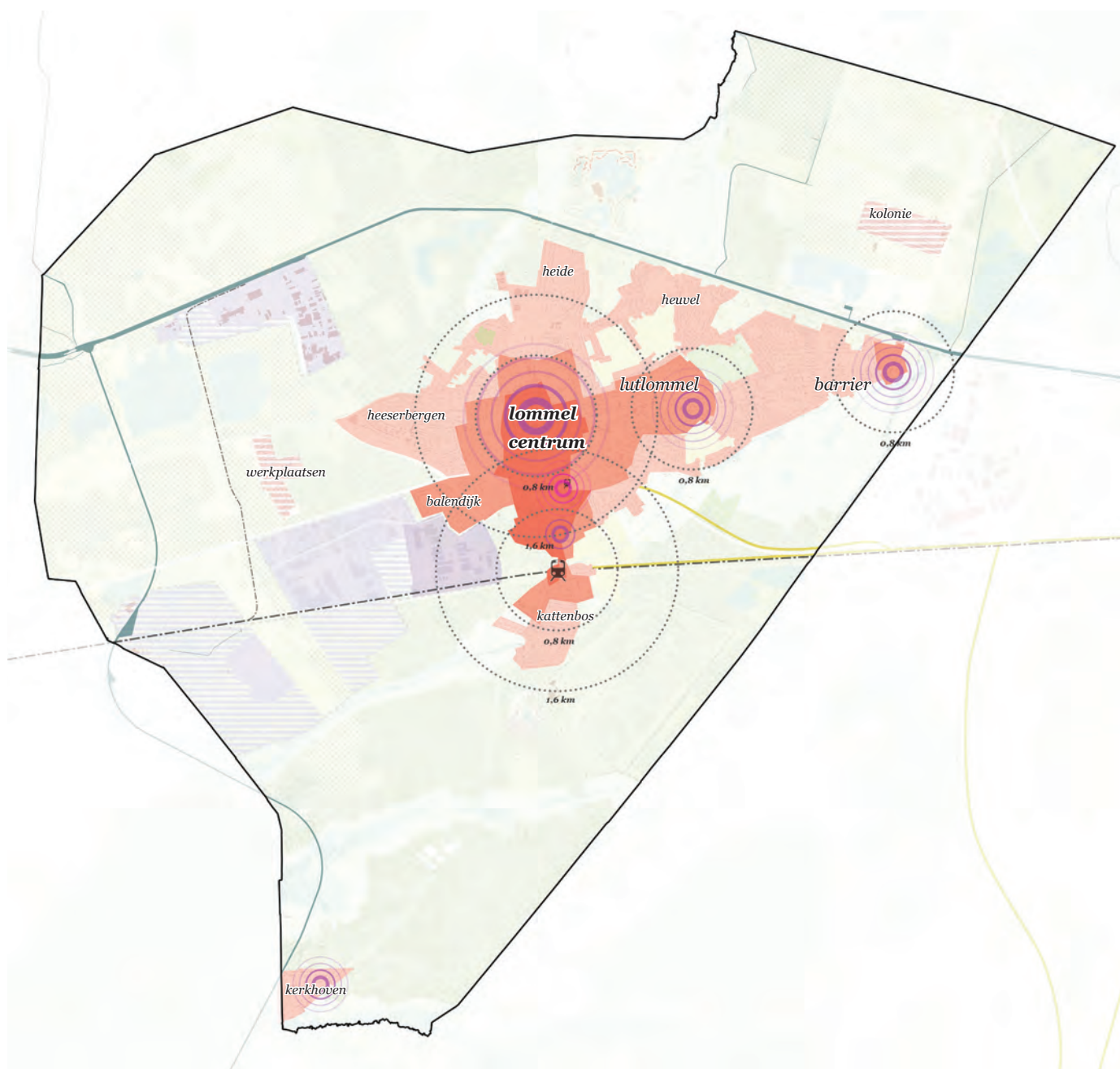
Om groene verbinding doorheen het bebouwd weefsel te creëren tussen de bestaande openruimtekamers en de bestaande groene vingers, zal op langere termijn hier en daar moeten worden ingebroken in bestaand bebouwd weefsel. In de missing links liggen momenteel ook nog onbebouwde woonkavels. Deze zones komen naar voor als de meest strategische zones i.k.v. eventuele toekomstige ruilprojecten tussen verdichtingszones in de te versterken centra en af te bouwen verspreide bouw mogelijkheden.

Ook de grotere open ruimtestructuren, zoals de valleien en de bosgebieden maken deel uit van de robuuste groenstructuur. De Lommelaar kan heel makkelijk de diversiteit aan landschappen in zijn stad ontdekken. Ook bezoekers kunnen naast de grote recreatieve aantrekkingspolen (zoals de Sahara) ook naar de kern geleid worden via kleine natuurstapstenen. Lommel toont dat ze een groene stad is.

Deze ambitie wordt verder uitgewerkt in het strategisch project 'groene parkenstad'

3.4 VERREGAANDE DIFFERENTIATIE IN HET DORPENBELEID

Lommel is vragende partij voor duidelijke handvaten om verdichtingsvragen te sturen. Woonverdichting werd in het verleden, en voor sommigen binnen de stad nog steeds, eerder als dreiging ervaren dan als kans voor kernversterking. Hoe verdichting inzetten voor kwaliteit, is een onderwerp dat interesse opwekt. Tegelijk is het voor Lommel nieuw en niet evident om te redeneren over zones waar wonen en woonkwaliteit niet meer ondersteund hoeft te worden. Het beleid is in ontwikkeling, hopelijk draagt de bouwmeesterscan hieraan bij.



NIET ALLES (GELIJK) VERSTERKEN

Lommel onderscheidt vandaag, naast het stadscentrum, 13 'dorpen' die ze alle als dusdanig wil ondersteunen. In de toekomst wordt een duidelijk en gedifferentieerd toekomstperspectief gehanteerd, zodat heel duidelijk is waar actief wordt geïnvesteerd in kernversterking, waar woninggroei en verdichting wordt ondersteund, en waar wordt gezocht naar bevestiging en transformatie op lange termijn.

We maken onderscheid tussen: (1) het prioritair te versterken stadscentrum: hierboven reeds besproken; (2) zones voor kernversterking: opwaardering van voorzieningen én kwalitatieve woonverdichting; (3) te consolideren dorpen/wijken: zonder groeiopgave noch centrumrol, maar met structurele ondersteuning van de woonkwaliteit; (4) te transformeren dorpen, die om uiteenlopende redenen minder geschikt zijn voor versterking als woonkern, maar waarvan het bestaan geaccepteerd en erkend wordt: hier wordt op termijn gezocht naar alternatieve toekomst; (5) niet te ondersteunen gehuchten en fragmenten waar geen actieve investeringen in de woonkwaliteit nodig zijn en die op lange termijn kunnen worden afgebouwd. Dit beleid wordt uitgewerkt in twee programma's.

DURVEN KIEZEN OM NIET TE ONDERSTEUNEN !

De publieke middelen zijn beperkt. De beschikbare ruimte voor woonontwikkeling is, zoals boven aangetoond, verschillende malen groter dan de behoefte. De stad kiest dus best om te investeren in haar meest beloftevolle kernen en wijken. Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau zijn hierbij de leidende criteria. Elders wordt het wonen niet actief ondersteund en woninggroei maximaal ontmoedigd, op termijn zelf afgebouwd. Het gaat om de verspreide woningen en de lintbebouwing buiten de kernen. Enkele plekken benoemt de stad als 'dorpen', terwijl het slechts gaat om een beperktere huizengroepen met nauwelijks geconcentreerde voorzieningen noch duurzame ontsluiting: Gelderhorsten, Stevensvennen en Blauwe Kei. Gezien de veelheid aan kernen, en aan goed gelegen ontwikkelingsruimte elders, is het niet verantwoord hier de publieke investeringen voor kernversterking op te richten, noch verdere groei en verdichting toe te laten.

TOEKOMST VOOR DE MINDER GESCHIKTE KERNEN ?

Ook bij andere Lommelse dorpen kunnen vraagtekens gezet worden bij een ondersteuning als toekomstige woonkern door hun auto-afhankelijkheid, beperktere omvang en/of voorzieningenniveau:

Kolonie, Werkplaatsen, Kerkhoven. Maar ze hebben een dusdanige omvang of historisch belang dat het geen zin heeft ze weg te denken. Voor deze kernen is versterking als woonkern niet de prioritaire doelstelling, maar wordt op termijn een toekomst gezocht die aansluit bij hun grootste kwaliteiten: behoud en herstel van de erfgoedwaarden (Werkplaatsen), een betere aansluiting bij de ontstaansstructuur (Kolonie), een evolutie naar een duurzame zelfvoorzienende gemeenschap die optimaal is ingepast in de omringende groenstructuren (Kerkhoven). Voor dit laatste definiëren we een strategisch project.

MOEILIJKE GRENS VERSTERKEN & CONSOLIDEREN

Normaal bekijken we duurzame ontsluiting en bestaande of gewenste voorzieningencentra, voor keuzes m.b.t. te versterken wijken. In het te versterken stadshart en de 'stedelijke as' liggen 'alle' voorzieningen op wandelafstand en wordt ingezet op kwalitatieve verdichting. Ook Lutlommel heeft een sterk dagelijks voorzieningencentrum.

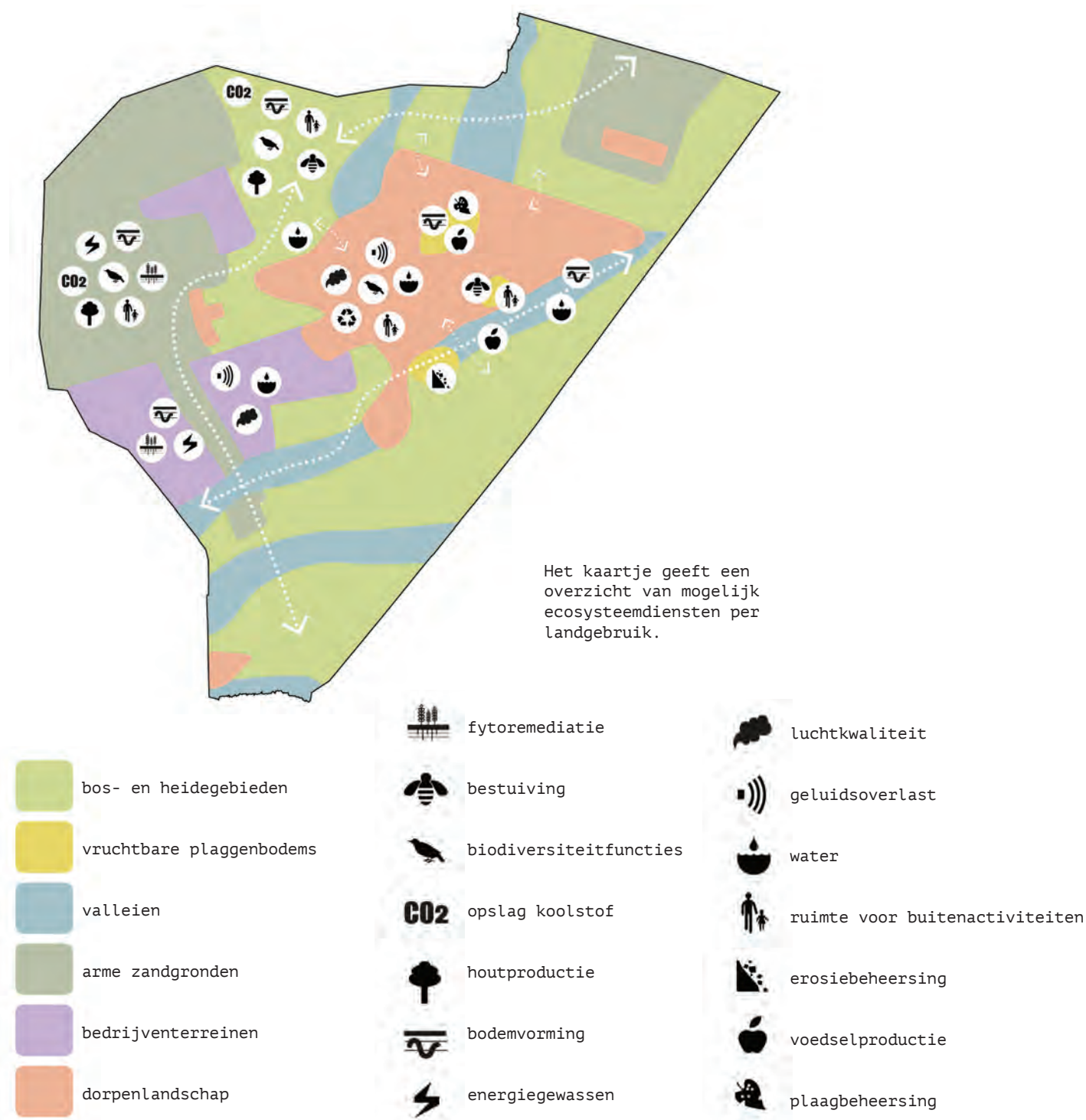
Op zeer korte fietsafstand van deze sterke voorzieningencentra ligt een heel uitgespreid bebouwd weefsel met zeer lage dichtheid. In principe komen dus grote delen van de Lommelse 'dorpen' en wijken rond het centrum (Balendijk, Heeserbergen, Heide, Kattenbos en Lutlommel) in aanmerking om groei op te vangen. Ruimtelijk gezien is er ook niet zo veel dat het ene van het andere onderscheidt; zo is er bv. overal een goede (potentiële) verbinding met grote groenruimten. Op het eerste gezicht kon het een plausibele keuze zijn om het hele bebouwd gebied op bv. 5 minuten fietsafstand van Lommel stadshart of de stedelijke as, en 10 min. wandelafstand van het 'dagelijkse' centrum in Lutlommel, aan te duiden als structureel te versterken.

Al deze ruimte is echter helemaal niet nodig, en er moeten keuzes worden gemaakt. Immers, de groei die we toelaten in de ene wijk kan niet meer ingezet worden in een andere wijk om daar als hefboom voor transformatie te dienen. Daarom werd een eerder krappe zone rond de genoemde voorzieningencentra aangeduid, die (eigenlijk wat arbitrair) de zone afbakt waar versterking mogelijk is. In de wijken errond wordt de woonkwaliteit bewaakt.

Op grotere afstand van de voorzieningen en station ligt Barrier. Alhoewel wat verder van station en stedelijke as, werd voor centrum Barrier toch de optie van kernversterking vooropgesteld. Barrier beschikt al over een zekere concentratie van dagelijkse voorzieningen. Dit centrum verdient verdere ondersteuning, omdat het heel wat verkavelingswijken, de (te transformeren) kern Kolonie en voorlopig nog fikse lintbebouwing kan bedienen. Bovendien ligt het interessant: nog op fietsafstand van het stadscentrum en station, en eveneens van Pelt en de Noord-Zuid (mogelijk tracé Spartacus).

3.5 (VAN ONTGINNGINGSLANDSCHAP NAAR) OPEN RUIMTE ALS INTEGRAAL ECOSYSTEEM

Met de actieve samenwerking binnen Bosland, draagt Lommel momenteel al bij tot deze ambitie. Buiten het programma van Bosland, lijkt dit echter een volledig nieuw op te bouwen programma voor de stad.



Lommel moet zich voorbereiden op uitdagingen vandaag en in de toekomst zoals droogte, hitte, wateroverlast, luchtkwaliteit, verlies aan biodiversiteit, ... De ecosystemen creëren een leefbare en gezonde omgeving, voorzien in onze behoeften aan voedsel, materiaal en energie; ze reguleren het klimaat en bieden bescherming tegen extreme weersomstandigheden. Biodiversiteit is het sleutelwoord om tot gezonde en evenwichtige ecosystemen te komen. We tonen beknopt welke ecosysteemdiensten de open ruimte kan bieden.

BOSLAND GEEFT HET GOEDE VOORBEELD IN DE WAARDEVOLLE BOS- EN HEIDEGBIEDEN

Beschermde natuurgebieden, zoals Bosland, de Sahara en de vloeiveiden, leveren belangrijke habitat- en biodiversiteitsfuncties. Ze zijn de belangrijkste thuisbasis voor vele soorten en het beheer moet focussen op het maximaliseren van de biodiversiteit en het zo goed mogelijk met elkaar verbinden om populaties sterk te houden. Daarnaast leveren ze ook niet te onderschatten voordelen voor de mens. Zo zijn Bosland en de Sahara belangrijke uitvalsbasisen voor lokale en bovenlokale recreatie. Ook spelen de natuurgebieden een belangrijke rol in onderzoek en educatie.

De Boslandse bossen zijn een belangrijke opslagplaats voor koolstof en er wordt hout geproduceerd dat kan worden ingezet in de Lommelse materialencluster (zie circulaire economie). De zandige bodem van de Sahara is dan weer een belangrijke infiltratieplaats voor water, zodat de slinkende grondwatervoorraad aangevuld kan worden.

De partners van Bosland geven het goede voorbeeld. Ze maken met respect gebruik van de beschikbare ecosysteemdiensten. En tegelijkertijd zorgen ze goed voor het ecosysteem: houtproductie, ecologische corridors, speelbossen, ...

Het aandeel waardevolle natuur wordt vergroot. Het bos en de heidegebieden ten zuiden van Lommel worden verder uitgebreid, en in de belangrijke open ruimte verbindingen wordt de natuurwaarde versterkt.

BENUTTEN VAN DE VRUCHTBARE PLAGGENBODEMS IN DE GROENE OPEN RUIMTE KAMERS

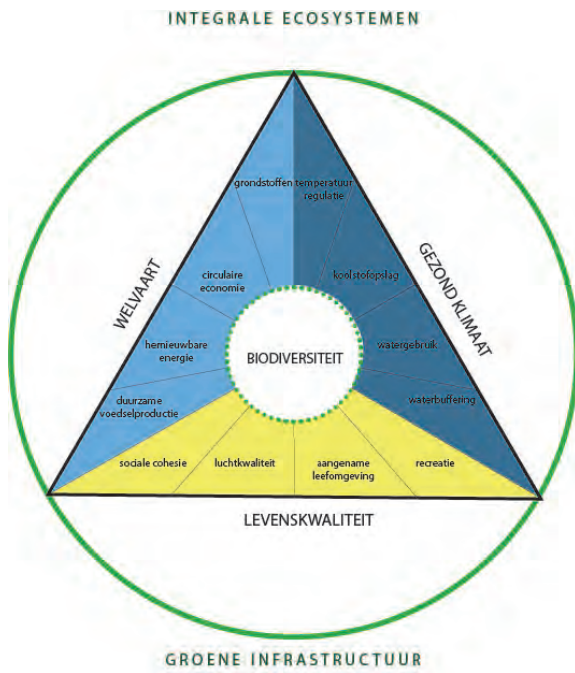
Vruchtbare gebieden hebben minder input nodig om hoge opbrengsten te verkrijgen, en moeten daarom strategisch ingezet worden voor voedselproductie. In Lommel zijn deze gebieden vlak bij de bewoning gelegen en is het extra belangrijk dat er ook andere diensten geleverd worden. De aantrekkelijkheid van het landschap moet behouden blijven en er moet een gevoel van kleinschaligheid zijn (zelfs als dit niet het geval is). Zo worden de gebieden als het ware voedsel producerend park. Ook kan er aandacht zijn voor de relatie tussen bewoner en boer door in te zetten op lokale afzet en kan men initiatieven als community supported agriculture (CSA) en volkstuinen opzetten. In de landbouw dient gebruik gemaakt te worden van zoveel mogelijk ecologische functies, zoals bodemvorming, bestuiving, erosiebescherming, natuurlijke plaagbeheersing... Dit versterkt de veerkracht van het landbouwgebied.

