

# Voor een levend Gent Of Voor een Gent vol Leven

**Wensen GMF gemeenteraadsverkiezingen 2012**

Op 14 oktober 2012 wordt een nieuw stadsbestuur gekozen. In 'Voor een Gent vol Leven' stelt het Gents MilieuFront (GMF) een aantal beleidsopties voor aan de kandidaat-bestuurders die volgens de vereniging essentieel zijn om bewoners en natuur in Gent levend en levendig te houden.

## **Grote uitdagingen...**

Ondanks de inspanningen van het huidige stadsbestuur boert ons milieu nog altijd achteruit. We slagen er voorlopig niet in om onze energievraag te beperken, we hebben nog geen antwoord op klimaatverandering, de luchtkwaliteit in Vlaanderen en zeker in Gent is bij de slechtste van Europa, de bebouwde oppervlakte stijgt jaar na jaar en de oppervlakte bos daalt. Gelukkig zijn een aantal krijtlijnen uitgezet en worden maatregelen genomen. Tegen 2021 moeten alle nieuwe woningen quasi energieneutraal gebouwd worden. Europa zegt dat onze luchtkwaliteit drastisch moet verbeteren....

## **... met lokale oplossingen**

Allemaal belangrijke principes die de lokale overheden nu moeten aangrijpen om de stad klaar te stomen voor een eeuw vol uitdagingen. Niet dat de stad deze problemen allemaal alleen kan oplossen, maar ze kan - als meest zichtbare beleidsniveau - het goede voorbeeld geven. En een motor zijn voor lokale verandering. De stad wil klimaatneutraal zijn tegen 2050. Dit is ambitieus. Hiervoor moet de stad duidelijke keuzes maken. Een keuze voor energiebesparing en tegen energieverpilling. Een keuze voor de fiets en openbaar vervoer. Een keuze voor afvalpreventie...

## **Gent is de gids**

De toekomst is aan de stad. Gent heeft dat ingezien en het stadsbestuur investeert om de stad aantrekkelijk, innovatief en jong te houden. GMF wil dat de stad - nog meer dan vroeger - experimenteert met vernieuwende vormen van mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieubeleid. Gent moet hét laboratorium worden voor de modelstad van de 21ste eeuw.

De keuze is dus aan de stad!

'Voor een Gent vol Leven' geeft de toekomstige bestuurders een hele reeks suggesties voor concrete maatregelen, geordend per onderwerp:

- Autoluwe binnenstad
- Stad voor fietser en wandelaar
- Snel en comfortabel openbaar vervoer
- De stad kleurt groen
- Nieuwe wijken zijn dichtbevolkt, autoluw, hebben veel groen en veel doorsteekjes

## 1. Autoluwe (binnen)stad

---

(Solo-)autogebruik is de meest milieubelastende vervoerwijze. Luchtvervuiling, lawaai, stank en ruimtegebruik zijn slechts enkele van de kwalijke gevolgen. Autogebruik leidt bovendien tot allerlei maatschappelijke problemen: ongevallen, stress, economisch verlies door files,... Dus moet autogebruik in het algemeen en in het bijzonder in woongebieden afgeremd worden. Gent moet een stad worden waar de auto enkel gebruikt wordt voor essentiële verplaatsingen. Een stad waar vervuilende auto's niet welkom zijn. De stad heeft onvoldoende ruimte voor auto's en leent zich bovendien perfect voor de alternatieven. Gent moet erop inzetten om de woongebieden autoluw te maken. Hierop inzetten is cruciaal om tot een klimaatneutrale stad te kunnen komen.

### Zone 30 binnen de R40

Binnen de R40 zijn er momenteel twee snelheidsbeperkingen: 30 en 50 km per uur. Wat waar moet gereden worden, is niet steeds gemakkelijk af te leiden.

#### Voorstel

Binnen de R40 geldt overal dezelfde snelheidsbeperking: 30 km per uur. Dit is eenduidig, gemakkelijk te communiceren en te controleren.

### R40 een boulevard met slechts één rijweg voor het autoverkeer

Na het afwerken van de buitenring, wordt de R4 de belangrijkste ontsluitingsweg voor Gent. Het is de bedoeling dat enkel het vervoer dat in Gent moet zijn, op de R40 komt. Zo daalt het aantal gemotoriseerde gebruikers van deze R40.

#### Voorstel

De R40 wordt een groene boulevard met slechts één rijstrook in elke richting voor het gemotoriseerde verkeer. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor bredere fietspaden en een vrije trambaan. In afwachting van een tram kan er alvast een trolleybus rijden. Die rijdt het volledige traject van de R40 met een hoge frequentie.

### Stadsdistributie gebundeld en geleverd via alternatief transport

Er rijden te veel vrachtwagens rond in de stad, vaak slechts om een kleine hoeveelheid goederen te leveren. Zware dieselveertuigen zijn de belangrijkste bron van fijn stof en verbruiken overmatig veel energie. Dit moet anders.

#### Voorstel

GMF wil een alternatieve bevoorrading van de winkels. De grote vrachtwagens worden buiten de stad gehouden. Kleine vrachtwagens op schone energie (elektrisch of op gas) of fietskoeriers bedienen de winkels in de stad.

### 10.000 autodelers in 2018

Eén deelwagen vervangt 10 wagens, en wie autodeler wordt rijdt minder met de wagen dan voorheen. Deze vaststellingen maken autodelen tot een zeer beloftevolle piste om Gent op korte termijn op weg te zetten naar klimaatneutraliteit. Autodelen raakt met nu al meer dan 1.500 deelnemers snel ingeburgerd in Gent. Maar toch is er nog een enorm potentieel. De Gentse straten staan vol auto's, die meestal het grootste deel van de tijd gewoon stil staan. Die massa blik legt een enorm beslag op de beperkte ruimte in de stad. Hoe anders zou de stad er kunnen uitzien mocht deze ruimte vrijkomen!

#### Voorstel

Om het aantal auto's in Gent echt terug te dringen moet autodelen nog een kwantsprong maken. GMF wil dat er 10.000 autodelers zijn tegen het eind van de volgende legislatuur. Het stadsbestuur moet autodeelinitiatieven ondersteunen (via bvb. promotie en parkeervoordelen) en moet buurten met veel autodelers belonen met groenaanleg. Idem voor het delen van elektrische fietsen en bakfietsen. De stad brengt zelf ook eigen wagens in in een autodeelsysteem.

### Aantal parkeerplaatsen in de stad moet dalen; bezoekers parkeren buiten het stadscentrum

Vandaag zuigen het goedkoop parkeren en de grote ondergrondse parkings dagelijks duizenden wagens aan naar het stadscentrum. De luchtkwaliteit in onze stadscentra is ondermaats. De ervaringen met het voetgangersgebied in Gent tonen dat de omschakeling bij aanvang zwaar is maar dat op verloop van termijn iedereen positief is. Veel bezoekers aan de stad Gent komen met de auto. Om auto's uit de stad te houden, en tegelijk meer plaats te krijgen voor fietsers en

voetgangers of voor openbaar groen, moet het aantal parkeerplaatsen dalen. Dit zal de inwoners en bezoekers aanporren om te kiezen voor een alternatief.

#### Voorstel

GMF is voorstander van continue afoming van het aantal parkeerplaatsen, bvb. met 1% per jaar. Deze daling slaat op het totaal aantal parkeerplaatsen in de stad, dus zowel op privé terrein als op het openbaar domein.

Bezoekers moet ontraden worden om met de auto de stad in te rijden. Ze moeten gestimuleerd worden om hun wagen achter te laten aan de rand van de stad op de park & ride parkings. Hoe zien we dat: enerzijds door heel dure parkeertarieven in het centrum en anderzijds door het aanbieden van alternatief vervoer (openbaar vervoer, fiets en taxi). De rand van de stad moet gezien worden als de rand van de bebouwde kom. Wie zelf binnen de bebouwde kom woont, is welkom met de wagen. Ook bij bewoners moeten echter alternatieve vervoersmiddelen gepromoot worden.