Waar het land dus nu enkel voordeel oplevert voor (buitenlandse?) boeren, zal het voordeel voor de Lommelaars in dit scenario toenemen.

VALLEIPARKEN BEHEERD DOOR BOEREN

Valleigebieden hebben meer te bieden dan productieve grond. Ze voeren belangrijke ecologische functies uit en leveren diensten aan de bevolking van Lommel. Daarbij komt dat het huidige landgebruik de toestand van de waterlopen zelfs verslechtert, door nitraatuitspoeling van de intensieve landbouwgronden. Een ander beheer kan het ecologisch functioneren van de waterlopen versterken, zonder voedselproductie volledig teniet te doen. De valleien zullen in de toekomst een belangrijke rol vervullen als buffer voor water. Door meer ruimte te voorzien voor wateropslag, wordt weerstand geboden aan periodes van wateroverlast en droogte. De valleien werken als sponzen voor de gemeente. Door meer natuurlijke beplanting wordt ook de waterkwaliteit verbeterd.

Verder kunnen de beken en oevervegetatie ook functies opnemen als het verwijderen van overmatige voedingsstoffen, een aantrekkelijker landschap voor recreatie, een habitat voor planten en vogels en productie van lokale voeding (melk, vlees ...). Ook hier moet de landbouw gebruik maken van zoveel mogelijk ecologische functies, zoals bodemvorming, bestuiving, erosiebescherming...



Principe integrale ecosystemen © BUUR



KANSEN VALORISEREN VOOR GRONDSTOFFEN EN ENERGIE OP DE ARME ZANDGRONDEN

Een integraal ecosysteem houdt rekening met de natuurlijke draagkracht van de bodem. Intensief aan landbouw doen op arme gronden die veel input nodig hebben om de gewenste opbrengst te behalen is niet altijd een duurzame oplossing. Op de armere gronden kan nagedacht worden over alternatieve teelten die beter geschikt zijn dan intensieve landbouwgewassen. Bijvoorbeeld gewassen die industrieel verwerkt kunnen worden tot bouwmaterialen (hout, korte-omloop-hout, industriële hennep) en restfracties voor energie, die wel tamelijk hoge opbrengsten kunnen realiseren op zandbodems. Op die manier realiseert Lommel ook een gevarieerder aanbod aan landbouwproducten (grondstoffen, energie). Deze teelten bieden ook andere voordelen, zoals een grotere koolstofopslag, een positief effect op de bodemkwaliteit en biodiversiteit. Gewassen als hennep werden ook historisch geteeld in de regio.

Naast alternatieve teelten, wordt ook ingezet op beheer en aanplant van (productie)bossen. Bossen zijn het landgebruik bij uitstek voor het leveren van verschillende ecosysteemfuncties, maar alleen als ze op ecologische manier beheerd worden en niet louter voor productie. Bossen leveren hout en biomassa die gebruikt kan worden in de materialencluster Lommel; restfracties in het energieverhaal (biogascentrales). Daarnaast zijn ze een opslagplaats voor koolstof, erg belangrijk in de strijd tegen klimaatopwarming. Om productiebossen op een duurzame manier te kunnen ontginnen is het belangrijk dat er rekening gehouden wordt met biodiversiteit. Ecologische beheersprincipes zijn belangrijk om de bossen veerkrachtig te houden bij plagen, overstromingen, branden ... Daarnaast kan het bos zo beter een functie als habitat voor verschillende soorten opnemen en is het aantrekkelijker voor recreatie.

Wanneer niet wordt ingezet op productie, kan men deze gronden ook gradueel meer natuurlijk in te richten. Zo kunnen de bestaande heidegebieden uitgebreid worden, wat zorgt voor een grotere habitat en stabielere populaties. Verder kan er op die manier meer koolstof opgeslagen worden in vegetatie en bodem, en zal de waterinfiltratie verhogen wat de watervoorraad ten goede komt. Tot slot worden de gebieden zo aantrekkelijker voor recreatie.

TIJDELIJKE ECOSYSTEEMDIENSTEN OP DE BEDRIJVENTERREINEN

Ook de niet bebouwde percelen op de bedrijventerreinen kunnen beter benut worden. De lege percelen kunnen (tijdelijk) een rol vervullen voor productie van biomassa of als tijdelijke natuur. Zo wordt ook geprofiteerd van de ondersteunende ecosysteemdiensten zoals in de natuurgebieden en productieve landschappen. Het ecosysteem moet op dit soort plaatsen zo maximaal mogelijk verweven worden met industriële functies

Bijkomend voordeel van de aanplantingen is het minimaliseren en lokaal opvangen/verwerken van milieubelastende stoffen om schade aan ecosystemen en de volksgezondheid te beperken.

Verder moet steeds voldoende vrije ruimte voorzien worden als biodiversiteitscorridor.

ECOSYSTEEMDIENSTEN BENUTTEN IN HET DORPENLANDSCHAP

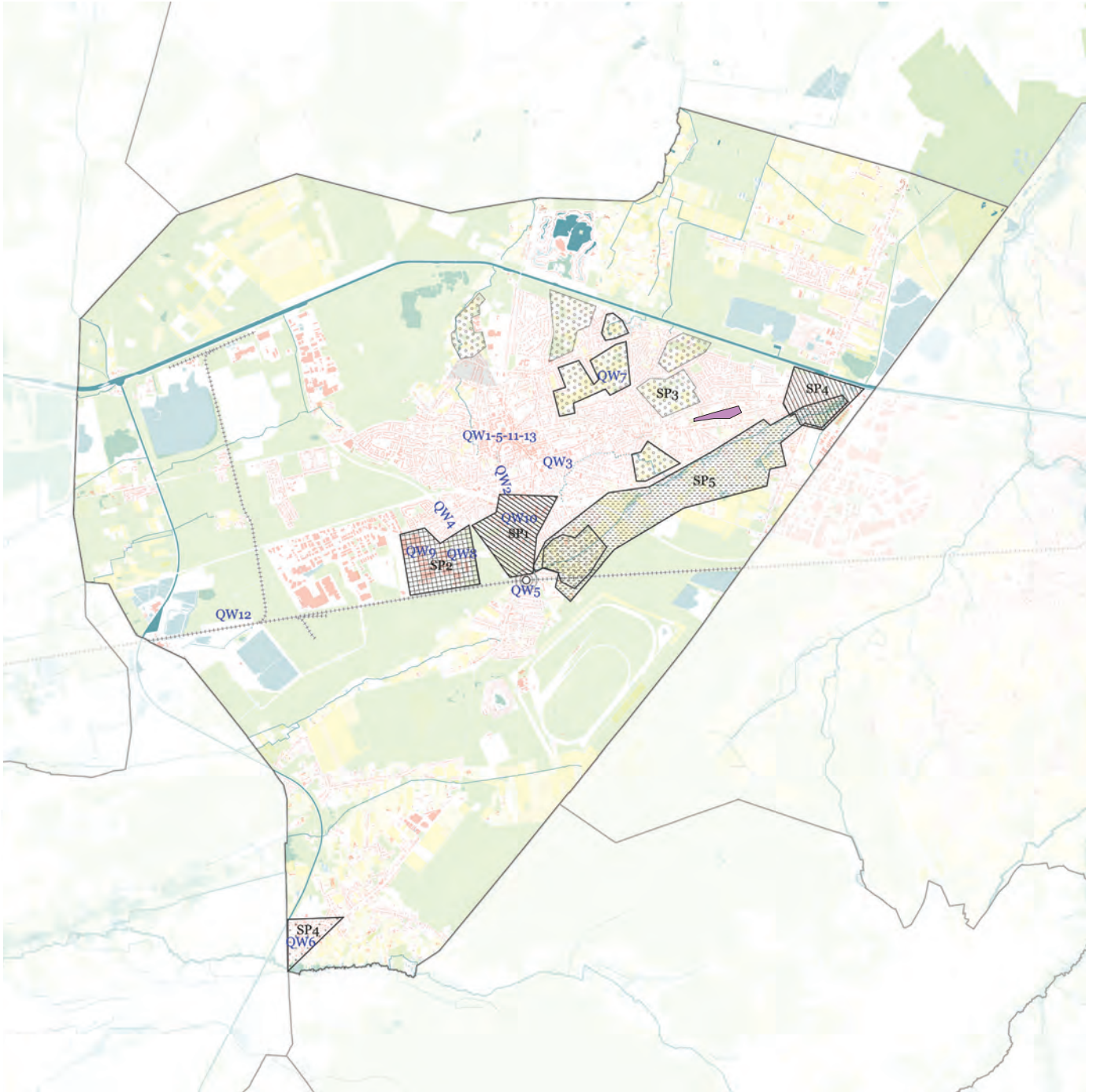
Een integraal ecosysteem beperkt zich niet tot de open ruimte. Ook in de bebouwde ruimte moet er plaats zijn voor biodiversiteit en ecosysteemfuncties. Deze leveren namelijk veel voordelen op voor de bewoners. Groen maakt de leefomgeving aantrekkelijker en, door zuivering van de lucht, het verlagen van de temperatuur en het bufferen van geluid, ook gezonder. Ook in het stedelijk weefsel moet er ruimte zijn voor het opslaan van water.

Aantrekkelijke groene pleinen en wijk- en buurtparken zijn interessant voor recreatie en ontmoeting.

Steden zijn ook interessante aanknopingspunten voor het sluiten van natuurlijke kringlopen, bijvoorbeeld door het verwerken van organisch afval tot energie of compost en het zuiveren van grijswater. Tot slot wordt de publieke open ruimte in Lommel aangevuld met een gigantisch netwerk van privétuinen. Als deze tuinen op ecologische en klimaatrobuuste manier ingericht worden kan dit de ruimte voor habitatfuncties, waterbuffering, gezonde omgeving en het lokaal sluiten van natuurlijke kringlopen drastisch vergroten.

04.

TRANSITIEAGENDA



Strategische projecten en quick wins

De transitieagenda vertaalt de ambities in een actieplan: wat moet er nu gebeuren? Die acties zitten nog wel op een verschillend niveau.

Programma's behandelen (eerder thematische) uitdagingen waarrond nog een stuk visievorming en overleg nodig is om te bepalen wat er in de toekomst moet worden uitgevoerd. De uitdaging is duidelijk, maar hoe ze moet worden opgelost niet. Of toch niet helemaal. Maar de stad moet ermee aan de slag. Het zal heel wat jaren duren vooraleer het volledige beleid rond het programma operationeel kan zijn, maar bepaalde strategische projecten en quick wins kunnen al stukken invullen.

Strategische projecten behandelen de transformatie van belangrijke zones in de stad (of een set van plekken), die essentieel zijn voor het invullen van de ambities, en ook bijdragen tot de programma's. De uitdagingen zijn van die aard dat het een volledige legislatuur vraagt om tot uitvoering te komen, of ze zelfs maar aan te zetten. Maar de doelstellingen zijn wel al ongeveer gekend.

Quick wins zijn concrete acties die de stad op korte termijn kan nemen. Het kan gaan over concrete ingrepen op het terrein, cruciale acties op vlak van samenwerken en communiceren met andere actoren, of snelle ingrepen in het instrumentarium.

Dit laatste overlapt wat met de aanbevelingen met betrekking tot **publieke slagkracht**. Dit onderdeel behandelt de aanbevelingen over de manier waarop de stad haar beleid voorbereidt en de manier waarop ze al dan niet actief stuurt. De bouwmeesterscan is een snelle scan met slechts beperkt overleg met de gemeenten in kwestie; de aanbevelingen volgen dan ook vanuit de eerste indrukken. Sommige zaken krijgt een stad of gemeente gewoon niet opgelost zonder sterke ondersteuning of actie van de hogere overheid. Een aantal **aanbevelingen aan de hogere overheid** wijzen op de belangrijkste knelpunten.

PROGRAMMA'S	ambities	strat. proj.	quick wins
01. KOPLOPER BLIJVEN IN HERNIEUWBARE ENERGIE	1	1 - 2	9 - 10 - 12
02. PILOOT IN DE CIRCULAIRE ECONOMIE	1	2	8 - 12
03. VERSTERKEN CORRECT GELEGEN WOONKERNEN	2 - 4	1 - 3 - 4	4 - 6 - 10 - 11 - 13 - 14 - 15 - 16
04. TRANSFORMATIE VERSPREIDE FUNCTIES	4 - 5	3 - 4 - 5	14
05. DUURZAAM VERPLAATSEN	1 - 2 - 3	1	2 - 3 - 4 - 5 - 7 - 11 - 16
06. PRODUCTIE IN DE OPEN RUIMTE	5	2 - 3 - 5	8 - 12

STRATEGISCHE PROJECTEN	ambities	program.	quick wins
01. STATIONSSTRAAT ALS STEDELIJKE DRAGER	2	1 - 3 - 5	2 - 5 - 9 - 10
02. EEN KOP VOOR HET KRISTALPARK	1	1 - 2	4 - 8 - 9
03. GROENE PARKENSTAD	3 - 5	3 - 4 - 5 - 6	4 - 7
04. AANPAK PERIFERE KERNEN BARRIER & KERKHOVEN	4	3	6 - 14
05. BOERENNATUUR IN VALLEI EINDERGATLOOP	5	6	

QUICK WINS	ambities	program.	strat. proj.
01. QUASI AUTOVRIJE HERINRICHTING STADSHART	1 - 2 - 3		
02. FIETSSTRAAT STATION - SOEVEREIN	1 - 2 - 3	5	1
03. MISSING LINK LEOPOLDLAAN - NEECKXLAAN	2 - 3	5	
04. LINEAIR PARK BALENDIJK	3	3 - 5	2 - 3
05. DEELWAGENS CENTRUM & STATION	1 - 2	5	1
06. HERINRICHTINGSSTUDIE KERKWEI KERKHOVEN	4 - 5	3	4
07. PAADJES GROENE LANDSCHAPSKAMERS	3 - 5	5	3
08. PROJECTDEFINITIE CIRCULAIRE ECONOMIE	1 - 5	2 - 6	2
09. PROJECTDEFINITIE HERNIEUWBARE WARMTE	1 - 5	1	1 - 2
10. LANCERING OPDRACHT MASTERPLAN DRIEHOEK	1 - 2	1 - 3	1
11. COMMUNICATIETRAJECT GROENE WANDELING	2 - 3	3 - 5	
13. BEELDKWALITEITSPLAN STADSHART & STEDELIJKE AS	2	3	
14. BELEIDSAFBAKENING WOONVERDICHTING	2 - 4	3	4
15. REGLEMENT STEDENBOUWKUNDIGE LAST	2	3	
16. FLEXIBELE GEZONEERDE PARKEERNORM	1 - 2 - 3	3 - 5	
17. UITKLAREN AGENDA BELEIDPLAN RUIMTE	alle	alle	alle

4.1 PROGRAMMA'S

PROGRAMMA 1

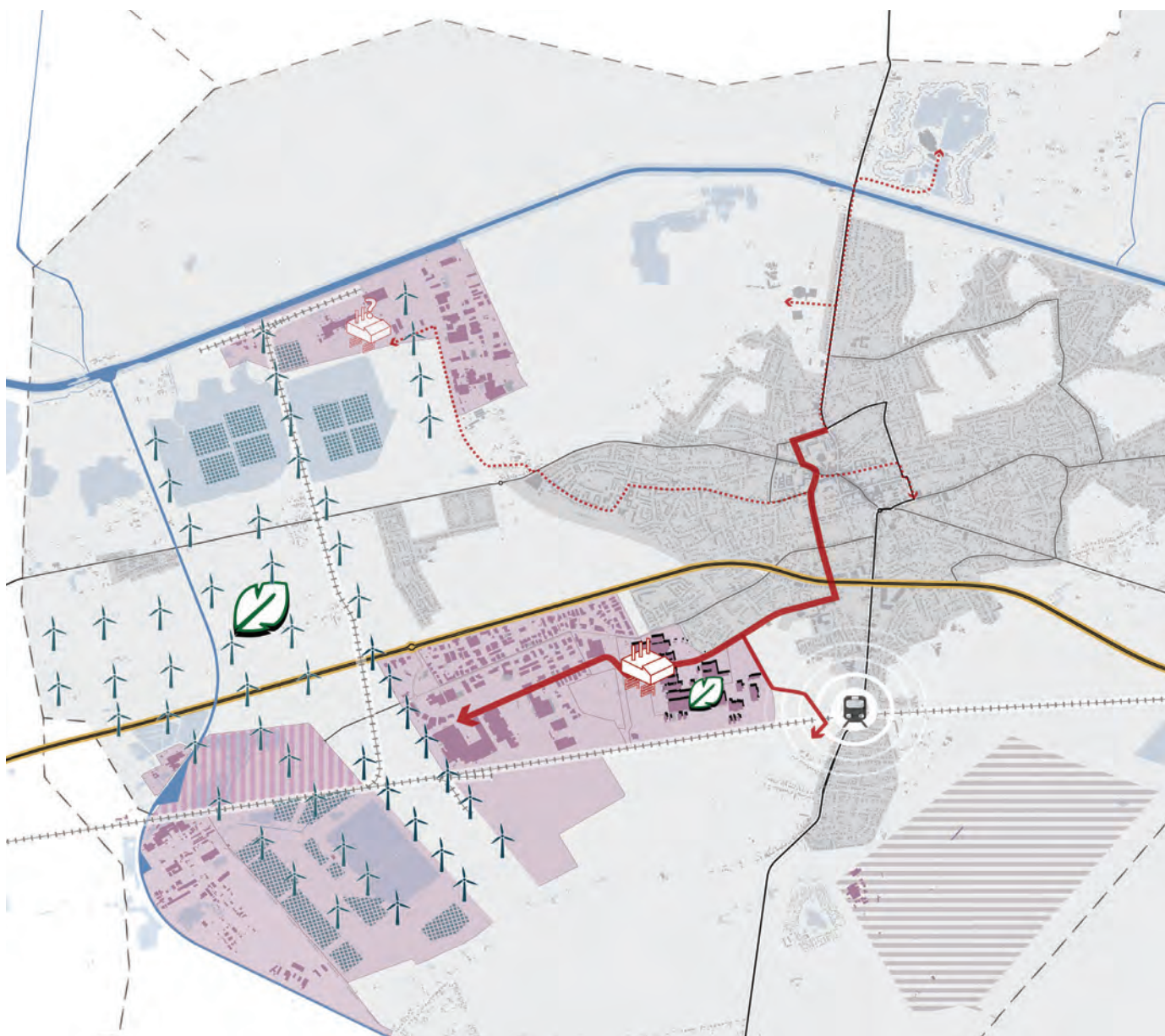
KOPLOPER BLIJVEN IN HERNIEUWBARE ENERGIE

LOKALE RUIMTELIJKE ENERGIESTRATEGIE

Lommel ontwikkelt een ruimtelijk energieplan en een bijbehorend actieplan. Dit plan omvat, naast de verdere ontwikkeling van de klassieke hernieuwbare energievormen wind en zon, een lokale warmtestrategie.