### **Baanwinkels aan banden**

Langs de verschillende invalswegen ontwikkelden zich de baanwinkels. Deze winkels generen verkeer wat leidt van de stad naar deze gewestwegen net buiten de centra.

#### Voorstel

GMF stelt volgende locatiestrategie voor zijn doeltreffendheid heeft bewezen in Freiburg. Gent past een doorgedreven locatiestrategie voor winkels toe, op basis van het type producten dat verkocht wordt. Dagelijkse benodigdheden zoals voedsel, maar ook publiekstrekkingen zoals boeken en kleine elektronica, apotheken, film,... mogen enkel in het stadscentrum en in de subcentra in de woonwijken verkocht worden. Zo worden de te overbruggen afstanden beperkt en komen de klanten vaker zonder auto. Volumineuze goederen zoals meubels of wasmachines, waarvoor de klant al eerder een auto nodig heeft, mogen wel nog op autolocaties (bvb. baanwinkels) verkocht worden.

### **E17 - Viaduct Gentbrugge wordt lokale bedieningsweg**

Het viaduct van Gentbrugge is één van de drukste delen van de E17. De woonwijken in de buurt van dit viaduct hebben last van dit verkeer: geluidsoverlast en luchtkwaliteitsproblemen.

#### Voorstel

GMF stelt voor om – uit te voeren na afwerking van de R4-buitenring - de E17 om te vormen tot lokale bedieningsweg tussen klaverblad Destelbergen en klaverblad Zwijnaarde. Het doorgaand verkeer wordt omgeleid via R4. Op die manier wordt het viaduct van Gentbrugge enkel door het verkeer gebruikt dat daar moet zijn. Zo doen ze het ook in Rijsel met die zelfde E17.

### **Fly-over Zuidpark afbreken**

De fly-over aan het Zuidpark is een historische vergissing. Deze betonnen mastodont brengt het autosnelwegverkeer rechtstreeks in het historische hart van de stad en vormt de beste reden om niet met het openbaar vervoer naar Gent te komen.

#### Voorstel

GMF vraagt om de fly-over af te breken vanaf de brug aan de Sint-Lievenspoort. GMF suggereert om ter hoogte van de Schelde de brokstukken van de afgebroken fly-over rechtop te zetten als baken voor de automobilisten: 'tot hier en niet verder'. Een alternatief voorstel is het Albertpark van het Zuid uitbreiden op de Fly-over. Het High Line park in New York ([www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)) en één van de simulaties die onlangs in het stadsmagazine verscheen van Gent in 2050 kan als inspiratie dienen.

### **Snelheidsbeperkingen invoeren en controleren**

Auto's en vrachtwagens die trager rijden verbruiken minder, zorgen voor minder overlast en vervuilen minder: een win-win-win situatie.

#### Voorstel

Op de autosnelwegen op het hele Gentse grondgebied komt een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur. Voor het gebied binnen de R40 is de snelheid beperkt tot 30 kilometer per uur. De straten met een snelheidsbeperking van 70 km per uur en die met 50 kilometer per uur worden herbekeken en indien nodig verlaagd tot 50 of 30 kilometer per uur in functie van het aantal gehinderden én in functie van de veiligheid van fietsers en voetgangers. Snelheden vanaf 50 km/u kunnen slechts overwogen worden indien de fietsers op een afgescheiden fietspad kunnen rijden.

### **Versnelde verduurzaming en afbouw van de stadsvloot**

Het verduurzamen en het afbouwen van de stadsvloot is een duidelijk signaal naar de Gentenaars dat het de stad menens is met het klimaatbeleid.

### Voorstel

De stadsvloot wordt doorgelicht met volgende criteria: afbouw van de stadsvloot tot de echt noodzakelijke wagens, dus meer verplaatsing met de fiets / bakfiets, aankoop van milieuvriendelijkere wagens voor alle diensten (... en dus niet alleen de milieudienst). De stad brengt de eigen wagens in in een autodeelsysteem.

### **Auto- en vliegrecleame aan banden**

Op diverse plaatsen in de stad schreeuwen reclamepanelen ons toe dat we grote hoeveelheden CO2 moeten verbruiken door aanschaf van een auto of een vliegreis. Dit moet ter discussie gesteld worden.

### Voorstel

Ofwel gaan we voor een verbod, ofwel dient het stadsbestuur bij het verlenen van een vergunning voor een reclamepaneel een bepaald percentage van de tijd opeisen voor boodschappen die oproepen tot klimaatvriendelijker gedrag. Dat kan op een creatieve manier ingevuld worden, door hiervoor bvb. een wedstrijd te organiseren onder de kunstopleidingen.

## **2. Stad voor fietser en wandelaar**

Gent moet een autoluwe stad worden. Een stad waar fietsers, openbaar vervoer en voetgangers het straatbeeld bepalen. Gent profileert zich ook als de fiets hoofdstad van Vlaanderen. We verwachten van de stad een duidelijk statement en keuze voor de fiets en wandelaar én het openbaar vervoer. Zo wordt de stad ingericht voor de voetganger en de fietsers. Die bewegen meer en zijn vaak gezonder dan mensen die niet bewegen. Want door regelmatig te fietsen en te wandelen daalt de kans op aandoeningen als obesitas (medisch gevaarlijk overgewicht) en hart- en vaatziekten. Een win-win situatie dus voor de gezondheid en het milieu.

### **Brede voet- en fietspaden of woonerven**

Te voet gaan en fietsen zijn in het stadscentrum de manieren om je verplaatsen. Niet de auto. Deze prioriteit moet ook blijken uit de plaats op de openbare weg die voorzien wordt voor de wandelaar en de fietser.

### Voorstel

De stad moet bij elke (nieuwe – her)inrichting van de openbare weg kiezen voor fiets, wandelaar en openbaar vervoer (zie verder). De voetpaden moeten voldoende breed zijn. Op wegen waar 50 of 70 km per uur mag rijden, moet een apart fietspad komen. De nieuwe fietspaden voldoen aan de fietstoets. De rest van de rijweg kan ingenomen worden voor de traag rijdende auto's. Waar te weinig plaats is voor afzonderlijke voetpaden en fietspaden worden woonerven ingericht.

### **Uitbouw van functioneel fietsnetwerk**

Fietspaden en fietsroutes zijn belangrijke factoren om mensen aan het fietsen te krijgen. Wie een veilige fietsroute in de buurt heeft, fietst veel vaker en ook verder en sneller. De stad beschikt nu al over een goed uitgewerkte - maar nog altijd te geïsoleerde - fietsassen. Het succes van deze assen is overduidelijk. We zien dat vooral gedreven fietsers zich in het verkeer jagen. Een veilig en uitgebreid netwerk moet ook jonge kinderen en senioren terug op de fiets krijgen.

### Voorstel

GMF vraagt om de bestaande assen uit te breiden tot een compleet functioneel fietsnetwerk. Dat wil zeggen: een fijnmazig netwerk van fietsroutes, bewegwijzerd (mèt kilometeraanduiding!) en conflictvrij. Het netwerk moet aftakkingen voorzien naar elke grote centrumschool.

### **Acht groenassen voor wandelaars, fietsers en joggers**

Eén van de aanbevelingen uit het rapport "Sporten in stedelijke buitenlucht: gezondheidsrisico's" is verkeerswegen en fiets- en wandelpaden van elkaar afscheiden.

### Voorstel

Zo zou het stadsbestuur werk kunnen maken van het verder uitbouwen van de 8 groenassen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent. Met deze groenassen hoeven wandelaars, fietsers of joggers niet de grote invalswegen te gebruiken. Door te zorgen voor een vlotte en autoluwe fietsverbinding vanuit

het centrum, worden mensen aangespoord om meer de fiets in plaats van de auto te gebruiken om naar de Blaarmeersen te gaan.

### **Vergroening joggerspiste aan de Watersportbaan**

Een tweede aanbevelingen uit het rapport "Sporten in stedelijke buitenlucht: gezondheidsrisico's" is de sportinfrastructuur in een groenere omgeving in te planten. Bij de Watersportbaan is de Finse looppiste op twee plaatsen onderbroken. Ter hoogte van het GUSB wordt de piste doorgetrokken. Aan de kop van de Watersportbaan, ter hoogte van de R4, kan dit niet volgens het stadsbestuur. De baan is te smal om er én auto's én fietsers én voetgangers én lopers een plaats te geven. Dit stukje rijbaan in de bocht heeft echter maar een heel beperkte verkeersfunctie.