WIND & ZON: DUURZAAM GROEIEN

Lommel ontwikkelt voor windenergie een restrictiekaart, uitgaande van de criteria geluid, veiligheid, beschermde natuur en belangrijkste (erfgoed)-landschappen. Binnen de overgebleven ruimte wordt de meest zinvolle aaneengesloten ruimte geselecteerd



voor verdere ontwikkeling van windturbines. De stad waakt daarbij over het vermijden van de zogenaamde 'omsingeling' van haar stedelijk gebied. De reeds ingeslagen weg van een windwinningszone rond Maatheide en Kristalpark lijkt op 't eerste gezicht de beste om verder te bewandelen.

Voor zonne-energie zijn er nog grote potenties. Vanuit het verhaal van zuinig en meervoudig ruimtegebruik, kan een herhaling van megaproject Solar Park moeilijk worden ondersteund. Lommel heeft nog zeer veel potenties binnen het bebouwde weefsel: in de woonkernen en op de bedrijventerreinen. Lommel ontwikkelt een actieve aanpak voor het inzetten van de daken en reeds ingenomen ruimte. Dit betekent een heel actieve campagne naar de bevolking enerzijds, reeds aangezet met het project 'zonnetuintjes'. Dit betekent ook een actieve en grootschalige aanpak naar de bedrijven anderzijds, zowel gericht op individuele aanpak als op de realisatie van een nieuw grootschalig solar park op terreinen van verschillende bestaande bedrijven.

De stad onderzoekt de kansen om zonne-energie te verplaatsen naar de waterplassen, op een manier die de ecologische waarde minimaal aantast.

EEN WARMTENET OP GEOTHERMIE (& RESTFRACTIE BIOMASSA)

De stad benut de enorme potenties die nog vrijliggen voor hernieuwbare warmte. Er is al heel wat onderzoek gebeurd, dat onderdeel kan zijn van een lokale warmtestrategie. De verschillende puzzelstukken worden (waar nodig geactualiseerd en) samengelegd.

Enerzijds is er al kennis over de bestaande warmtevragers: deze worden aangevuld met de nog geplande grootschalige (her)ontwikkelingsprojecten (stedelijke as, ontwikkeling Kristalpark,...). Anderzijds is er al verkennend onderzoek naar diep geothermie.

Vanuit deze puzzel volgt een voorlopige planning van warmtenet dat (evt. op termijn) gevoed wordt via diepe geothermie. Een suggestie hiervoor is te vinden op de kaart. Hieraan gekoppeld worden de zones aangeduid die op het warmtenet kunnen worden aangesloten, en zones waar gebouwen op individuele basis worden aangepakt. Dit warmtezoningsplan gaat dan gepaard met de ontwikkeling van een reeks instrumenten, die het warmtenet zullen ondersteunen: verbod op gasaansluiting voor nieuwbouw en aansluitingsverplichting (bv. via verordening), behoud van reservatiestroken waar nodig, ondersteunende premies. Bij de heraanleg van publiek domein worden de wachtbuizen voorzien (bv. fietspad

Meysterbergen, bv. fietsroute Kristalpark, bv. fietsstraat Vreyschoring).

Lommel gaat actief op zoek naar een partij die haar kan helpen om het project van warmtenet op diepe geothermie concreet maken - welke investeringen zijn nodig, welke partijen zijn betrokken als uitvoerders, hoe verloopt de exploitatie,... - hiervoor de financiering te regelen (investeerders, subsidies,...) en de uitvoering voor te bereiden. De grootste kans hiervoor lijkt de pas opgerichte firma Hita, specifiek voor dit doel in het leven geroepen in juni 2019. De stad zal actief werken aan de condities om een dergelijk project te ondersteunen. Ze kan dit via engagementen op vlak van ondersteuning vergunningverlening, deelname aan opmaak subsidiedossiers, ter beschikking stellen van een coördinator binnen de eigen diensten, het (laten) reserveren van de meest geschikte locaties,... Lommel zal minstens voor de call groene energie 2020 van het Vlaams Energie Agentschap (of een soortgelijk toekomstig subsidieprogramma) een concreet project voorleggen, samen met de partners die potentieel in de uitvoering en exploitatie deelnemen.

Bijkomend worden de potenties van biomassa onderzocht. Indien op de Lommelse bedrijventerreinen een biomassahub wordt gerealiseerd (zie 2^{de} programma) kunnen de onbruikbare restfracties evt. mee ingezet worden in het warmtenetverhaal.

EEN AANPAK VOOR ALLE GEBOUWEN

Naast hernieuwbare energie, zet de stad actief in op versnelde energierenovatie van de gebouwen. Hiervoor zijn voldoende voorbeelden beschikbaar (energieloketten, collectieve wijkrenovatieprojecten, goedkope leningen, samenaankoop en ontzorging,...): we werken dit niet verder uit.

WERKEN AAN CAPACITEIT EN ORGANISATIE

Binnen de diensten wordt een afdeling energie uitgebouwd die actief de samenwerking met potentiële investeerders organiseert, subsidievoorstellen opmaakt, trajecten naar bevolking en bedrijven opzet... Bovendien zal Lommel onderzoeken op welke wijze haar lokaal warmtenet best kan worden geëxploiteerd, en of het zinvol is hiervoor een lokaal warmtebedrijf op te richten.

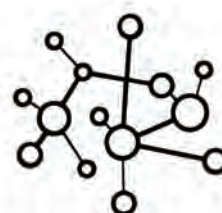
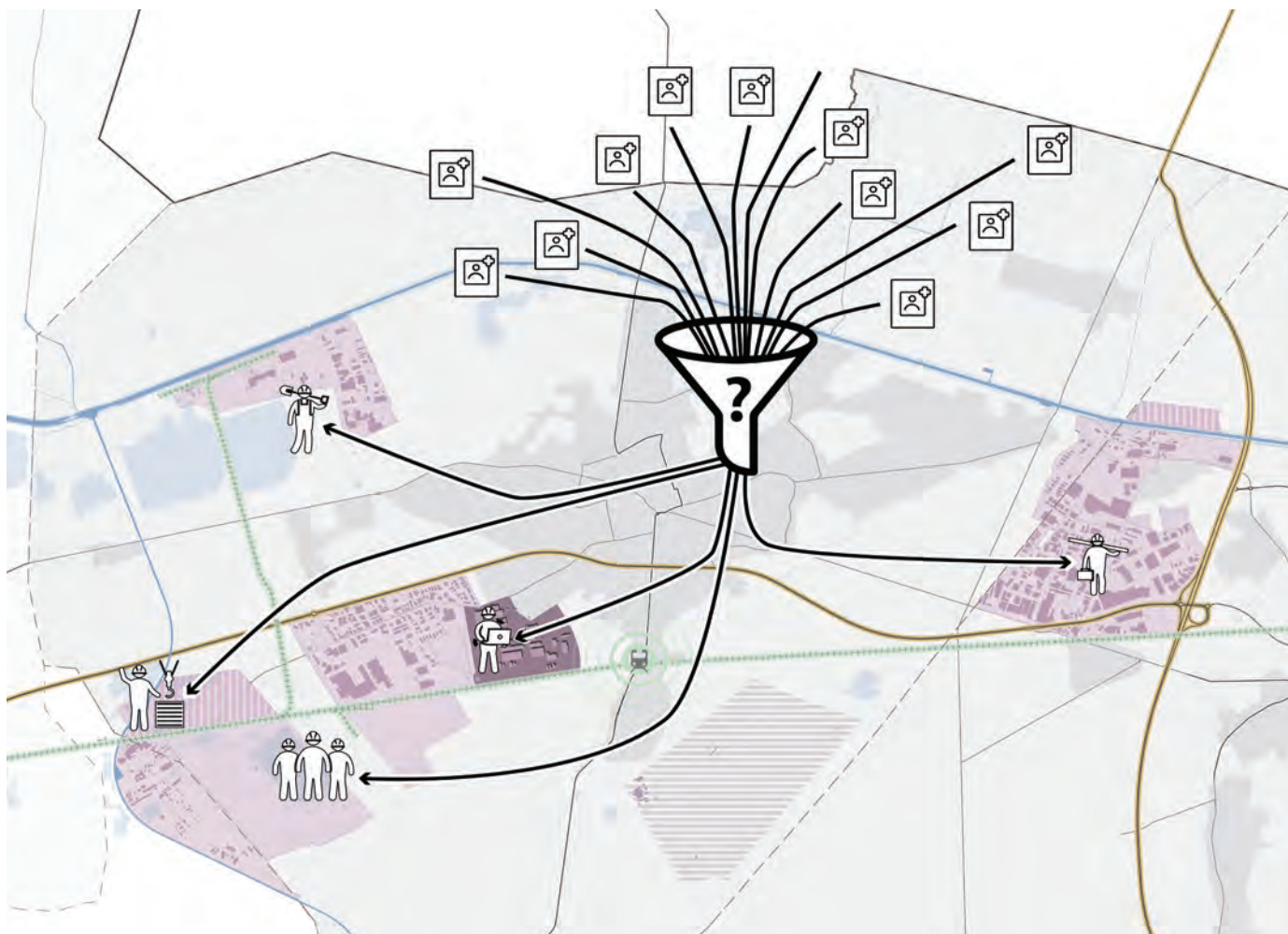
PROGRAMMA 2

PILOOT IN DE CIRCULAIRE ECONOMIE: MATERIALENCLUSTER LOMMEL

FOCUS IN HET CIRCULAIRE VERHAAL

'Lommel, circulaire stad' is een mooie ambitie, die echter enorm ruim kan gaan. Circulariteit is gericht op het vermijden van onnodig verbruik en het sluiten van kringlopen op alle schaalniveaus (van gebouw over wijk tot regio) en in alle types stromen (materiaal, water, energie,...). Veel van deze uitdagingen - circulair bouwen,

stimuleren van deeleconomie en 'product as a service',...
- zijn overall relevant en worden hier niet uitgewerkt. Dit programma focust wél op wat specifiek is voor Lommel. Deze stad met haar uitgestrekte (te vernieuwen en nog onontwikkelde) bedrijventerreinen kan toekomstgerichte activiteiten en investeringen aantrekken die elders in Vlaanderen moeilijker inpasbaar zijn, omdat er minder ruimte voor is of mindere bereikbaarheid.



Vanuit eerste onderzoeken lijkt Lommel, samen met de buurgemeenten, de troeven in handen te hebben om uit te groeien tot een circulaire materialencluster of een van de 'materialenhubs' zoals beschreven in het onderzoek 'Lage Landen'¹¹. De Lommelse regio kan de plek zijn waar stromen (gebruikte) materialen samen komen en een verwerking krijgen tot nieuwe grondstoffen, die dan weer elders in Vlaanderen kunnen worden gebruikt. Er is de ruimte voor opslag en verwerking van bulk. Er is een potentieel zeer goede spoorontsluiting. Er is (wat beperktere) waterontsluiting. Er zijn vandaag al tal van activiteiten in deze sector die los van elkaar opereren: recyclagebedrijven, bedrijven die afval (biomassa) omzetten in energie, transport en logistiek. Het idee valt niet uit de lucht. Er zijn bestaande studies - bv. de studie NOLIMIT voor Nolim Park op initiatief van de POM, de studies naar de potenties van Lommel als hun in het biomassaverhaal door VITO, de studie Kempische As. Maar ze zijn nooit geïntegreerd in één heldere visie voor Lommel of Lommel en regio. En vooral: er gebeurt weinig mee. Taak nummer één is om de niche waarin Lommel en de regio zich willen profileren, helder te krijgen. De studies naar de potenties in het circulaire verhaal worden samengelegd en geactualiseerd voor alle bedrijventerreinen van Lommel en Pelt, eventueel ook de buurgemeenten op de Kempische As.

Aanvullend zijn er de grote potenties als energiereconversiepark (ECP), waar (bio-)afval omgezet wordt in energie, zoals in vorig programma besproken.

DE JUISTE RUIMTE VOOR INNOVATIE

Veel goedkope vrije kavels zijn zeker geen garantie voor investeringen door vernieuwende bedrijven. Daartoe zal een katalysator nodig zijn: een plek waar onderzoek en innovatie kan plaatsvinden. Een ruimte voor innovatie die ondersteunend kan zijn aan vernieuwing in bestaande bedrijven of die nieuwsoortige bedrijfsactiviteiten genereert, die in deze regio kunnen doorgroeien. Dat is allesbehalve evident in een stad als Lommel, waar geen groot kenniscentrum aanwezig is dat spin offs rond zich genereert. Om toch kansen te creëren kan enerzijds een aantrekkelijke investeringsruimte voor innovatie in de materialensector gecreëerd worden: een compacte 'materialencampus' die gereserveerd is voor innovatie in deze sector en die opgezet wordt rond een eerste set van (wellicht gesubsidieerde) pilootprojecten.

Dergelijke innovatieve campus zal tegelijk het uithangbord zijn van zowel de stedelijke bedrijventerreinen als de stad zelf. Duurzaam bereikbaar

voor personen én goederenstromen vanuit de regio, ingeplant in een aantrekkelijke stedelijke context die past bij het vernieuwend karakter van deze economie, in een aantrekkelijke omgeving en liefst nog in gebouwen die gelinkt worden aan de lokale eigenheid. Lommel heeft hiervoor de geknipte lokatie: we wijden er het 'strategisch project 'een kop voor het Kristalpark' aan.

EEN ACTIEVE AANPAK DOOR STAD & PARTNERS

De stad zal samen met partners haar afwachende houding t.a.v. de invulling en vernieuwing van haar bedrijventerreinen omdraaien in een proactieve aanpak, waarbij ze Vlaanderen toont welke potenties zij heeft om bij te dragen aan de duurzame transitie op Vlaams niveau. Ze doet dit samen met partners: de POM is wellicht de correcte trekker van dit verhaal op korte termijn. Voor het aspect biomassahub kan contact met VITO de juiste partners helpen in beeld krijgen. Gemeente Pelt is een evidente partner door gelijkaardige belangen m.b.t. haar bedrijventerreinen. Samen bekijken ze in hoeverre de nv Nolimpark hierin een rol kan opnemen.

Dit partnerschap financiert een beperkte opdracht om samen een actief een aantrekkelijk project te definiëren dat Vlaamse en/of internationale ondersteuning kan genereren. Voor innovaties in de circulaire economie zijn heel wat subsidiekanalen: de evidente zijn de subsidiemogelijkheden van OVAM en de calls van Vlaanderen Circulair. Maar ook andere instellingen zorgen voor medefinanciering: het Europese Interreg programma, fonds duurzaam materialenbeheer, de Vlaamse milieuholding en Trividend, ... Zodra een eerste subsidie bekomen is die een beperkt trekkerschap kan financieren, kunnen de vervolgstappen worden onderzocht en voorbereid.

Naast het onderzoek van subsidiemogelijkheden, kan een aantrekkelijk gedefinieerd project ook ingezet worden om de Vlaamse kenniscentra te benaderen i.f.v. nieuwe allianties, met het oog op opvangen van spin offs of onderzoeksprojecten waarvoor zij zelf geen ruimte vinden in de directe omgeving.

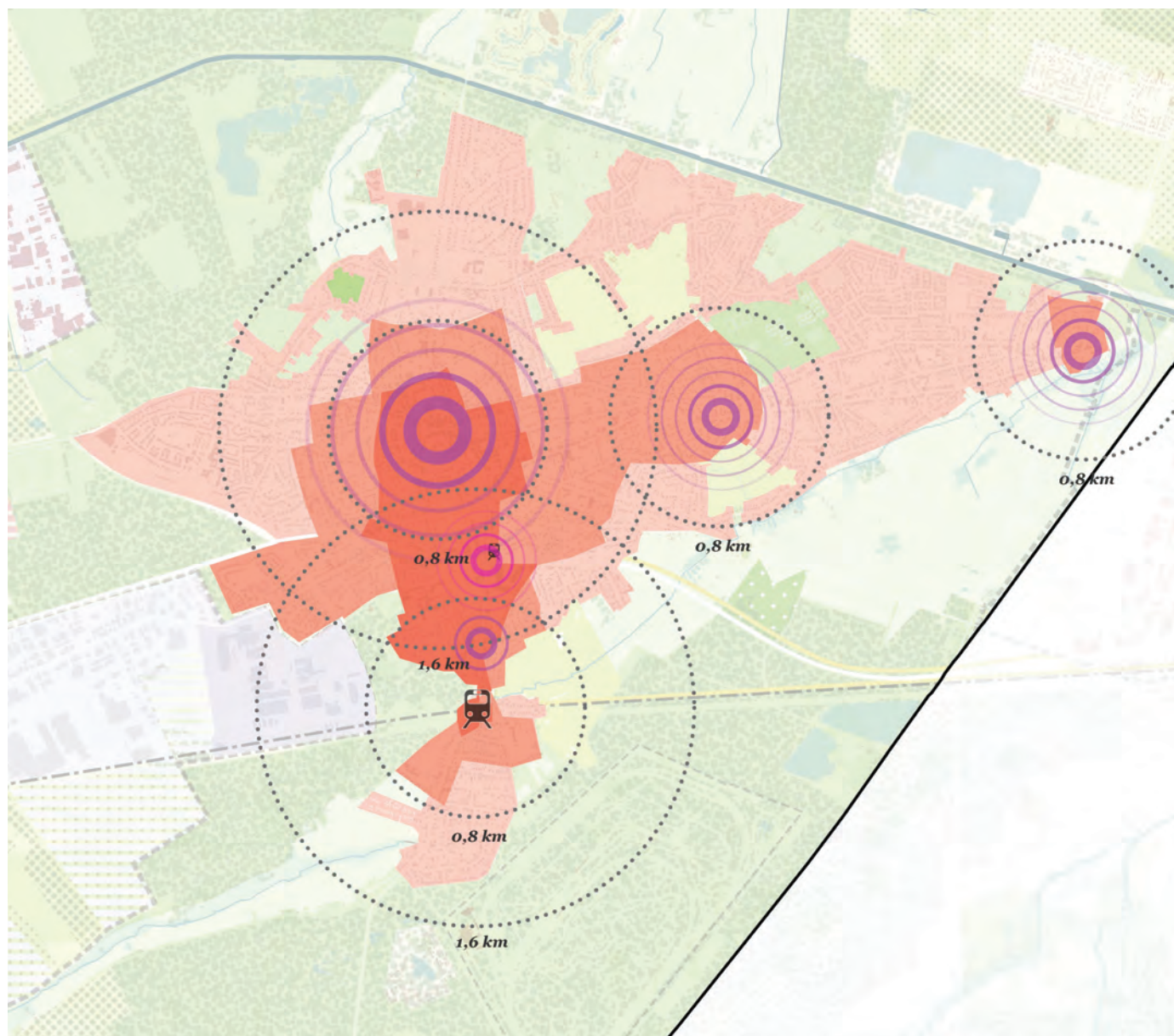
PROGRAMMA 3

SELECTIEF VERSTERKEN VAN DE CORRECT GELEGEN WOONKERNEN

HELDERE AFBAKENING VAN WAT KAN VERSTERKT

De stad maakt om te starten een heldere afbakening op kaart van de te ondersteunen woonkernen. Hier onderscheidt ze drie zones. Ten eerste een 'stedelijk' centrum waar actief wordt gewerkt aan versterking van woon- en ander programma, dat

de rol van Lommel als voorzieningenpool op stads- en bovenlokaal niveau versterkt. Dit stadscentrum loopt van stadshart - sterkst voorzieningencentrum - tot station - hoogste knooppuntwaarde -. Ten tweede, zones voor kernversterking: delen van de bestaande woonkernen die een rol kunnen of moeten opnemen in de verdichting van het wonen, buiten het meest 'stedelijke' centrum. En ten derde, de 'te consolideren' woongebieden die oké gelegen



zijn en ondersteund worden qua woonkwaliteit, maar waar woonverdichting nu niet aan de orde is.