#### Voorstel

GMF stelt voor om de weg ter hoogte van de R4 te vervangen door plaats voor fietsers én voetgangers én lopers en daarnaast ook een dichte groenbuffer aan te planten die kan zorgen voor een natuurlijke luchtfilter. Zo komt er voor de talrijke joggers een betere afscherming tegen de luchtvervuiling van het autoverkeer op de R4. Als rond de watersportbaan dan ook nog het doorgaande verkeer ontmoedigd wordt en werk gemaakt wordt van een autoluwe omgeving, kan de stad alle aanbevelingen van het rapport van het steunpunt Milieu en Gezondheid waarmaken. Door aan de rand van de stad een aangenaam, groen en gezond loopcircuit te voorzien, worden Gentenaars bovendien aangezet om meer aan sport te doen.

### **Meer fietsstraten**

De stad experimenteerde al met fietsstraten en geknipte straten. GMF wil dat ze lessen leert uit de proefprojecten en nu op grote schaal gaat toepassen. Enkele hoofd fietsassen zijn overbelast op de piekuren. Eén ervan is de Coupure. Langs de Visserij is er in 2010 een eerste fietsstraat gekomen.

#### Voorstel

GMF stelt voor om op meer plaatsen met veel fietsverkeer de straat voor te behouden voor de fietser. De auto's mogen ook de straten in, maar moeten voorrang verlenen aan de fietsers en moeten hun snelheid beperken tot 30/u en zo nodig verder aanpassen aan die van de fietsers. De manier waarop dergelijke fietsstraten worden gemarkeerd, dient herbekeken te worden.

### **Meer fietsstallingen aan stations**

Gent Sint-Pieters wordt het grootste station van Vlaanderen. Het wordt uitgerust met 10.000 fietsstallingen. Maar dit zal te weinig zijn om alle fietsen te stallen. Ook de Dampoort zal opgewaarderd worden als pendelstation. Bewoners en bezoekers moeten aangemoedigd worden om vanaf het station het openbaar vervoer of de fiets te nemen. De huidige en geplande fietsstalling zijn daarvoor te beperkt. Meer fietsstallingen zijn nodig.

#### Voorstel

GMF wil dat er verhoudingsgewijs meer reizigers per fiets naar de stations komen. Voor het Sint-Pieters station moet het aantal fietsstallingen uitgebreid worden tot minstens 15.000 stuks. De parkeergarage biedt daarvoor voldoende plaats. Dit kan gespreid gebeuren: naargelang de nieuwe fietsstallingen helemaal vol raken dienen autoparkeerplaatsen omgezet te worden tot fietsstallingen, te beginnen bij niveau -1 van de autoparking. Omdat je op een zelfde oppervlakte meer fietsen dan auto's gestald krijgt, dienen fietsstallingen voorrang te krijgen op autoparkeerplaatsen. Ook het Dampoort station heeft nood aan een volwaardige overdekte fietsparking met een capaciteit van 5.000 stuks. GMF pleit voor het opwaarderen van de andere stations in de buurt. Ook bij deze stations en zeker op Gents grondgebied zoals Drongen, Gentbrugge, Wondelgem, Merelbeke-Flora zijn goede en voldoende, overdekte fietsstallingen vereist.

### **Over heel Gent meer fietsparkings**

Fietsstallingen in het centrum die er nu zijn, waren niet geconcipeerd in het concept, ze zijn er later geplaatst. En dat zie je duidelijk. Onder de Sint-Michielselling is de eerste overdekte fietsstalling. Ook in de woonstraten is er nood aan overdekte fietsplaatsen. De fietstrommel biedt mogelijkheden. Gent wordt ook een bakfieststad. Ook voor deze bakfietsen zijn stallingen verspreid over de stad nodig.

#### Voorstel

Bij elke nieuwe inrichting van een wijk, straat, houdt de stad rekening met de fiets als voornaamste vervoermiddel in de stad. Voldoende plaatsen om dit vervoermiddel te stallen, als de fietser gaat

winkelen zijn nodig. GMF vraagt ook om meer overdekte fietsstallingen te voorzien in woonstraten vooral in die straten met smalle rijwoningen.

### **Gent enkele keren per jaar autovrij**

Gent doet officieel elk jaar mee met de verkeersvrije zondag, zij het enkel voor een beperkte zone. Brussel toont hoe het kan. Reeds enkele jaren is het hele gebied binnen de Brusselse grote ring een keer per jaar autovrij en dan bruist de stad opeens van mensen en leven. Er zijn tal van activiteiten.

#### Voorstel

GMF wil enkele keren per jaar een echte verkeersvrije dag in heel Gent of bvb. het gebied binnen de R4. We willen dat de stad Gent ook experimenteert met een autovrije werkdag.

## **3. Snel en comfortabel openbaar vervoer**

---

Zonder auto in een stad leven is goed mogelijk, mits voor als je ouder wordt, een snel en comfortabel openbaar vervoer. Voor de bezoekers moet een snel en met een hoge frequentie openbaar vervoer ervoor zorgen dat de auto's buiten het stadscentrum geparkeerd worden.

### **Vrije tram- en busbanen**

Momenteel staat het openbaar vervoer te veel mee in de autofile. Dit maakt het openbaar vervoer onaantrekkelijk voor wie zich snel door te stad wil verplaatsen.

#### Voorstel

De stad moet bij elke (nieuwe – her)inrichting van de openbare weg – waar mogelijk – vrije bus- en trambanen voorzien.

### **Snelle P+R lightrailverbinding: The Loop – Gent Sint-Pieters – P+R Gentbrugge – Gent Dampoort – P+R Weba over de bestaande sporen**

Een lightrail is een licht voertuig dat op gewone treinrails korte trajecten met veel haltes snel kan afleggen. De bestaande sporen in Gent bieden ruimte om een nieuwe P+R lightrail in te zetten die veel autoverkeer uit het centrum kan weghouden.

#### Voorstel

In eerste instantie denken we aan een lijn tussen 'The Loop' (Flanders Expo), het station, de P+R Gentbrugge (nieuwe stopplaats), de Dampoort en P+R Weba (nieuwe stopplaats). Daarnaast dient vanop het zelfde startpunt de tramlijn 1 richting centrum heraangelegd te worden en de bus- en tramhaltes veiliger gemaakt. Daarnaast wordt de dienstverlening uitgebreid, zodat de wachttijden voor reizigers korter worden. Tram- en busreizigers krijgen 'real time' informatie.

### **Vertrammen**

De tram is in vergelijking met de bus milieuvriendelijker, gezonder, aantrekkelijker voor de reiziger, heeft een hogere capaciteit. Er zijn plannen om enkele tramlijnen aan te leggen, maar ze worden niet uitgevoerd. De Lijn en de stad spelen de zwartepiet aan elkaar door, wat ons geen stap dichterbij brengt. Inmiddels is de milieuvriendelijke trolleybus afgeschaft maar trams rijden er nog steeds niet op lijn 3.

#### Voorstel

De geplande tramlijnen worden onverwijld aangelegd.

### **Schone bussen van De Lijn in Gent**

Fietsen tussen vervuilende bussen is niet aangenaam. Ook voor de lijnen waar geen trams rijden, is niet luchtvervuilend openbaar vervoer noodzakelijk.

#### Voorstel

Op de lijnen die zullen vertrammen, komen voorlopig nieuwe trolleybussen. Voor de andere stadslijnen komen autobussen op gas of waterstof. Dieselbussen komen de stad niet meer binnen, ook niet als ze een hybride motor hebben.

### **R40 krijgt een bus - tram**

Na het afwerken van de buitenring, wordt de R4 de belangrijkste ontsluitingsweg voor Gent. Het is de bedoeling dat enkel het vervoer dat in Gent moet zijn, op de R40 komt. Zo daalt het aantal gemotoriseerde gebruikers van deze R40.