Zoals toegelicht in de ambitie, is het niet direct evident waar de grens ligt tussen de tweede en derde zone, omdat vele wijken binnen de juiste condities vallen en er weinig duidelijke grenzen of onderscheidende kwaliteitskenmerken zijn. Omdat de ruimtereserves voor wonen sowieso vele malen de behoeften overstijgen, werd hier een eerder beperkte zone voor te versterken woonwijken voorgesteld, zodat de verdichting maximaal op korte fietsafstand van de voorzieningencentra wordt geconcentreerd. De stad zal, als eerste stap, de hier voorgestelde grenzen evalueren vanuit een grotere terreinkennis.

VERDICHTINGSMOGELIJKHEDEN VERSOEPELEN ...

Aan de afbakeningskaart van de zones worden nieuwe bouwvoorschriften gekoppeld. Deze bouwvoorschriften blijven voor de 'te consolideren' zones eerder beperkend, zoals vandaag. De basis waarvan wordt vertrokken is open bebouwing met de klassieke bouwhoogte, zonder inbreiding, nieuwe wegenis noch tweede orde bouwen. Wel laten de voorschriften de flexibiliteit om het normaal toegelaten aantal woningen op een andere, compactere, manier te realiseren. Dit niet om meer 'hard' programma te realiseren, maar om kwaliteit voor de omgeving toe te voegen; meer (collectief) groen, beter zicht op het landschap, betere relatie met andere functies,...

In de zone 2, de te versterken woonzones, zijn de bouw mogelijkheden groter. Hier is woonverdichting toegestaan: een mix van verschillende woningtypes, dus ook gestapeld, is mogelijk maar blijft van een schaal die goed inpasbaar is; een bouwlaag meer dan de omgeving is aanvaardbaar; inbreiding met wegenis of tweede-orde bouwen is niet uitgesloten. Per project wordt de goede afstemming op de directe omgeving geëvalueerd en worden de juiste lasten opgelegd (zie hieronder).



Ook in zone 3 kunnen inbreidingsprojecten; ze krijgen hier een meer stedelijker karakter. Gebouwen van vier bouwlagen en meer, zijn niet uitgesloten. De woningtypologie is compact (rijwoningen, compacte co-housing, appartementen,...). De projecten vertonen een zekere dichtheid, omdat ze tegelijk worden ingezet als hefboom voor de versterking van het stadshart en de stedelijke as.

... INFORMEEL OF VERORDENEND

De zonering en voorschriften worden in eerste instantie als interpretatie van de goede ruimtelijke ordening (voor de aspecten woonverdichting) vastgelegd door college en gemeenteraad. Hieraan koppelt de stad ineens haar keuzes over de afwijkingsmogelijkheden van verkavelingen en BPA's i.k.v. 'ruimtelijk rendement'.

De stad bespreekt deze visie met de provincie en overlegt of deze haar interpretatie van de goede ruimtelijke ordening kan ondersteunen en toepassen in de vergunningverlening in beroep. De stad kan ervoor opteren, indien dit twijfelachtig lijkt, om haar visie juridisch te verankeren. De beste oplossing hiervoor lijkt een contouren-RUP¹⁵.

(HER-)ONTWIKKELINGSPROJECTEN AANJAGEN EN MEERWAARDEN VOOR OMGEVING AFDWINGEN

De ambitie 'centrum met (stedelijke) allure' stelt het verdichten van programma en creatie van een aantrekkelijk en levendig ('stedelijk') centrum in het stadshart, voorop. Dit komt tot stand door een combinatie van publieke investeringen (zie verder) en het inzetten van private herontwikkelingsprojecten voor kwaliteitsverbetering in de kernen. Binnen het lopende raamcontract 'stedenbouwkundige ontwerpen en masterplannen' werden reeds een reeks herontwikkelingssites in kaart gebracht, die elk op hun eigen manier bijdragen aan een versterkt netwerk van zachte verbindingen en publiek groen; het project 'Groene Wandeling'.

Tegelijk wordt de kans van de as centrum-station benadrukt, waar stedelijke programma's kunnen uitgebreid en aangevuld. Deze ontwikkeling vraagt ten eerste om een pro-actieve projectmatige aanpak van deelprojecten, en het management van het geheel. Voor de stedelijke as is deze ambitie uitgewerkt in een strategisch project, hieronder besproken.

De stad ontwikkelt instrumenten om enerzijds grotere dichtheden en bouwhoogte toe te laten, en deze tegelijk in te zetten voor meerwaarden voor de omgeving. Ze moeten bijdragen aan aangename omgevingen, niet kwaliteitsverlies. De stad ontwikkelt ten eerste een visie op welke inbreidingsprojecten welke soort meerwaarden moeten genereren. De 'Groene Wandeling' geeft hieraan een eerste invulling, binnen het thema publiek groen en zachte verbindingen. De stad vult aan met een onderzoek naar goede locaties voor buurtparkings, deelwagens, en andere wijkvoorzieningen.

De stad dwingt ten tweede de bouwheren om bij te dragen via bv. een reglement stedenbouwkundige lasten¹², dat oplegt dat elke project bijdraagt aan het opvangen van de maatschappelijke kosten van woonverdichting: investeren in publiek groen, in voorzieningen voor zacht verkeer, in buurtparkings of deelmobiliteit,... Indien het niet zinvol is een dergelijke last in situ uit te voeren, kan deze geheven als financiële last die door de stad wordt benut voor investering in de omgeving¹³. Een alternatief om te garanderen dat elk project bijdraagt aan de omgeving, kan geregeld via het brede PPS-principe: de bouwvoorschriften zijn in principe beperkend, maar afwijkingen naar meer dichtheid zijn mogelijk voor projecten van algemeen belang. Deze vereisen simpelweg een overeenkomst met de overheid¹⁴.



Ook in de te versterken kern Barrier zal het onvoldoende zijn om de markt gewoon af te wachten; ook deze kern krijgt uitwerking in een strategisch project.

INVESTEREN IN KWALITATIEF PUBLIEK DOMEIN

Uiteraard gaat kernversterking niet enkel over woonverdichting, en de extraatjes die daarbij opgelegd kunnen worden. De stad garandeert een basis woonkwaliteit in de drie zones, met haar investeringen in kwalitatieve publieke ruimte, toegankelijkheid publiek groen voor dagelijks gebruik, verkeersveiligheid en een basisaanbod voor mobiliteit.

Specifiek voor het stadshart wordt stap voor stap het autoluw karakter uitgebreid en versterkt, zodat het publiek domein meer beschikbaar komt voor verblijf, ontmoeten, zacht verkeer. Ten eerste wordt het doorgaand verkeer langs de kerk geweerd, en worden de autoverbindingen tussen stadshart en omliggende woonwijken afgebouwd in het voordeel van de fiets (zie programma mobiliteit). Tegelijk wordt het stadshart met de omgeving verbonden via snelle en veilige fietsroutes. Zo wordt de Vreyshorring minstens fietsstraat en op termijn beperkt tot lokaal autoverkeer. Dit betekent dat bij heraanleg van straten in het stadshart, systematisch wordt gekozen voor een maximaal autoluw karakter en een sterke beperking van het parkeeraanbod op straten en pleinen. De eerstvolgende heraanleg in het stadshart voorziet bv. enkel bovengronds parkeren voor gehandicapten en deelwagens. De stad ontwikkelt een beeldkwaliteitsplan voor het publiek domein in het stadshart, vanuit deze principes.

... EN IN VOORZIENINGEN

Bovendien garandeert de stad een voldoende dagelijks voorzieningenniveau in de reeds genoemde voorzieningencentra. Enerzijds gaat dit over de gemeenschapsvoorzieningen. Anderzijds ondersteunt de stad ook actief de commerciële voorzieningen in de aangeduide centra. Ze zet hiervoor verschillende instrumenten in: aanpak van het publiek domein (bv. dagelijks voorzieningencentra op de Stationsstraat en in centrum Barrier); ondersteunend handelsbeleid. Dit laatste kan ook inhouden, de afbakening van winkelgebieden waarin handel wordt afgedwongen of gefaciliteerd. Opnieuw kan dit op niveau van beleidsbeslissing of verordenend. Voor deze laatste optie is een RUP de veiligste manier¹⁶.

PROGRAMMA 4:

LANGE TERMIJN BELEID VOOR TRANSFORMATIE VERSPREIDE FUNCTIES

**KORTE TERMIJN: MAX. BEVRIEZEN
VERSPREIDE BEBOUWING**

Voor de woonomgevingen die niet in programma 3 zijn afgebakend, noch behoren tot de te transformeren kernen Kolonie, Werkplaatsen of Kerkhoven, wordt op korte termijn de ontwikkeling maximaal bevroren. Alle woonontwikkeling die juridisch gezien kan worden geweigerd, wordt vermeden. Dat betekent een totaalverbod op verdichting in termen van opsplitsing woningen, bouwen van meergezinswoningen, tweede orde bouwen, realiseren van nieuwe wegenis, en verkavelen van percelen in kleinere kavels¹⁷. Deze principes worden mee opgenomen in de beleidsbeslissing (en evt. later RUP) m.b.t. de bouwmogelijkheden binnen de kernen, zoals hierboven besproken. Zo worden de bijkomende inwoners maximaal in de kernen opgevangen.

Ook op andere manieren wordt de dynamiek uit deze woonlinten en verspreide bebouwing geweerd. De stad voert in deze linten een zeer restrictief beleid rond 'harde' voorzieningen: enkel zaken die zeer nauw aansluiten bij het openruimtegebruik (bv. hoefwinkel, bezoekerscentrum natuurgebied, kleinschalige B&B gericht op openruimtegebruikers,...) kunnen nog in de verspreide bebouwing worden gerealiseerd. De verspreide bebouwing valt dus onder de winkelarme gebieden in het kleinhandelsbeleid. De linten zijn ook niet in eerste instantie de omgevingen waar het sterkst wordt geïnvesteerd in de publieke ruimte: deze investeringen worden naar de kernen gericht. Wel kan de stad maximaal investeren in de verbetering van de

blauwgroene structuur en het agrarisch gebruik, als voorafname op de latere transformatie.

De stad bevestigt tenslotte formeel dat de WUG (behalve evt. Wijerken als strategische reserve) niet langer voor wonen in aanmerking komen, en vermijdt hierover een dubbelzinnige houding naar eigenaars toe. De stad verzoekt het Gewest de bestemmingwijziging door te voeren zodra de beslissing over vergoeding van planschade door Vaanderen is gevallen. Indien deze beslissing uitblijft, evalueert de stad in overleg met de provincie of een eigen planningsinitiatief wel nodig is, dan wel de WUG binnen het huidige kader voldoende tegen ontwikkeling zijn beschermd.

AFBOUW VERSPREIDE BEBOUWING ?

Op dit moment zijn de instrumenten nog niet voorhanden om een beperkte bijkomende verspreide ontwikkeling te weren (m.n. op de woonkavels aan uitgeruste weg). De stad volgt actief de ontwikkeling van het instrumentarium op, die zal toelaten om bouwmogelijkheden buiten de kernen te schrappen, zoals de verhandelbare ontwikkelingsrechten of grondenbanken. De stad bereidt zich voor om dit instrumentarium op grote schaal in te zetten, door al een visie te hebben op de prioritaire sending en receiving sites. Het aanbod aan onbebouwde kavels is zeer groot. Als prioritaire 'sending sites' komen alvast (naast de evidente zoals kavels met waterproblematiek of grote impact op de natuurwaarden) de zones naar voor waar de openruimteverbindingen i.k.v. het project 'parkenstad' moeten worden versterkt. Op lange termijn kunnen de instrumenten voor het schrappen van bouw kavels ook ingezet voor de verplaatsing van bestaande woningen aan de orde zijn. Momenteel lijkt dit nog onwaarschijnlijk.

Op dit moment kan de stad wel al actief via overleg met eigenaars het onbebouwbaar maken van cruciale kavels koppelen aan verdichtingspotenties in het stedelijk gebied. Waar geen andere evidente stedenbouwkundige lasten voor een verdichtingssite zijn, kan deze bijdrage de stedenbouwkundige last vervangen. Opgelet, dit kan momenteel enkel via onderling akkoord, bv. in een overeenkomst met de verschillende betrokken eigenaars¹⁸.





FINANCIEEL BELEID ONTMOEDIGT VERSPREIDING

Tenslotte differentieert de stad haar financieel beleid op een manier die het bouwen en wonen in de geselecteerde kernen aantrekkelijker maakt dan erbuiten. Ze evalueert hiertoe haar premies en belastingen. Zo kan de heffing op onbebouwde percelen en op leegstand, beter verlaagd of gesupprimeerd buiten de kernen, en maximaal gemaakt in het stedelijk centrum en de zones voor kernversterking. Stedelijke heffingen voor diensten en infrastructuur (aansluitkost riolering, afvalophaling,...) worden best in omgekeerde zin gedifferentieerd. Idem met ondersteuningspremies voor investeringen in gebouwen, zoals renovatiepremies.

DRIE GEISOLEERDE KERNEN TRANSFORMEREN

Blijft het moeilijk vraagstuk van de drie kleine en eerder geïsoleerd gelegen kernen Kolonie, Lommel-Werplaatsen en Kerkhoven. Ze liggen alledrie op behoorlijke afstand van stadscentrum en station. Enkel in Kerkhoven is sprake van een goed herkenbaar dagelijks voorzieningencentrum en een regelmatige busbediening. Voor alle drie zijn er echter goede redenen om een ander toekomstperspectief te formuleren dan voor de verspreide bebouwing. Voor Kerkhoven formuleren we hieronder de aanpak in een strategisch project.

KOLONIE EN WERKPLAATSEN: BACK TO BASICS

Voor Lommel Werkplaatsen lijkt het perspectief evident: een maximaal behoud en herstel van de erfgoedwaarden als residentiële tuinvijk bij de metaalfabriek van Lommel en Overpelt. Elke ontwikkeling - verbouwingen, investeringen in publiek domein en gemeenschapsvoorziening - wordt binnen deze context geëvalueerd. De kern steunt op het voorzieningenapparaat van Lommel centrum dat op redelijke afstand ligt.

Voor Kolonie is de referentie naar het verleden - de heel bijzondere agrarische geschiedenis met wateringen/vloeiweiden en staatsboerderijen - veel verder te zoeken. Delen van de wateringen zijn voldoende bewaard en beschermd naast de huidige woonkern. Maar binnen de verkaveling zijn slechts enkele hoeven overgebleven. De stad ontwikkelt op lange termijn een aanpak om de functies in Kolonie stilaan terug te verbinden met dit agrarische verleden en de waardevolle open ruimte errond: bv. in zelfvoorzienende bewonersgroepen gericht op lokale landbouw, in lichte vormen van natuurgericht toerisme,... Op korte termijn is dit nog heel abstract en wordt de kern 'geconsolideerd': geen woonverdichting, geen versterking van 'harde' functies. Kolonie kan steunen op het voorzieningenapparaat in Barrier, dat actief wordt ondersteund. Investeringen in gemeenschapsvoorzieningen richten zich maximaal op het nog aanwezige erfgoed.



Wateringhuis | © Stad Lommel

PROGRAMMA 5
DUURZAAM VERPLAATSEN VIA INFRASTRUCTUUR- EN MOBILITEITSBELEID



FIETSINFRASTRUCTUUR VERSTERKEN!

Voor de verplaatsingen tussen de wijken en het stadscentrum, tussen de wijken onderling, en naar het station, wordt maximaal de fiets gepromoot. De stad versterkt hiervoor de fietsverbindingen tussen de wijken en het centrum. Dat betekent veilige fietsroutes, waar het autoverkeer op de tweede plaats komt. Hieronder vallen o.m. de realisatie van een dubbele veilige fietsverbinding tussen Kristalpark en stedelijke as (Balendijk en route naar het nieuwe stedelijke plein), de noord-zuidroute van station naar kanaal via o.m. de Vreyshorring, en een oost-west-as van Maatheide-Heeserbergen tot Barrier.

De routes naar stadscentrum en grootste tewerkstellingsplaatsen worden aangevuld met een circulaire route: deze heeft enerzijds een recreatieve functie omdat ze de belangrijkste openruimtekamers onderling verbindt. Anderzijds vormt ze snelle functionele verplaatsingen tussen de verschillende dorpen rond het stadscentrum. Voor deze circelvormige route zijn, vooral aan de oostzijde, nog heel wat nieuwe verbindingen door de openruimtekamers nodig. In afwachting hiervan werkt de stad een alternatief langs rustige woonstraten uit.

De stad promoot de routes met signalisatie en de nodige communicatie.

KANSEN SPARTACUS OPEN HOUDEN

De stad kan uiteraard niet autonoom beslissingen afdwingen over het structurele, hoogwaardige openbaar vervoer. Bij elke beslissing over herontwikkelingen rond station en rond de N71, verzekert de stad echter dat het doortrekken van Spartacus tot Lommel (snelle verbinding naar Hasselt) en de realisatie van een halteplaats aan station of aan de kruising N71-Stationsstraat, niet wordt gehypothekeerd. Het spreekt voor zich dat het pleidooi voor de realisatie van deze vlotte OV-verbinding, onder welke vorm dan ook, bij Vlaanderen wordt voortgezet.

AUTOBEZIT OMLAAG

Het wagenbezit in de stilaan verdichtende kernen wordt teruggedrongen door een aanbod aan deelwagens: dit laat toe dat gezinnen geen tweede wagen willen hebben en mensen met slechts occasionele nood aan autoverplaatsingen ook zonder wagen over voldoende vervoersmogelijkheden beschikken. De stad onderzoekt de verschillende bestaande systemen voor commercieel autodelen en gaat actief in overleg met de aanbieders. Enerzijds is het logisch om deze aan te bieden op de

mobipunten (eerste gepland aan het station), anderzijds wordt een deelwagen best zo dicht mogelijk bij het meest verdichte centrum geplaatst: ook hier wordt een mobipunt ontwikkeld. Op termijn komen de andere voorzieningencentra zoals Lutlommel aan bod. De minimale ambitie van 5 deelwagens per 10.000 inwoners wordt gehaald tegen het einde van de legislatuur. Naast onderzoek van de commerciële systemen, promoot Lommel actief het particuliere autodelen. Via autodelen.net kan info over elk systeem worden bekomen.

De stad hoeft niet alleen in te staan voor de kosten die evt. verbonden zijn aan het dekken van de commerciële risico's in de opstartfase. Lommel ontwikkelt een gezonde en flexibele parkeernorm, waarbij verdichtingsprojecten in de te versterken kernen een verlaagd aantal parkeerplaatsen realiseren, maar verplicht financieel bijdragen aan de alternatieven: niet enkel de standplaats voor fietsen en deelwagens, maar ook het effectieve aanbod aan de deellovertuigen voor een bepaalde tijd. Op deze manier wordt een toenemende parkeerdruk van de verdichting vermeden en wordt ook de vervoersrijckdom voor de bestaande inwoners vergroot.

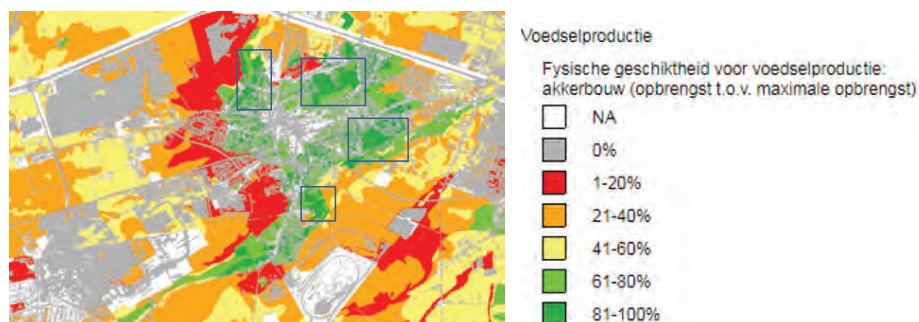
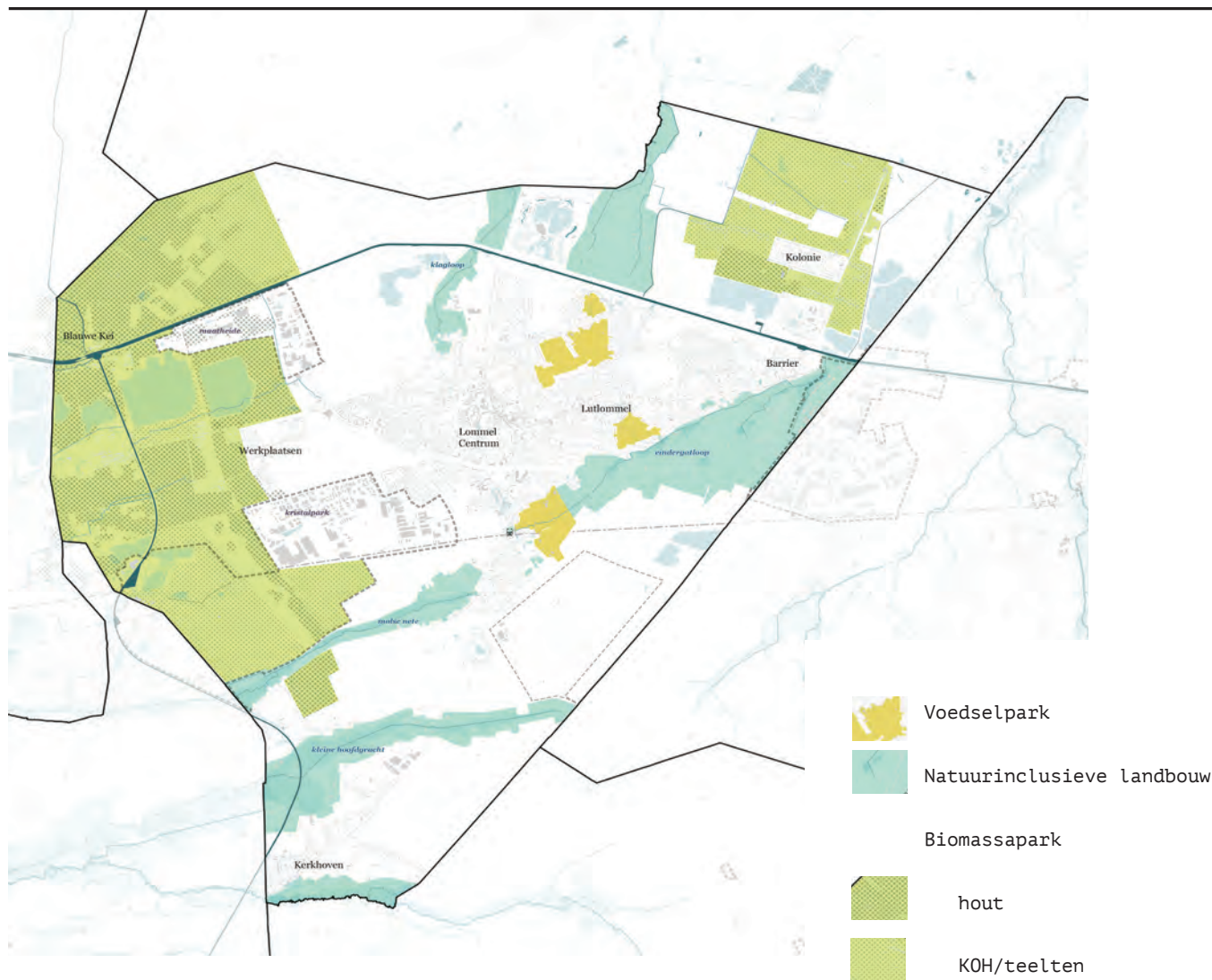
AUTO VOOR KORTE AFSTANDEN ONTMOEDIGEN

Gelijk met het promoten van de alternatieven voor het privaat autoverkeer, wordt het gebruik van de auto voor korte afstanden stap voor stap afgebouwd. Dit betekent dat de directe autoverbindingen tussen de wijken onderling stelselmatig wat minder vlot worden, tot zelfs helemaal geknipt. Wie per se nog de wagen wil nemen, kan dit, maar niet via de kortste weg. Het verkeer uit de verschillende dorpen wordt snel naar het bovenlokale net afgeleid.

Concreet wordt het doorgaand verkeer tussen station en Lutlommel op termijn uit het stadshart geweerd, en afgeleid via N71. Dit betekent verkeersremmend maatregelen en op termijn een knip in de Leopoldlaan. Dat laatste vereist de realisatie van een nieuwe link tussen Lutlommel en N71. Daarnaast wordt het beleid om een aanzienlijk parkeeraanbod te voorzien in of tegen het stadshart, herbekeken. Het stadshart wordt volop voorzien van faciliteiten voor fietsers, voetgangers en deelwagens. Parkeeraanbod wordt progressief krapper, zodat een modal shift zachtjesaan wordt gestimuleerd. Parkeren wordt systematisch meer opgevangen op parkings aan het bovenlokale wegennet, op enige afstand van het stadshart, bv. aan het kruispunt N71-Stationsstraat.

PROGRAMMA 6

PRODUCTIE IN DE OPEN RUIMTE



Deze kaart van INBO toont de fysische geschiktheid: waar is de actuele toestand van het fysisch systeem (bodemtextuur, -drainage, -profiel, -variant, -substraat, reliëf, overstromingsgevoeligheid, bodemafdekking) geschikt om de dienst voedselproductie te leveren? Voor landbouw werd de fysische geschiktheid afgeleid uit de bodemkaart met behulp van landbouwexpertinput (die rekening hielden met de dominante landbouwpraktijk).

De economische welvaart van Lommel hoeft niet enkel te liggen op de bedrijventerreinen. Ook de open ruimte kan hiertoe haar steentje bijdragen. We zien hiervoor kansen voor duurzame voedselproductie en grondstoffen. Hier wordt een synergie gezocht met het programma circulaire economie. We werken volgens het principe van de biomassa-cascade: eerst voedsel, dan grondstof en pas dan brandstof.

Belangrijk is dat wordt rekening gehouden met de bodem en waterhuishouding om zo de open ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en geen kansen voor ondersteunende ecosysteemdiensten in de weg te staan.

Er wordt een visie uitgewerkt voor een differentiatie in de landbouw. Vandaag is er in Lommel geen duidelijke visie ontwikkeld rond landbouw. Ook ontbreken de instrumenten om hierin duidelijk randvoorwaarden vast te leggen. Toch zien we door het gemeente overschrijdend project Bosland en de nieuwe partnerschappen rond energie en circulaire economie veel kansen om hier actoren rond samen te brengen.

VOEDSELPARKEN OP DE MEEST VRUCHTBARE GROND IN DE KERN

De oude plaggenbodems in de kern worden opnieuw gebruikt voor voedselproductie. Op deze gronden kan aan intensieve groenten- en fruitteelt worden gedaan. Projecten kunnen kleinschalig opgestart worden afhankelijk van de eigendomsstructuur. Stapsgewijs wordt de transformatie van anonieme velden naar lokale voedselparken opgestart.

Op die manier kunnen enkele stadslandbouwers aan de slag in de kern van Lommel. Er wordt ingezet op lokale verankering. Door een hoefwinkeltje of zelfoogstboerderij worden de omwonende verbonden met de groene ruimtes in de wijk. Naast voedselproductie bieden deze gronden veel kansen voor groene publieke ruimte voor de Lommelaars. Gezien de verwevenheid met de kern, zijn er ook kansen voor zorg en educatie. Verbonden door de groene fietsgordel zijn deze voedselparken voor heel Lommel makkelijk bereikbaar.

Een aandachtspunt bij de 2 open ruimte kamers ten noorden en zuiden van Lutlommel is het water. De inrichting van deze parken moet toelaten dat in de winter wordt water gebufferd voor de droge zomers.

NATUURINCLUSIEVE LANDBOUW IN DE KWETSBARE VALLEIEN

Intensieve landbouw wordt dan weer geweerd in de kwetsbare valleien. Door de milieuimpact (vermesting) van dit soort landbouw te weren, worden de valleien ook ingezet worden voor waterbuffering, natuurcorridors en recreatie. We kiezen in deze gebieden voor natuurinclusieve landbouw.

Natuurinclusieve landbouw is een vorm van duurzame landbouw die uitgaat van een veerkrachtig voedsel- en ecosysteem. Deze maakt optimaal gebruik van de natuurlijke omgeving (het 'natuurlijk kapitaal') en integreert die in de bedrijfsvoering. Daarnaast draagt natuurinclusieve landbouw actief bij aan de kwaliteit van diezelfde natuurlijke omgeving. Natuurinclusieve landbouw produceert voedsel binnen de grenzen van natuur, milieu en leefomgeving, en heeft een positief effect op de biodiversiteit (bron Vilt).

Concreet in Lommel zien we de valleien transformeren tot biodiverse graasweiden met natuurlijke oevers, plas-draszones en houtkanten. Qua landbouw is melkveehouderij best geschikt. Externe inputs, zoals bijkomende bemesting, worden zeker vermeden. De waterkwaliteit zal er alleen maar op vooruitgaan. Bij hevige buien bieden de valleien ruimte aan overstromingen, wat ook de bebouwde omgeving ten goede komt.

Daarnaast bieden deze valleien kansen voor recreatief medegebruik. Er ontstaat een mooi en rijk cultuurlandschap. In de houtkanten kan biomassa gewonnen worden.

De landbouwer kan de landschapselementen mee onderhouden. Zo wordt de boer ook een beetje landschapsbeheerder.

Het is aangetoond¹⁹ dat deze manier van landbouw veerkrachtig is en dus op termijn meer winstgevend is. Echter vraagt de omschakeling van klassieke naar natuurinclusieve landbouw op korte termijn veel investeringen (machines, soorten vee, ...). Daarom is het belangrijk dat er bij de overgangsfase financiële ondersteuning komt voor de landbouwers. Ook rond kennisopbouw dient bijstand geboden worden. Er moeten goede partnerschappen (VLM, Vilt, Natuurpunt, ANB,...) worden gevormd om de projecten rond natuurinclusieve landbouw opgestart te krijgen.



Net als bij het oprichten van de voedselparken op de plaggenbodem, stuiten we hier op hetzelfde probleem: namelijk het ontbreken van openruimte instrumenten om landbouw te gaan sturen.

We menen echter dat de mestproblematiek steeds belangrijker wordt en de restricties hierop in de toekomst zullen verstrengen. Dit zal klassieke landbouw op de meest kwetsbare gebieden steeds minder aantrekkelijk maken. We adviseren dat Lommel de mogelijkheden van natuurinclusieve landbouw onderzoekt en een duidelijke visie opmaakt voor de valleigebieden zodat ze voorbereid is wanneer kansen voor transformatie zich voordoen.

PRODUCTIEVE OPEN RUIMTE OP DE ARME ZANDGRONDEN ROND KRISTALPARK EN KOLONIE

In het verleden werd de open ruimte gebruikt voor productie van naaldhout voor mijnbouw. Vandaag willen we opnieuw inzetten op productie van hout en gewassen inspelend op de noden van vandaag. We zien kansen om de arme zandgronden te gaan valoriseren voor grondstoffen. De ruimte rond Kristalpark (en Kolonie) gaan we beplanten met bomen (voor houtproductie), korte omloophout en nieuwe teelten zoals Hennep en Miscanthus. Bij deze productie wordt uiteraard rekening gehouden met de basisprincipes van de ecosystemen. De fysische ondergrond vormt het uitgangspunt bij de plantkeuze en biodiversiteit blijft een belangrijk uitgangspunt.

We zien een sterke link met Kristalpark. De grondstoffen kunnen verwerkt worden in de materialencluster (denk aan plaatmateriaal, inkt voor 3D printen, textielvezels, isolatiemateriaal, ...). Deze is in eerste instantie gericht op het verwerken van ingezamelde biomassa (snoeihout, afvalhout, restanten uit de voedingsindustrie,...), maar deze stromen kunnen aangevuld met lokale opbrengsten, bv. vanuit bosbeheer of fyto-remediatie. De stromen worden in eerste instantie verwerkt tot nieuwe grondstof en materialen. Niet meer bruikbare fracties kunnen ingezet worden voor energieproductie, bv. biogas via vergisting.

De basis blijft houtproductie. Nieuwe bossen worden aangeplant en bestaande bossen geïntegreerd. Dat wordt ingezet op veel winst, wil niet zeggen dat deze bossen niet ecologisch zijn. Door natuurgericht bosbeheer (bijvoorbeeld QD-methode) wordt een gevarieerd en structureel bos bekomen met hoge

rendement aan kwaliteitshout. Vegetatie dat moet wijken voor toekomstbomen kan verwerkt worden in de materialencluster of EPC.

Naast bossen zien we ook kansen voor korte omloop hout (KOH). Deze snelgroeende houtige gewassen (wilgen, populieren,...) worden periodiek (max. 8j) geoogst. Deze gewassen kunnen op alle bodemtypes aangeplant worden en gedijen best op iets vochtigere bodems. KOH kan gecombineerd worden met het houden kippen die vrije uitloop hebben onder de gewassen en de bodem beperkt verrijken.

Nieuwere teelten, zoals Hennep en Miscanthus zijn interessante pistes om te onderzoeken. Deze teelten stellen ook weinig vereisten aan de bodem. Hennep biedt een heel gala aan mogelijke materialen. En Miscanthus is als meerjarig gewas interessant voor de bodem.

KOH en andere teelten zouden bovendien ook op Kristalpark of Maatheide op de leegstaande percelen kunnen ingezet worden, om zo de gronden tijdelijk een invulling te geven in afwachting van nieuwe bedrijven.

Hennep en KOH zijn geschikt voor fyto-remediatie van zware metalen, een gekend probleem in Lommel. Deze gewassen zouden een multifunctionele manier kunnen zijn om ook aan dit probleem te werken.

De verschillende gewassen worden samengebracht in een waar klimaatpark rond het bedrijventerrein. De windmolens staan met hun voet tussen de productiegewassen. Twee Duitse voorbeelden (Biomassepark Hugo in Gelskirchen en Waldlabor in Cologne) tonen aan dat productie van KOH en bosbouw ook landschappelijk kan geïntegreerd worden en een meerwaarde kan zijn voor recreatie.

Belangrijk bij de uitwerking van het landschap, is het integreren van de noord-zuidelijke biodiversiteitscorridor. Er zijn tot op heden te weinig studies gedaan naar de randvoorwaarden voor corridors in productielandschappen, laat staan specifiek voor de gladde slang en de Lentevuurspin. Het is belangrijk dat er naast de productiegewassen voldoende open ruimte wordt gevrijwaard om aan de habitats van deze soorten te voldoen.

Ook in ons onderzoek naar de relatie tussen standplaats en opbrengst per soort gewas, bleek dat er nog te weinig studie is gedaan om voor Lommel juiste uitspraken te doen over welke soorten nu best op welke locaties worden aangeplant. We menen dat de stad Lommel, met de juiste partners, in het vormgeven van productielandschappen pionierswerk kan verrichten door een pilootproject op te starten.

4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

STRATEGISCH PROJECT 1 STATIONSSTRAAT ALS STEDELIJKE DRAGER

AFWERKEN EN REALISEREN LOPENDE PLANNEN

De stad Lommel onderzocht, samen met relevante partners, reeds een reeks van herontwikkelingsprojecten die invulling kunnen geven aan de ambities voor de stedelijke as.

Vanzuid naarnoord zijndit: (1) de herontwikkeling van de direct stationsomgeving; (2) het project 'Meysterbergen' waarin enerzijds de voorzieningencluster tussen aan de westkant van de Stationsstraat wordt uitgebreid en geherorganiseerd, en anderzijds de relatie met het natuurgebied Meysterbergen wordt versterkt; (3) de ondertunneling van de N71 t.h.v. de kruising



met de Stationsstraat en de realisatie van een stedelijk plein. Voor zover deze plannen rekening houden met een maximale openruimteverbinding tussen groengebied Meysterbergen en de Stationsstraat (op termijn te verbinden met de vallei van de Eindergatloop), en met de gewenste transformaties rond het stedelijk plein, passen deze goed in de ambities van de bouwmeesterscan, en worden deze tot uitvoering gebracht. Opnieuw vraagt dit vooral een sterkere uitrusting van de stad op vlak van organisatie van deze complexe projecten en onderlinge afstemming van deelprojecten. Dit vereist minstens een projectmanager voor de stedelijke as die deelprojecten onderling afstemt, timingen uitzet en de samenwerking met de verschillende private en overheidspartijen organiseert.

EEN PROGRAMMA EN AANPAK VOOR DRIEHOEK

De driehoek tussen Stationsstraat, Vreyshorring en N71 vormt een uiterst strategische plek, die de kortste link kan vormen tussen het bestaande stadscentrum en de kop Kristalpark, waar een innovatieve materialen- en energiecluster wordt voorgesteld (volgens programma). Een groene link voor zacht verkeer tussen het nieuwe stedelijke plein en deze kop (verlengde van de Duinenstraat) is daarom een eerste uitgangspunt. Eerder dan de Balendijk, wordt de Duinenstraat dus de belangrijkste link tussen stadswaefsel en Kristalpark.

Programmatorisch gaat het natuurlijk voor een deel over woonontwikkeling, dat is evident in dit gebied tussen station en bestaand stadscentrum. Maar het project voor de Driehoek zou ook letterlijk de link tussen stad en haar economie kunnen invullen. Het gaat dan enerzijds om personen-intensieve niet-hinderlijke functies die deel uitmaken van het economische profiel van Lommel maar beter aansluiten bij de stedelijke as: kleinschalige congresinfrastructuur die de innovatiecampus kan ondersteunen, kleinschalige werkruimten die invulling geven aan de niet-industriële circulaire economie op stadsniveau (bv. upcycling werkplaatsen,...), educatiecentrum energie,... Ook de synergie met de naastgelegen technische school wordt betrokken in het programma-onderzoek. Op deze manier wordt de Driehoek een echt gemengde stedelijke wijk, die ineens het economisch vernieuwend karakter van Lommel aankondigt aan deze belangrijke poort tot de stad.

Opnieuw vereist de Driehoek niet zozeer een mooi ontworpen plan, maar vooral een actieve projectaanpak,

die bestaat uit programmaverkenning, overleg met eigenaars van de site en cruciale randpercelen, opzetten van een mogelijke fasering van deelprojecten,...

AANTREKKELIJKE HANDELSCLUSTERS

De stedelijke as is, naast as waarop de grootschalige voorzieningen van Driehoek en project Meysterbergen zich enten, ook drager van handelsclusters. De concentratie baanwinkels aan het nieuwe stedelijke plein bedient de hele stad. Ze wordt geherorganiseerd op een ruimte-efficiënte manier, waarbij functies gestapeld worden en gecombineerd met (gestapelde) parkeergelegenheid die cluster en stad bedient. Compacte woonprogramma's kunnen als economische hefboom dienen.