#### Voorstel

De R40 krijgt een vrije trambaan. In eerste fase een trolleybus, later een tram – rijdt het volledige traject van de R40 met een hoge frequentie.

### **Randstedelijk openbaar vervoer – een GEN voor Gent**

Gent-Sint-Pieters is het belangrijkste station van Vlaanderen. De verbinding met andere steden is behoorlijk. Rond Gent met de trein geraken is echter veelal moeilijk of onmogelijk.

#### Voorstel

De stad moet werk maken van een fijnmazig netwerk van stedelijk en randstedelijk openbaar vervoer. Het Pegasusplan moet dringend volledig worden uitgevoerd.

De stad moet aandringen bij de NMBS om werk te maken van een randstedelijk expresnet van stedelijke snelle, flexibele en lichte treinen met frequente bediening en aansluitingen op de belangrijkste pendeltreinen. De Pinte, Drongen, Merelbeke, Sint-Denijs-Westrem en Wondelgem, Evergem, Gentbrugge moeten beter bediend worden. In Destelbergen, Oostakker, Zelzate en de kanaalgemeenten moet een stopplaats komen. De sporen liggen er.

### **Een rechtstreekse van Eeklo via de Dampoort naar Brussel over de bestaande sporen**

Een rechtstreekse van Eeklo via de Dampoort naar Brussel over de bestaande sporen kan veel autoverkeer van het noorden van Gent tot Gent Sint Pieters van de weg halen. Veel pendelaars zien op tegen de trage verbinding en nemen daarom de auto tot Gent Sint Pieters.

#### Voorstel

Wanneer er na de spoorwerken tussen Denderleeuw en Brussel meer rechtstreekse treinen naar Brussel kunnen ingezet worden vanuit Gent Dampoort, dienen sommige daarvan te vertrekken vanuit Eeklo, zodat deze regio ook een rechtstreekse verbinding krijgt met Brussel.

### **Een trein van Gent Dampoort naar Zelzate over de bestaande sporen**

In de kanaalzone werken tienduizenden mensen op een beperkt aantal locaties, en toch is deze regio nauwelijks ontsloten door openbaar vervoer. En dat terwijl de sporen er liggen!

#### Voorstel

Er komt een treinverbinding tussen Gent en Zelzate, met stops aan alle grote bedrijvensites en kanaaldorpen.

## **4. De stad kleurt groen**

Investeren in meer groen is niet alleen belangrijk voor het behoud van fauna en flora. Groene gebieden bieden de inwoners de mogelijkheid om in eigen stad tot rust te komen, te wandelen of te spelen. Zichtbaar en toegankelijk groen, zodat zo veel mogelijk mensen kunnen genieten van deze natuurlijke eilandjes.

### **Groen vormt de structuur van de stad**

Ons straatbeeld wordt al te veel bepaald door beton en wagens. GMF wil dat er veel meer groen komt op straatniveau.

In 2009 had slechts 37 % van de inwoners woongroen binnen de 150 meter van zijn woning. Dit zou zeker 100% moeten zijn.

#### Voorstel

Om meer groen op straatniveau te krijgen zijn er verschillende mogelijkheden.

Investeren in microparkjes in alle dichtst bebouwde gebieden.

Via gebiedsgerichte campagne geveltuinen promoten. Die geveltuinen kunnen een verlengstuk krijgen boven de straat, simpelweg door een kabel over de weg te spannen en klimplanten hun gang te laten gaan.

Langs de reling van de bruggen kan een kabel gespannen worden waarlangs klimplanten groeien.

Boomspiegels laten begroeien met gras of de vaste planten vrij laten opschieten

Palen van de tramleidingen laten begroeien met wingerd die prachtige groene zuilen vormen;

De trambeddingen laten vergrassenen, wat extra groen oplevert én een duidelijk merkbaar stiller tramverkeer.

Alle parkeerterreinen uitvoeren in materiaal waartussen gras kan groeien zoals grasdallen of tegels met brede grasvoeg. Dit bevordert ook de infiltratie van regenwater.