Maar de Stationsstraat is ook drager van een dagelijkse voorzieningencluster die zuidelijk Lutlommel, Kattenbos en eventueel deels Balendijk bedient. Een goede aanzet bestaat al op het kruispunt Vreyshorring - Stationsstraat: een sterke opwaardering van het openbaar domein is hier aangewezen; bij spontane herontwikkelingen in deze omgeving wordt het winkelaanbod aangevuld. De stad evalueert de wenselijkheid om zowel aan station als rond dit kruispunt de handel te versterken, en maakt hierin een duidelijke keuze. Deze kan doorvertaald in de afbakening van de winkelgebieden.

INFRASTRUCTUUR AANPASSEN

Om als stedelijke drager te werken, moet de Stationsstraat heringericht. Ze wordt niet geconcipieerd als boulevard met stedelijke langsbebouwing. Ze vormt een aantrekkelijke boulevard die enerzijds heel wat verkeer kan opvangen - vanuit het zuiden blijft de N71 en het stadscentrum bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer via de N71- en anderzijds heldere toegangspoorten creëert naar de genoemde woon- en voorzieningenclusters. De fietsveiligheid is overal gegarandeerd, en heel specifiek in het deel van station tot start Vreyshorring. Vanuit de stedelijke as vertrekt de belangrijkste noord-zuidfietsroute langs de reyshoorring. Ook worden veilige fietsverbindingen gecreëerd naar het Kristalpark - langs spoor en langs Duinenstraat - en aanvullende fietsverbindingen tussen voorzieningencluster en Meysterbergen.

De infrastructuurwerken worden aangegrepen om de backbone voor het warmtenet te realiseren.

STRATEGISCH PROJECT 2
EEN KOP VOOR HET KRISTALPARK

**MATERIALENCAMPUS OP KOP
KRISTALPARK**

Het programma 'piloot in de circulaire economie' formuleert de doelstelling om een innovatiecampus te realiseren rond de niches binnen circulaire economie waarin Lommel zich kan profileren. Alhoewel nader onderzoek nodig is, lijken een ontwikkeling als 'materialenhub', waarbij gebruikte materialen en biomassa worden verzameld om omgezet te worden in nieuwe grondstoffen of materialen, de roeping voor Lommel.



WARMTE VERTREKT HIER

Het Kristalpark voldoet aan alle voorwaarden om hieraan invulling te geven. Aan de oostelijke kop van het Kristalpark, rond de oude Philipssite, raakt het grootste Lommelse bedrijventerrein de stad en haar 'stedelijke as'. Hier kan de nieuwe economie 'zichtbaar' gemaakt worden vanuit een van de belangrijkste toegangspoorten tot de stad. Enerzijds vanuit het nieuwe stedelijke plein aan de N71, dat hierboven werd besproken. Anderzijds is het station vlakbij en is deze kop de eerste zichtbare bedrijvigheid vanuit de fietssnelweg langs het spoor. Vrije kavels van verschillende afmetingen zijn beschikbaar. De voormalige Philipssite zoekt om een nieuwe invulling.

De stad gaat, zoals in het programma omschreven, een partnerschap aan met buurgemeenten en provincie om heel gericht de regio te profileren in de niches circulaire materialen. Dit, met de bedoeling innovatieve proefprojecten aan te trekken en te laten subsidiëren binnen de subsidiekanalen voor circulaire economie. De stad werkt tegelijk, samen met de betrokken eigenaars (minstens de voormalige Philipssite), aan een aanpak en engagement om op deze Kop Kristalpark specifieke ruimte hiervoor te reserveren; in eerste instanties de meest strategisch gelegen vrije ruimten: op lange termijn kan bekeken worden hoe de reeds ingenomen bedrijfskavels kunnen transformeren.

Die meest strategische plekken zijn deze waar men het Kristalpark nadert vanuit het stedelijk plein en een of enkele gebouwen die iconisch zijn binnen de oude Philipssite. Hier worden proefprojecten gelanceerd in circulaire materialen en in hernieuwbare energie.

Elke opportuniteit in de richting van innovatiecentra voor de Lommelse economie wordt naar de kop gericht: toekomstige oproepen type Corda Campus, eventuele uitbreidingsvraagstukken voor Flanders Make,...

De Kop wordt voor zacht verkeer ontsloten vanuit de stedelijke as; uiteraard blijft een ontsluiting voor wegverkeer nodig. Terwijl het zwaar verkeer best wordt afgeleid van de Balendijk (zie verder), blijft een ontsluiting voor personenvervoer tot aan het hart van de Kop aangewezen.

De rest van de bedrijventerreinen in Lommel en buurgemeenten vangen de activiteiten op die het innovatiestadium zijn ontgroeid en qua schaal en activiteit niet (meer) integreerbaar zijn vlak tegen de stedelijke ruimte, bv. een biomassa-hub.

Op deze kop vindt ook de hernieuwbare warmte haar invulling. Hier kan een diepe geothermiecentrale een plaats krijgen, op een zeer zichtbare plaats. Indien dit zinvol blijkt uit verder onderzoek naar de energieconversieparken (ECP), kunnen ook de innovatieprojecten in warmtewinning uit restfracties biomassa hier geconcentreerd. De Kop van het Kristalpark vormt zo de startbasis voor een eerste backbone warmtenet. Langs westzijde worden de grote industriële warmtevragers hierop aangetakt; de kortste route komt overeen met een nieuw gesuggereerde fietsverbinding doorheen het Kristalpark. Langs oostzijde bedient het net de grootschalige voorzieningen rond Meysterbergen en de nieuwe grote ontwikkelingsprojecten rond het stedelijk plein: het net kan hier de Duinenstraat volgen en aftakken onder de fietsroute langs de voorzieningencluster. De stad ziet erop toe dat alle nieuwe ontwikkelingen op en rond de kop voor warmtevoorziening zelfvoorzienend zijn of op het warmtenet aansluiten.

KWALITEITSSLAG VOOR BALENDIJK

Het dorp Balendijk, dat momenteel wordt ervaren als 'van mindere woonkwaliteit', krijgt alle potenties om zich verder te ontwikkelen als attractieve woonkern op een boogscheut van alle voorzieningen en de hipste werkplek van de streek. Een aantal evidente ingrepen voor kwaliteitsverbetering springen in het oog. Het dorp kent nauwelijks kwalitatief publiek groen. We zetten in op groene ontmoetings- en ontspanningsplekken. De oude reservatiestrook voor infrastructuur wordt ingericht als lineair park langs een fietsroute, met kleinschalige recreatievoorzieningen van lokaal niveau: een speelplekje, en picknickbank, een overdekt podium voor vrij gebruik,... We maken een link tussen Balendijk en Meysterbergen, door logische fietsverbindingen maar ook door op de Duinenstraat programma's toe te laten die een gezicht naar de Meysterbergen vormen en de toegangen accentueren. Tegelijk bufferen we de woonwijk grondig ten opzichte van het bedrijventerrein. Tenslotte laten we binnen Balendijk(-Oost) compactere programma's toe die worden gecombineerd met kleinschalige publieke ruimte.

Daarnaast wordt de mobiliteitsbelasting op Balendijk sterk gereduceerd, door het knippen van de weg Balendijk voor zwaar verkeer, en voor doorgaand autoverkeer van en naar het Kristalpark. De ontsluiting van woonwijk en bedrijventerrein worden dus gescheiden.

STRATEGISCH PROJECT 3 GROENE PARKENSTAD LOMMEL

OPWAARDEREN OPEN LANDSCHAPSKAMERS IN HET BEBOUWD WEEFSEL

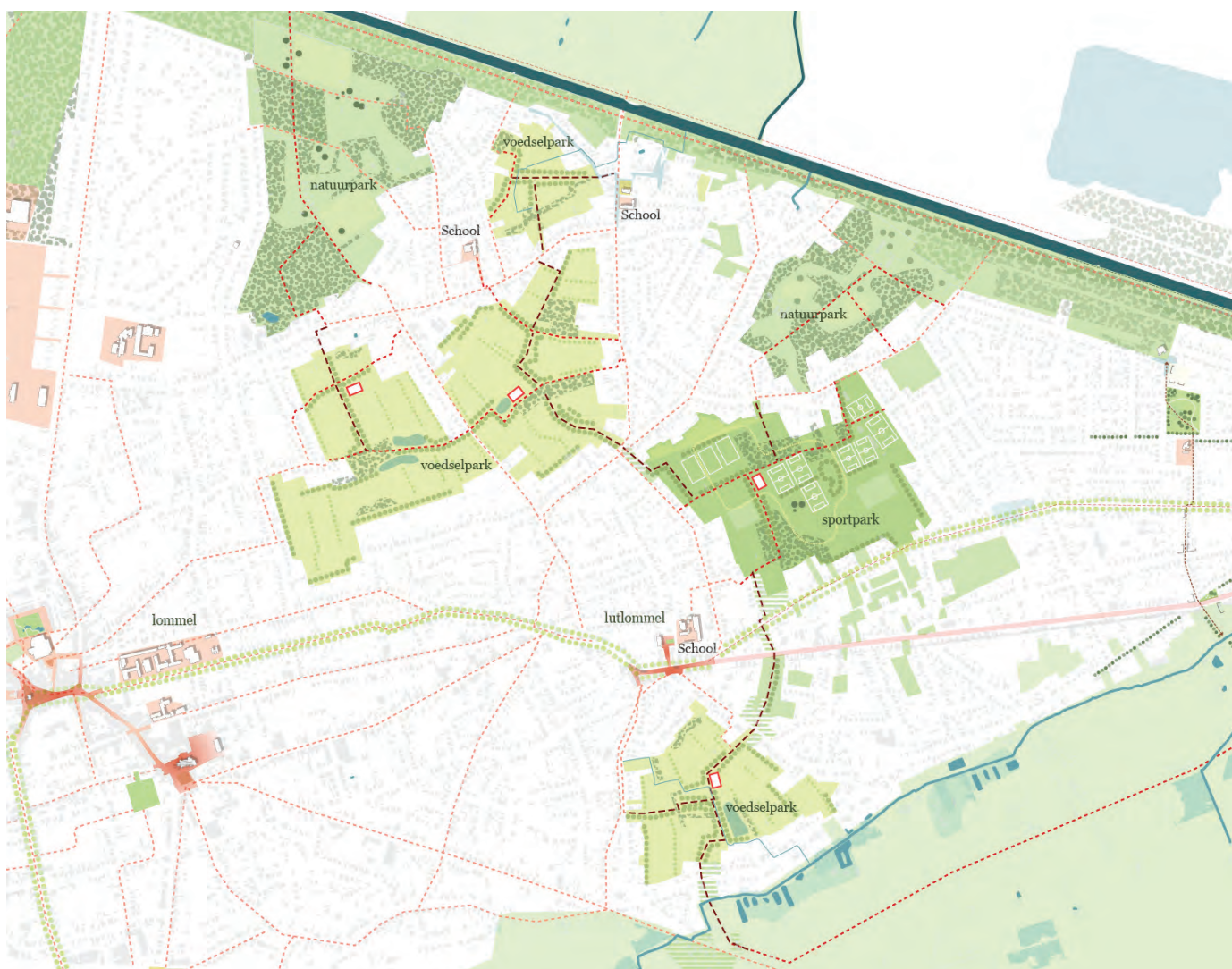
In de kern van Lommel en Lutlommel bieden de bestaande open ruimte kamers kansen om wijkparken te creëren met elk een eigen karakter. Door verschillend gebruik toe te kennen aan deze open ruimte kamers, wordt er in het woonweefsel structuur en diversiteit verkregen. Waar voorheen de groene ruimtes niet echt betrokken werden bij de bebouwde omgeving, willen we nu dat ze onderdeel worden van de dagdagelijkse

leefomgeving van de Lommelaren. In de kern vormen alle groene binnengebieden zo een groot landschap.

Voor de invulling wordt rekening gehouden met het fysiek systeem. Voedselproductie, sport- en recreatie en natuur krijgen ruimte in de kern van Lommel.

DOORWAADBAAR EN ONDERLING VERBONDEN

Bij de uitwerking van deze parken staat verknoping met het woonweefsel voorop. Bestaande padjes en buurtwegen worden verbonden met de omliggende



straten. Alle mogelijkheden om bijkomende padjes te voorzien worden aangegrepen. Door de gebieden toegankelijk te maken, worden ze reeds onderdeel van de woonomgeving.

In eerste instantie kan ingezet worden op kleine ingrepen rond de padenstructuur, zoals het toevoegen van zitmeubilair en houtkanten. Op die manier wordt het publiek karakter van de groene ruimtes benadrukt zonder dat het huidig gebruik (veelal landbouw) meteen moet transformeren.

De groene ruimtes worden ook onderling met elkaar verbonden door een groene fietsroute rondom de kern van Lommel. Niet alleen de wijkparkjes sluiten hierop aan, ook de vallei van de Eindergatloop, het station, Meysterbergen, Kristalpark en de Sahara. Wanneer je langs deze groene gordel fietst, ontdek je de diversiteit aan groene ruimtes rond de kern.

De fietsroutes en buurtpadjes vormen een traag netwerk die als alternatief kunnen dienen voor de straten. Door de paden sterk te vergroenen wordt dit netwerk van groene ruimtes en trage wegen goed leesbaar.

Het zeer beperkt toevoegen van (gemeenschaps) functies versterkt het publieke karakter van de parken en geeft aan de bewoners extra aanleiding om het landschap te ontdekken. We denken hierbij aan een hoevewinkeltje of een speeltuintje.

VOEDSELPARKEN

Drie van de openruimte kamers zijn gelegen op de vruchtbare plagenbodems en als enige groene ruimte in Lommel geschikt voor intensieve groenten en fruitteelt.

Hier maken we voedselparken voor de Lommelaren. Dit zijn publieke parken waar aan stadslandbouw wordt gedaan. Bij een nieuwe invulling moet aandacht besteed worden aan lokale verankering. Dit kan een zelfoogstboerderij zijn waar bewoners zelf bij de boer hun groenten komen oogsten. Maar ook bioboerderij die een samenwerking aangaat met de omliggende scholen, zou een goede optie zijn.

Belangrijk is dat de landbouwactiviteiten inspelen op het publiek karakter van de sites en ze zich voornamelijk richten op de lokale afzetmarkt.

Duurzame landbouw houdt in dat ook gezorgd wordt voor de omgeving. Door aanplanten van houtkanten, ruimte creëren voor water, zorgen voor de bodem,... ondersteunen deze boeren mee de biodiversiteit binnen de parken.

SPORT- EN RECREATIEPARK

De bestaande sportcluster tussen Lutlommel en Barrier wordt uitgebreid naar een lokaal sport- en recreatiepark. Niet enkel kan de nodige sportinfrastructuur voor de Lommelaren hier gezamenlijk een plek krijgen. De omliggende groene ruimte wordt ook aangelegd als park, zodat dit ook een mooie omgeving wordt voor wie gewoon een wandelingetje wil doen. Zo weinig mogelijk hekwerken, ruimte voor extensief groen, goed aangelegde paden, nodige infrastructuur in parkpaviljoentjes, eenvormig meubilair, ...

Net als bij de voedselparken wordt aandacht besteed aan de biodiversiteit door groenstructuren en waterhuishouding.

NATUURPARKEN

De overige groene ruimtes in de kern zijn groene stapstenen in het landschap. Ze verbinden de ruimte rond het kanaal met de woonwijken. Hier wordt minder ingezet op specifieke activiteiten, maar primeert het natuurlijke karakter. De uitwerking en sfeer kan afwisselen tussen de ruimtes: meer of minder bebost, beplanting, inrichtingselementen, ...

PLAN VAN AANPAK

De transformatie van deze anonieme binnengebieden naar actieve en verweven wijkparken zal niet vanzelf gaan. Er wordt gestart met het in kaart brengen van de eigenaars en het gebruik. Ook de missing links in het traag netwerk worden scherp gesteld, net zoals de mogelijkheden om bijkomende doorsteken en toegangen naar de open ruimte te maken.

Met de juiste actoren wordt een gemeenschappelijke visie opgebouwd rond landbouw, recreatie en natuur. De stad Lommel neemt hierin het voortouw.

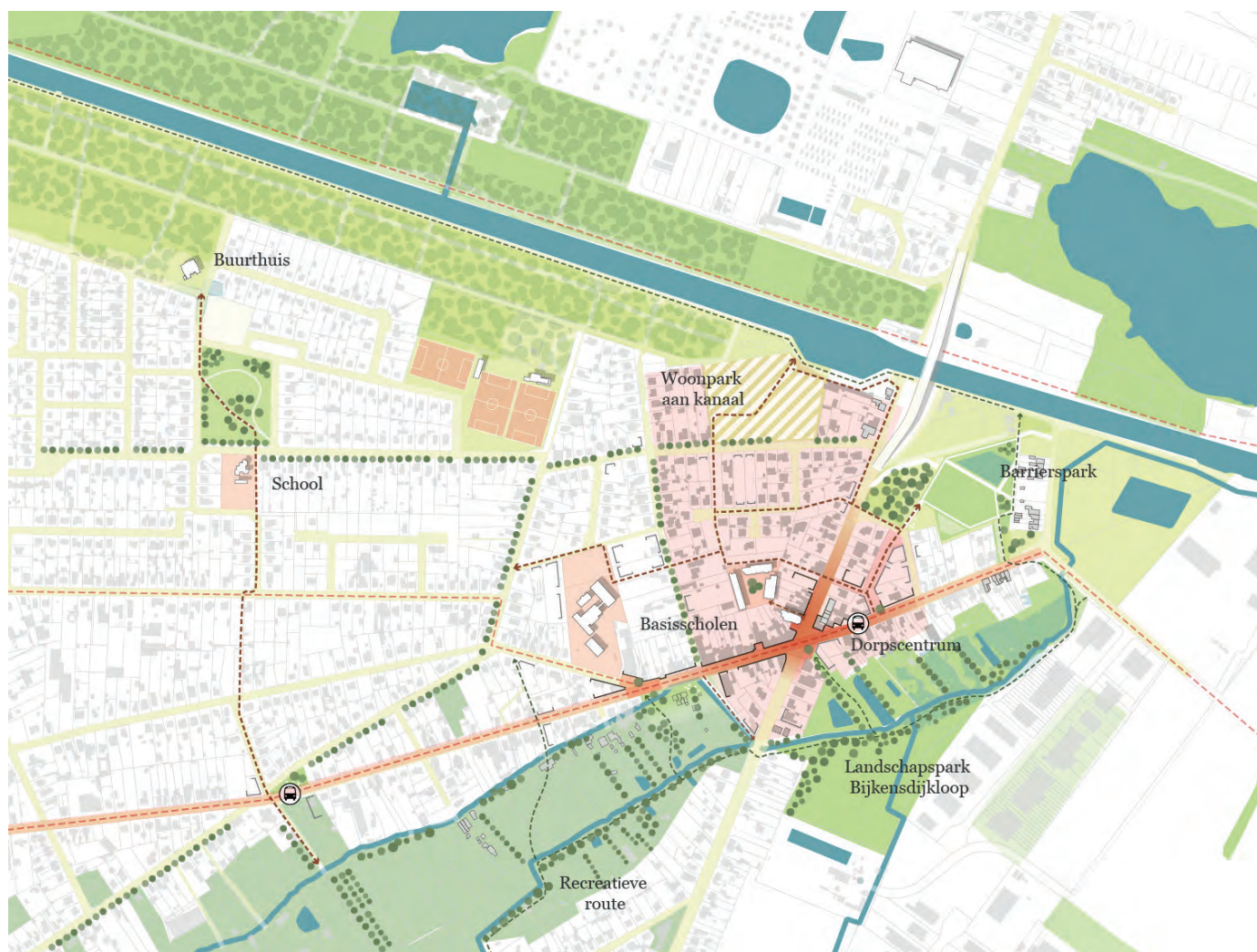
De sport- en recreatiecluster lijkt het meest evident om eerst te transformeren, aangezien een deel van het binnengebied vandaag reeds voor voetbal wordt gebruikt. Voor het opstarten van een project rond kleinschalige lokale landbouw, laat de gemeente zich best bijstaan door een organisatie zoals de Landgenoten die gewend zijn projecten op te starten met kleinschalige bioboeren. Zij hebben ook ervaring met systemen om gronden collectief te maken voor landbouw.

STRATEGISCH PROJECT 4 : AANPAK VOOR TWEE MEER PERIFERE KERNEN KERNVERSTERKING BARRIER & TRANSFORMATIE KERKHOVEN

BARRIER HEEFT POTENTIE !

Barrier vertoont al een concentratie van heel kleinschalige dagelijkse voorzieningen rond en vlakbij het kruispunt van N790 en N715. Dit centrumpje is aan de rand van Lommels grondgebied gelegen, maar bedient potentieel de uitgebreide verkavelingen tussen N715 en Lutlommel, het vlakbij gelegen Kolonie, de aanpalende recreatiezones en (voorlopig nog) de lintbebouwing langs de steenwegen. Het voorzieningencentrum profiteert bovendien van doorgaand verkeer in beide richtingen, waarbij vooral de as Lommel centrum - Pelt belangrijk is, ook als busroute. Alhoewel Barrier als perifeer wordt

beschouwd, kan je vlot fietsen naar belangrijke plekken: centrum Lommel (4km), bedrijventerrein Nolimpark (1km) stations Overpelt, Neerpelt en Lommel (5 à 6km), centrum Lutlommel (2,5km). Barrier ligt bovendien dicht bij de Noord-Zuidverbinding, waarover in de toekomst hopelijk Spartacus rijdt. Het dorpje heeft ook heel wat elementen die kwaliteit en identiteit (kunnen) brengen. Het heeft (potentieel) voldoende lokaal publiek groen: Barrierpark, beekvallei, kanaalzone. De erfgoedwaarden zijn er, aan kanaal en in het historische hart, maar zitten soms nog verstopt. Barrier kan daarom licht versterkt worden tot dorp met volledig lokaal voorzieningenniveau.



BEPERKTE ZONE VOOR WOONVERDICHTING

Om dit voorzieningencentrum leefbaar te houden en om een gevarieerder woonaanbod te creëren, wordt een beperkte zone voor woonverdichting aangeduid. Deze loopt van de onmiddellijke omgeving van N715 tot aan ongeveer de Vaartstraat. De toegangen tot het centrum worden gemarkeerd met iets dichtere bebouwing. Aan het kanaal kan een beperkte ontwikkeling met compacte bebouwing, die de link tussen dorp en kanaal versterkt. Ook in het weefsel is transformatie van grote percelen met vrijstaande woningen naar iets compactere bebouwing toegelaten: hier zal het eerder gaan om rijwoningen en echt kleinschalige stapelwoningen. Net als elders in de te versterken kernen, gaat woonverdichting samen met stedenbouwkundige lasten. Deze kunnen ter plaatse ingezet worden: bv. een publieke doorsteek tussen de woonwijken met haar scholen en het Barrierpark, een verbinding met de vallei,... Bijgevoegde kaart toont enkele suggesties voor een versterkt traag netwerk tussen woonwijk en voorzieningen. Deze lasten kunnen ook geheven als financiële last, zoals in het 3de programma uitgelegd, en ingezet voor investeringen door de overheid: het ondersteunen van een deelwagen, opwaardering van het erfgoed, aanleg en onderhoud van een valleipad,...

DAGELIJKSE HANDEL KANSEN GEVEN

In Barrier wordt een klein commercieel centrum van lokaal niveau ondersteund, in een beperkte zone rond de steenwegen, zoals gesuggereerd op plan. Een regeling rond de winkelgebieden ondersteunt actief behoud en creatie van extra ruimte voor dagelijkse handel bij (her-) ontwikkelingsprojecten. Er wordt naar gestreefd om de kleine supermarkt die nu halfweg Barrier en Lutlommel ligt, op termijn naar centrum Barrier te herlocaliseren.

BEELDKWALITEIT VERSTERKEN EN LINK MET VALLEI EN KANAAL MAKEN

De beeldkwaliteit van het historisch hart wordt versterkt. In samenspraak met de wegbeheerder worden de steenwegen heringericht zodat een duidelijk afleesbaar centrumgebied wordt ervaren, met aandacht voor oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit. Het erfgoed wordt beter zichtbaar en beleefbaar gemaakt. Dit betekent minstens het verplaatsen van het tankstation, nu tegen het Barrierhuis. Het historische hart wordt beter met het Barrierspark verbonden; de huidige openluchtparking

wordt bv. een logische zuidoostelijke toegangspoort tot centrum en Barrierspark. De nieuwe woonontwikkeling langs het kanaal wordt ingezet om de erfgoedpanden aan het water beter recreatief te ontsluiten.



Potentie zuidoostelijke poort



Bestaand voorbeeld relatie vallei



Verborgen erfgoedwaarden



de Kerkweg vandaag: potenties voor nieuwe programmatie



jachthaventje kreeg al een aantrekkelijke heraanleg



de Kerkweg vandaag, aan transformatie toe



de Kerkweg in de toekomst, groene as met recreatieve functies (taverne, B&B,...)



compacter gaan kan vanaf nu enkel als samen met sterke vergroening



omgeving kerk en handelscluster: nog veel openluchtparkeren



potenties voor hergebruik binnen de recreatieve sector

KERKHOVEN GELIJK AAN BARRIER ?

Ook Kerkhoven is een perifeer gelegen kleine woonkern met lokaal voorzieningenaanbod. Op het eerste gezicht lijkt ze vergelijkbaar met Barrier. Ze ligt echter net wat verder van de bovenlokale voorzieningen: van de stedelijke centra Lommel (8,5km) en Leopoldsborg (5km). De afstand tot station Lommel is groot (bijna 7km), maar station Leopoldsborg ligt dichterbij (5km). Bij de stad is Kerkhoven gekend als een hechte dorpsse samenleving, die verdere ondersteuning verdient. Toch wordt aangeraden om Kerkhoven niet op dezelfde manier te versterken als Barrier. Ten eerste is Kerkhoven wat gedoemd om een slaapdorp te zijn. Grootchalige werkgelegenheid is nooit vlakbij. Er is geen uitzicht op structurele verbetering van de auto-alternatieven. Ook heeft de rol als voorzieningencentrum beperkter: het bedient vooral de eigen (zeer kleine) kern, plus wat fikse linten en verspreide bebouwing die niet duurzaam kunnen blijven ondersteund. Tot slot ligt Kerkhoven in het hart van het grote openruimtegebied tussen Lommel, Balen, Leopoldsborg en Pelt. Dit lijken niet de juiste condities om Kerkhoven verder te laten groeien op vlak van inwoners.

MEER DAN CONSOLIDEREN: TRANSFORMEREN

Kerkhoven kan, binnen een strikt afgebakende woonkern, wel degelijk worden 'geconsolideerd', zoals Heide, Heuvel, zuidelijk Kattenbos,... Dat betekent dat er geen groei wordt nagestreefd, maar de kern wel wordt erkend en de woonkwaliteit er wordt verzekerd. (Opgelet: de kern, niet de linten in de omgeving.) Voor Kerkhoven voegen we hieraan echter een transformatieperspectief toe. De stad ontwikkelt een aanpak voor Kerkhoven met twee doelen. Enerzijds zal de kern zich op termijn volledig inpassen in het openruimtegeheel waarbinnen ze zich bevindt. Anderzijds zal ze evolueren naar een zo autonoom mogelijk functionerend geheel, dat zo min mogelijk afhankelijk is van de omgeving.

OPGAAN IN DE GROENE OMGEVING

Kerkhoven evolueert naar een kern die zich perfect inpast in de interessante natuurgebieden en recreatieve open ruimte van de omgeving. Het dorpje is de schakel tussen Bosland en het gebied van de Kempische Landduinen. Het ligt geprangd tussen de Grote Netevallei en het kanaal, dat vooral een recreatieve functie kent. De kern ligt ideaal om een knooppunt- of zelfs beperkte poortfunctie te vervullen in het groene

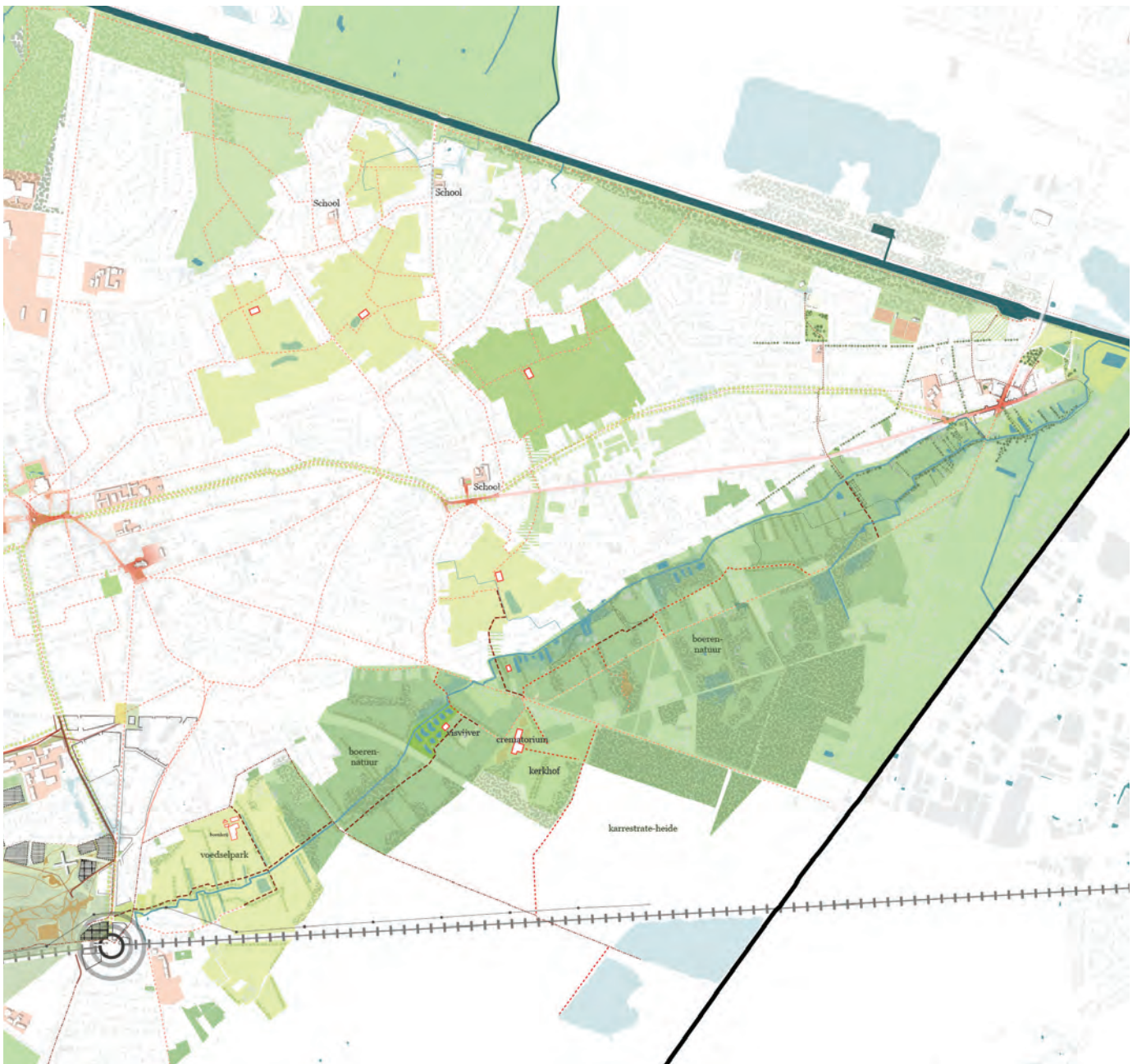
recreatienetwerk. Er zijn al wat aanzetten: een klein en recent heraangelegd jachthaventje, wat horeca errond. Maar voor de rest maakt de kern nauwelijks de link met de groene netwerken. Dit recreatief gebruik vormt een van de mogelijke economische dragers voor een autonoom functionerend dorp. Om deze potentie beter te benutten, brengt de stad de kansen en nodige acties verder in kaart, op verschillende vlakken.

Enerzijds wordt het publiek domein grondig vergroend. De groene recreatieroutes worden langs maar ook doorheen het dorp doorgetrokken (minstens Kanaalstraat-Kerkweg). Alle wegenis met te veel asfalt voor de verkeersfunctie wordt geminimaliseerd en vergroend, zodat het dorp als groene oase wordt beleefd. De linken tussen de wandelroutes van Bosland en het dorp worden onderzocht en versterkt. De stad onderzoekt of ook de vallei van de Grote Nete hierin kan worden ingeschakeld. Anderzijds handelt de visie en het actieplan over een nieuwe programmatie die hierop aantakt. De stad stimuleert kleinschalige horeca, ook van verblijfstype, die inspeelt op zachte recreanten. De omgeving van de jachthaven en de groene as Kanaalstraat-Kerkstraat worden hiervoor benut. Deze programma's vormen een aanvulling op het lokale voorzieningenaanbod, dat behouden blijft en kan profiteren van het recreatief medegebruik. Tenslotte kan de stad ervoor kiezen om het woonaanbod niet te verdichten, maar wel toe te laten dat dit een ander karakter krijgt. Vrijstaande woningen worden vervangen door (niet meer) compacte woningen mits het project substantieel groen bijbrengt. Dit verrijkt ook het woningaanbod in de kern.

NAAR VOLLEDIGE ZELFVOORZIENING ?

Tot slot stellen we een toekomstperspectief voorop waarbij dit soort afgelegen gemeenschap niet sterker hoeft door te wegen in de maatschappelijke kost van bediening met infrastructuur en nutsvoorzieningen. Dit is nog een beetje dromen, want houdt in dat deze lokale gemeenschap zelf oplossingen uitwerkt die momenteel 'extern' worden aangeboden. Verzameling en verwerking van afvalwater, van bepaalde afvalstromen, organisatie van collectief vervoer van/naar tewerkstelling en stedelijke voorzieningen, elektriciteitsproductie, en zo verder. Dergelijke zaken kunnen misschien op termijn decentraal en op lokaal niveau worden georganiseerd. Telkens wanneer de stad in de toekomst wil meewerken aan pilootprojecten die dit autonoom functioneren kunnen ondersteunen, zal ze hiervoor Kerkhoven in het vizier houden.

STRATEGISCH PROJECT 5
BOERENNATUUR IN VALLEI VAN DE EINDERGATLOOP



Naast de binnengebieden in Lommel en Lutlommel, heeft de vallei van de Eindergatloop en Bijkensdijkloop veel opportuniteiten als stedelijk landschapspark op schaal van Lommel. Buiten een belangrijke natuurfunctie en rol als natuurlijke waterberging kan deze vallei een waardevolle publieke ruimte worden tussen het station en Barrier.

Zoals in programma 6 'Productie in de open ruimte' voorgesteld, wordt in deze kwetsbare vallei ingezet op natuurinclusieve landbouw. Concreet gaat het dan om landbouw met specifieke soorten en aangepast maaibeheer, nieuwe technologieën, geen bemesting of chemische plaagbestrijding, aandacht voor weidevogels en landschapselementen en duurzaam omgaan met water. De natuurlijke kenmerken van de vallei worden versterkt en het beheer gebeurt door landbouwers.

Enkel ter hoogte van de het station vinden we nog vruchtbare pluggenbodems terug en kunnen we hier inzetten op intensievere groenten- en fruitteelt, zoals in de voedselparken. Deze plek wordt uitgewerkt tot poort naar de vallei.

CORRIDOR VOOR MENS EN NATUUR

Er wordt ingezet op verschillende sporen. Het natuurlijk karakter van de vallei wordt versterkt zodat de biodiversiteit verhoogt. De vallei is immers een habitat voor vele soorten en werkt als een open ruimte corridor. Een integraal beheerplan moet hierbij helpen, waardoor de verschillende eigenaars volgens eenzelfde visie werken.

Een andere piste is het uitrollen van een wandel- en fietsnetwerk in de vallei. Tussen het kerkhof en Barrier is al een leuk fietspad aanwezig. Met de groene gordel wordt deze route verlengd tot aan het station. Ook de dwarse verbindingen, tussen de kern (en binnengebieden) en de vallei en het bosgebied worden in het traag netwerk geïntegreerd.

PUBLIEKE RUIMTE STERK VERWEVEN MET DE STAD

Het padennetwerk maakt ook de link met de binnengebieden in de kern. Door deze groene ruimtes aan elkaar te schakelen vindt de Lommelaar eenvoudig zijn weg naar de grotere landschappen.

De inrichting van dit gebied focust vooral op natuurherstel en aangepaste landbouw. De bestaande functies zoals het kerkhof en crematorium en de bestaande visvijvers worden geïntegreerd in het landschapspark.

Een huisstijl van inrichtingselementen duidt op samenhang in dit grote gebied: picknickbanken, vlonders, paden,...

EERSTE STAPPEN

We beseffen dat de transformatie van heel dit gebied niet makkelijk zal gaan. Eerste stap is het in kaart brengen van de verschillende eigenaars en landgebruik. Ook de landschappelijke kenmerken worden geanalyseerd. In deze eerste stap worden ook de kansen in kaart gebracht voor waterberging en de knelpunten voor de waterkwaliteit.

Dan wordt een integrale visie uitgewerkt voor heel het gebied op vlak van natuur, landbouw, waterhuishouding en recreatie. Waar in de groene parkenstad de binnengebieden vooral een lokaal karakter hebben, speelt deze vallei ook een rol als bovenlokale groenstructuur en waterbuffer voor de omliggende wijken. Bij de uitwerking van de visie kan steun gezocht worden bij partners van Bosland, zoals ANB en Natuurpunt, aangevuld met actoren die vertrouwd zijn met de agrarische context zoals VLM en Vilt.

Waar op korte termijn kan op ingezet worden, is een verbinding voor de trage weggebruiker van het station tot in Barrier doorheen de groene vallei.



4.3 QUICK WINS

(Ontwerp van) herinrichtingsprojecten

QW1. QUASI AUTOVRIJE HERINRICHTING STADSHART

De volgende fase van de herinrichting van de centrumstraten en pleinen wordt uitgevoerd met een maximaal autoluw karakter en zonder bovengrondse parkeerplaatsen, tenzij voor mindervaliden en autodelen.

QW2. FIETSSTRAAT STATION - SOEVEREIN

Als eerste actie in de realisatie van de noord-zuid fietsboulevard wordt deze route (Vreyshorring - Dorp - Gasstraat - Wantstraat - Heibergstraat - Speelpleinstraat) omgevormd tot fietsstraat. Later kan de Vreyshorring beperkt tot lokaal autoverkeer.

QW3. MISSING LINK K. LEOPOLDLAAN - NEECKXLAAN

Via het inbreidingsproject tussen K. Leopoldlaan en Neeckxlaan wordt een cruciale verbinding gerealiseerd tussen beide steenwegen, als eerste stap in het ontlasten van het kerkplein van doorgaand verkeer.

QW4. LINEAIR PARK BALENDIJK

Via ontharding en voorlopige inrichtingen wordt de reservatiestrook voor infrastructuur door Balendijk omgevormd tot fietsroute en lineair park, met groen, zitplekken, speluitdagingen, activiteitenruimte,...

QW5. DEELWAGENS IN CENTRUM EN AAN STATION

De stad verzekert, samen met de aanbieders, een aanbod deelwagens in het stadshart en aan het station.

QW6. HERINRICHTINGSSTUDIE KERKWEG KERKHOVEN

De stad maakt een herinrichtingsplan voor een groene as tussen Kanaal en N746 via de Kerkweg, en verkent de potenties voor recreatieve functies op de as.

QW7. PAADJES GROENE LANDSCHAPSKAMERS

De bestaande padenstructuur doorheen de binnengebieden wordt gescand en de missing links worden in kaart gebracht. Er wordt een actieplan opgemaakt om het traag netwerk in deze binnengebieden te vervolledigen.



Cruciaal onderzoek en overleg

QW8. PROJECTDEFINITIE CIRCULAIRE ECONOMIE

De stad laat samen met partners (minstens POM en Pelt) een onderzoek uitvoeren naar de specifieke focus van de regio in de circulaire economie en formuleert een project om binnen de regio een piloot te lanceren; binnen de eerstvolgende call circulaire economie wordt een subsidieaanvraag ingediend.



QW9. PROJECTDEFINITIE HERNIEUWBARE WARMTE

De stad werkt samen met ofwel geothermiebedrijf Hita, ofwel een expertenbureau energie en een projectvoorstel uit voor een warmtenet op hernieuwbare energie (diepe geothermie), en dient hiervoor een subsidieaanvraag bij de eerstvolgende call groene warmte.



QW10. OPSTART MASTERPLAN DRIEHOEK

De stad lanceert een opdracht voor een combinatie van programma-onderzoek, procesaanpak en ruimtelijk ontwerpmatig onderzoek voor de Driehoek (Stationsstraat-Vreyshorring-N71) uitgaande van de hier geformuleerde ambities.



QW11. COMMUNICATIETRAJECT GROENE WANDELING

De stad start een communicatietraject op met de bevolking omtrent de opties voor kwalitatieve verdichting en realisatie van een kleinschalig netwerk van publiek groen in het centrum.



QW13. BEELDKWALITEITSPLAN STADSHART & STEDELIJKE AS

De stad lanceert een opdracht voor een beeldkwaliteitsplan en stedenbouwkundige principes voor kwalitatieve ontwikkelingsprojecten en publieke ruimte in het centrumgebied (stadshart en stedelijke as).



Instrumentarium

QW14. BELEIDSAFBAKENING WOONVERDICHTING

De stad bakt, na correctie van de hier voorgestelde suggestie, de zones met onderscheiden ontwikkelingsperspectieven voor woonverdichting af en herformuleert de algemene bouwvoorschriften.

QW15. REGLEMENT STEDENBOUWKUNDIGE LAST

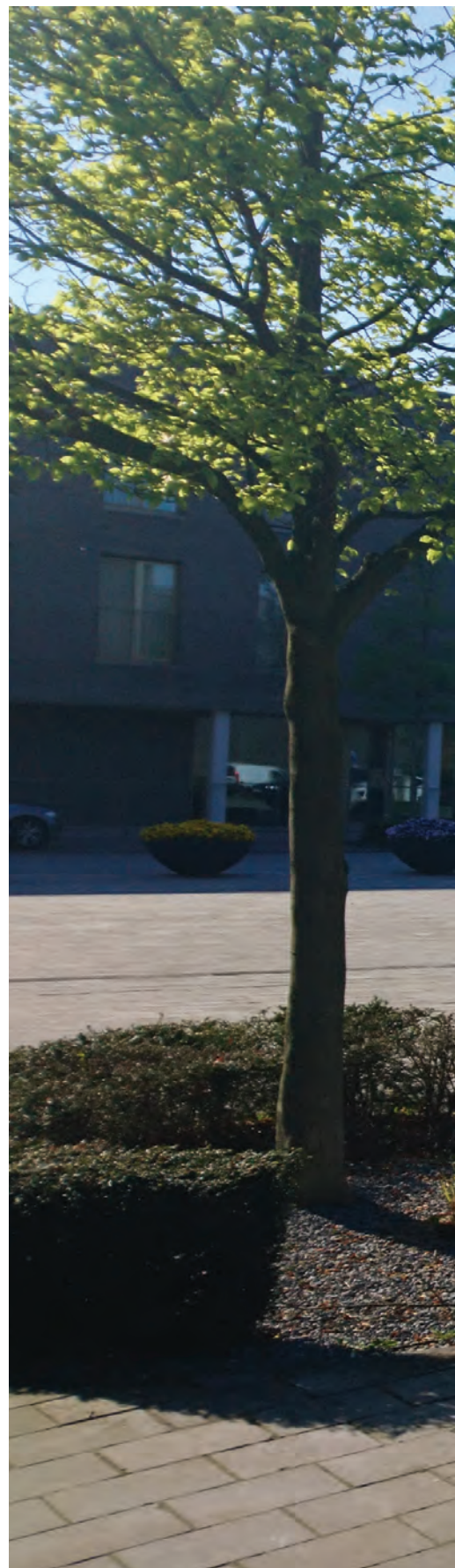
De stad ontwikkelt een ontwerp van reglement stedenbouwkundige lasten, bespreekt dit met de hogere overheid en legt dit formeel vast.

QW16. FLEXIBELE GEZONEERDE PARKEERNORM

De stad ontwikkelt een parkeernorm waarbij parkeerplaatsen kunnen vervangen worden door investeringen in alternatieven.

QW17. UITKLAREN AGENDA BELEIDSPANNING RUIMTE

De stad klaart op korte termijn haar ambities m.b.t. een stedelijke beleidsplan ruimte uit (zie ook 4.4).





4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

EEN EIGEN ENERGIEDIENST

De stad onderzoekt best hoe ze de expertise rond energie en de capaciteit om innovatieve energieprojecten actief voor te bereiden en te trekken, kan opdrijven. Dit kan evt. in startfase door het aantrekken van tijdelijke externe ondersteuning. Zodra Lommel innovatieve projecten op stapel heeft staan die hooggeschoolde experts kan motiveren en aantrekken kan ze de dienst uitbouwen met vaste krachten.

ORIENTATIE DIENST ECONOMIE

De stad bekijkt intern hoe de dienst economie extra kennis- en capaciteitsopbouw m.b.t. het thema toekomstgerichte circulaire economie kan realiseren.

PROJECTCOÖRDINATOREN STADSONTWIKKELING

De stad bouwt expertise uit met projectcoördinatoren stadsontwikkeling. Hierbij kan in een beginfase externe expertise worden aangetrokken gericht op programma-onderzoek, project- en procesplanning. Opnieuw is het de bedoeling om deze expertise in de stadsdiensten te integreren. Op korte termijn wordt een dergelijke projectcoördinator aangesteld voor de stedelijke as, die de herontwikkelingen rond station, voorzieningencluster Meysterbergen en de aanpak voor de Driehoek opvolgt.

ECOSYSTEMEN: EEN LICHTTE START

Het programma integrale ecosystemen overstijgt wellicht de capaciteiten van elke Vlaamse gemeente. De dienst leefmilieu wordt uitgerust om een aantal haalbare lokale projecten te trekken, bv. de combinatie van lokaal georiënteerde landbouw (bv. CSA), landschapszorg en recreatief medegebruik in een openruimtekamer.

PROSPECTIE NAAR SUBSIDIES

De stad versterkt de capaciteit binnen de diensten om pro-actief de subsidieprogramma's - Vlaams, Europees,... - te scannen en de potenties voor de voorgelegde transitie-agenda te grijpen. De stad creëert hiervoor best een overkoepelende verantwoordelijkheid op niveau stafdienst die nauw met de relevante stedelijke diensten samenwerkt.

PRIVATE MARKT STUREN

De stad ontwikkelt het nieuw ruimtelijk kader voor verdichtingsprojecten. Tegelijk zal de stad meer ervaring moeten ontwikkelen met het toelaten van verdichting en sturing op kwaliteit. De stad doet nog enige tijd ervaring op met deze aansturing door het opvolgen van de externe adviseurs binnen het lopend raamcontract ruimtelijke projecten; dit gebeurt met het doel deze expertise intern op te bouwen en op termijn autonoom toe te passen.

BELEIDSPLANNING OP DE AGENDA ?

Het Lommelse structuurplan is verouderd en strookt niet meer (overal) met de ambities en bovenstaande transitie-agenda. Om problemen te vermijden bij de uitvoering van de agenda, kan het nuttig zijn het structuurplan te vervangen door een beleidsplan ruimte. Bovenstaande ambities kunnen gehanteerd worden als basis voor de strategische visie. De stad klaar op korte termijn uit, welke beleidskaders zij in een eerste fase wil toevoegen. Een beleidskader wonen zal daarvan minstens deel uitmaken.



4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

Specifiek voor Lommel

LIMBURGSE GROEI NIET SPREIDEN

De provincie ontwikkelt momenteel haar visie op de sturing van de woninggroei op provinciaal niveau. Zelfs met de veronderstelling dat de groei naar de best uitgeruste kernen wordt geheroriënteerd, is de groeiopgave voor Lommel beperkt in vergelijking met haar enorme ontwikkelingsreserves in woongebied. De provincie zal moeten vermijden om elke gemeente haar trendmatige groei toe te bedelen, zodat de beloftevolle voorzieningencentra als Lommel en Pelt voldoende kunnen worden versterkt als aantrekkelijke centra.

KLEINE STEDEN AAN BOD IN SUBSIDIERONDES

De kleinere steden hebben vaak minder uitgeruste diensten in huis om kort op de bal te spelen als het gaat over de definiëring van innovatieve projecten i.k.v. subsidiëring. De hogere overheden zullen de kleinere steden hierin moeten ondersteunen. Voor het economische verhaal kan de POM deze rol al opnemen. Voor het energieverhaal lijken de steden op dit moment ruim onvoldoende ondersteund.

OPENBAAR VERVOER NOORD-LIMBURG

Gezien de grote potenties van Lommel en de Kempische As om zich op economisch vlak opnieuw uit te vinden, mag deze regio niet vergeten worden in het verhaal van het duurzaam personenvervoer. Een investering in structureel en hoogfrequent collectief vervoer, ook naar centraal-Limburg, is essentieel.



Voor alle gemeenten belangrijk

VERKLEINEN JURIDISCH OVERAANBOD WONEN

Boven bijna alle Vlaamse gemeenten hangt Damocles' zwaard van een teveel aan bouwgrond, wat sturing naar kernversterking zwaar bemoeilijkt. De gemeenten noch vereveningsmechanismen kunnen het verspreid bouwen tegengaan indien ze zelf de verspreid gelegen bouwkvavels en zelfs woonuitbreidingsgebieden moeten vergoeden aan de veronderstelde marktprijs. Vlaanderen moet hierin verantwoordelijkheid nemen.

HELDERHEID GRENZEN INSTRUMENTEN

Voor een aantal instrumenten blijft onduidelijk wat de juridische marges zijn, en is de kennis over hun mogelijk gebruik veel te weinig helder of te weinig verspreid. Provincie en Vlaanderen moeten de lokale overheden duidelijke informatie verschaffen over de volgende instrumenten die nuttig zijn voor kernversterking: grenzen van verordeningen in het regelen van woningtypologie en van winkelgebieden; mogelijkheden van reglementen stedenbouwkundige lasten; mogelijkheden om premies en belastingen ruimtelijk te differentiëren; de ervaringen met recente instrumenten zoals herverkaveling met planologische ruil en complexe projecten.

HULP COMPLEXE STADS- OF STATIONSPROJECTEN

Terwijl grootschalige stadsvernieuwing en stations-ontwikkeling een succes is in veel grote en middelgrote steden, is dit voor de kleine steden vaak nog een zware opgave. Gezien het Vlaamse streven naar kernversterking en knooppuntontwikkeling, zullen de kleinere steden hierin ondersteuning moeten krijgen.

PARNER INTEGRALE ECOSYSTEMEN ?

Het is momenteel onduidelijk hoe de afstemming tussen de verschillende ecosysteemdiensten van onze open ruimte moet georganiseerd en begeleid. Er zijn wel integrerende openruimtepartners - denk aan VLM en Regionale Landschappen - maar het is onduidelijk of zij vandaag al voldoende de nieuwe thema's als energie en circulariteit in hun werking opnemen, en op deze vlakken de lokale overheden kunnen ondersteunen.

05.

BIJLAGEN

5.1 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente

De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)

Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)

Bron: Statbel, kadaster

De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeses. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)

Bron: gemeentemonitor 2012, AIV

Bodemafdekking of bodemafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark. Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)

Bron: Statbel

Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)

Bron: biologische waarderingskaart 2018

Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)

Bron: Statbel, kadaster

Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO₂emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: provincie in cijfers

CO₂emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016

Bron: provincie in cijfers

5.2 EINDNOTEN

- 1 Categorie Lommel in de VRIND-classificatie.
- 2 De beschrijving is grotendeels gebaseerd op het beeldkwaliteitsplan Lommel door Plusofficearchitects, DELVA landscape architects & Connect
- 3 Het beeldkwaliteitsplan Kristalpark (PlusOfficeArchitects e.a.) bouwde een aantal principes in die een mini-male ecologische structuur doorheen het park te vrijwaren.
- 4 zie <http://www.btmvlaanderen.be/themas/energie-effici%C3%ABntie-en-klimaatneutraliteit/studie-nolimit-kansen-voor-industri%C3%ABle-symbiose-op> ; ook vanuit mondelinge informatie vanwege dhr. Johan Verbruggen van Peritus, expert innovatie in KMO-sector
- 5 uit eindrapport ECP-case Belgisch Limburg (<http://ecp-biomass.eu/node/35>) en mondelinge informatie vanwege dhr. Ruben Guisson (VITO, expert biomassa)
- 6 zie bv. het advies van de stad Lommel aan de Vlaamse Regering naar aanleiding van het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- 7 Gegevens uit de gemeentemonitor 2018 - Lommel, gebaseerd op de mobiliteitssurvey 2017.
- 8 Resultaten van de proefprojecten in buurgemeente Lommel zijn onder meer besproken op het congres energietransitie & vastgoed 2019 door VITO: presentatie via https://spryg.com/application/files/4715/5859/5432/SPRYG_Dirk_Fransaer.pdf
- 9 Voor boringen i.f.v. diepe geothermie is er Strategische Ecologiesteun. Deze maakte bv. een project in Beerse mogelijk (<https://www.janssen.com/belgium/nl/geothermie>). Het Departement Omgeving voorziet een garantiwaarborg voor als het fout loopt. Occasioneel kan ad-hoc-steun van Vlaanderen verkregen worden voor de boringen (bv. eenmalige ondersteuning vanwege VLAIO voor de VITO-boringen te Mol). Voor het warmtenet kan steun via de call groene warmte verkregen worden van < 1 MWth. De volgende call is begin 2020. Er zijn echter geen groenestroomcertificaten voor diepe geothermie.
- 10 Eindrapport ECP-case Belgisch Limburg (VITO-UHasselt) Publicatie te raadplegen via <http://ecp-biomass.eu/node/35>
- 11 'De Lage Landen 2020-2100 - een toekomstverkenning' i.o.v. het Nederlandse ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het Vlaamse departement Omgeving, het Nederlandse College van Rijksadviseurs en het Team Vlaams Bouwmeester.
- 12 Verschillende gemeenten hebben reeds een zeer lichte heffing per extra woning, via de belasting op de omgevingsvergunning (klassiek €750 à €1.000 per woning): Londerzeel, Blankenberg, Sint-Pieters-Leeuw,... Een doorgedreven reglement dat echt een invulling vormt van het concept 'stedenbouwkundige last' is het reglement 'stedenbouwkundige ontwikkelingskost' van de stad Antwerpen. Deze legt (in grotere projecten) een last op, gelijk aan €5.000 per woning.
- 13 Uit recent onderzoek naar vereveningsmogelijkheden ('Instrumentarium voor een bouwshift in functie van kernversterking en vrijwaring van open ruimte: een ruimtelijke, juridische en economische benadering - door BUUR, Rebel Group, LDR advocaten en UHasselt i.o.v; Provincie Antwerpen, 2019) bleek dat de grondwaarde stijgingen per extra toegelaten woonentiteit in de regio van Hulshout tussen ca. €15.000 en €31.000 liggen. De meerwaarden zijn uiteraard afhankelijk van basiswaardering van de grond, toegelaten woonprogramma en woningmarkt. Deze cijfers zijn een indicatie dat een meerwaarderecuperatie van meer dan €5.000 per woning evt. mogelijk moet zijn.
- 14 De omzendbrief RO 2017/01 'Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en de onbebouwde gebieden' benadrukt de mogelijkheden om i.k.v. ruimtelijk rendement af te wijken van stedenbouwkundige voorschriften voor handelingen van algemeen belang, en dat het hiervoor volstaat om een overeenkomst te sluiten tussen overheid en bouwheer (hfdst. 3.2). Deze mogelijkheid is echter te weinig gekend in de praktijk.
- 15 Regelingen i.v.m. opdeelbaarheid van percelen, toelaatbaarheid van tweede-ordebebauwing of

inbreiding met wegenis, omvang van gebouwen e.d. kunnen in een verordening of RUP vastgelegd. Over de toelaatbaarheid om ook woningtypologie in nieuwbouw te regelen via verordening, bestaat enige discussie. Een RUP is dus de veiligste keuze. Bij keuze voor een verordening wordt best eerst met de provincie overlegd.

16 Het handelsvestigingsdecreet en de toelichtingen daarbij duiden verordening en RUP aan als plausible instrumenten om winkelarme en gewenste winkelgebieden aan te duiden. De mogelijkheden van een verordening lijken hier echter zeer beperkt m.b.t. het verplichten of uitsluiten van handel in het geval van nieuwbouw. Daarom is een RUP een veiliger oplossing.

17 Hierbij kan verwezen worden naar de omzendbrief RO 2017/01 'Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en de onbebouwde gebieden' die stelt dat projecten met toename van harde ontwikkelingen buiten het bebouwde gebied niet kunnen tenzij ze vergezeld gaan van een behoeftenonderzoek (hfdst. 4 omzendbrief). Gezien het overaanbod aan bouwgronden in de te consolideren en te versterken kernen, zal een dergelijk onderzoek geen nood aan verdichting kunnen aantonen.

18 Eenzijdig een stedenbouwkundige last opleggen kan enkel voor zaken die rechtstreeks te maken hebben met de gevolgen van het vergunde project, zoals de extra parkeerdruk opvangen, meer investeringen in de publieke ruimten en voorzieningen,... De nood om open ruimten te ontlichten is geen gevolg 'an sich' van het stedelijk ontwikkelingsproject.

19 Volgens onderzoek van het Louis Bolk Instituut en Wageningen Environmental Research in opdracht van het Nederlandse ministerie van Economische Zaken.