### **Meer groen op platte daken en aan de gevels**

In de stad Antwerpen is het verplicht om een groendak aan te leggen op een plat dak van een nieuwbouwwoning. In Hasselt en andere steden wordt er geëxperimenteerd met gevelgroen.

#### Voorstel

GMF wil dat groendaken meer aangemoedigd worden, zeker in de meest versteende stadsdelen.

### **Blijven investeren in buurt- en wijkparken**

Tussen 2008 en 2012 zijn er heel wat parkjes en wijkgroen bij gekomen. De stad heeft zichzelf de norm opgelegd dat elke inwoner binnen een straal van 400 meter van zijn woning over 10m<sup>2</sup> buurt- en wijkgroen moet kunnen beschikken. Deze doelstelling wordt nog lang niet gehaald. In 2009 was dit 39 % (in 1999 was dit 31 %).

#### Voorstel

GMF wil dat het tempo van de realisatie van nieuw wijkgroen verhoogt zodat meer oppervlakte gerealiseerd wordt tijdens de nieuwe legislatuur.

### **Vier groenpolen tegen 2018**

De totale oppervlakte aan bos in Gent bedraagt slechts 860 hectare. Meer dan de helft van de bossen is kleiner dan 5 ha. Boskernen van meer dan 100 ha komen niet voor op Gents grondgebied. De grootste boskernen zijn de Vinderhoutse Bossen en de bossen in het havengebied op de terreinen van Arcelor-Mittal. Het overgrote deel van de bossen in Gent is privaat bos en niet toegankelijk voor publiek. De doelstelling dit stelt dat elke Gentenaar binnen de 5 kilometer van zijn woning over minstens 100 m<sup>2</sup> stadsruimte moet beschikken wordt nog lang niet gehaald.

De ontwikkeling van de groenpool van de Gentbrugse meersen – waar de stad de regisseur is – groeit gestaag. De eerste onteigeningen voor het Parkbos zijn gestart. Ook het dossier van de groenpool van de Vinderhoutse bossen is gedeblokkeerd.

#### Voorstel

GMF vraagt dat de stad Gent mee aan de kar trekt zodat de vier groenpolen al voor een groot deel gerealiseerd zijn zodat we als Gentenaar naar de bossen / recreatieve gebieden kunnen fietsen. Wachten tot 2046 met de Vinderhoutse bossen is geen optie!

## **5. Wijken zijn dichtbevolkt, autoluw, hebben veel groen en veel doorsteekjes**

---

In Gent staan heel wat grootschalige nieuwe ontwikkelingen op stapel, zoals de Oude dokken, Sint-Pieters, de Gasmetersite, enz... Samen komen er honderden woningen bij. Om bewoners te overtuigen om in de stad te wonen en te blijven wonen ook als het gezin uitbreidt, moeten de wijken autoluw zijn, veel groen en veel doorsteekjes hebben. Ook in de bestaande wijken moeten deze principes toegepast worden.

### **Gezinsvriendelijke nieuwe wijken**

Nieuwe wijken moeten zo gezinsvriendelijk mogelijk zijn. Kinderen en ouderen moeten zich veilig op straat kunnen bewegen in een aangename omgeving.

#### Voorstel

Dit vereist radicale keuzes: een hoge bevolkingsdichtheid (kleine percelen met gemiddeld 4 bouwlagen), winkels en sociale voorzieningen worden gebundeld in de kernen, er is een overvloed aan groene speel- en zitruimten, de wijk is in alle richtingen doorsteekbaar voor voetgangers en fietsers. De wooneenheden zijn voorzien van overdekte fietsstallingen. Woonerven worden de norm.

### **Ontwikkelen van nieuwe wijken enkel na ontsluiting openbaar vervoer**

---



We willen ons allemaal snel en gemakkelijk verplaatsen. De overstap van de auto naar fiets en/of openbaar vervoer gebeurt slechts als het openbaar vervoer.

#### Voorstel

Auto's worden niet meer toegelaten in de nieuwe wijken (tenzij voor het laden en het lossen). De auto heb je niet nodig door een frequente ontsluiting met liefst een tramlijn. Bij alle stadsontwikkelingsprojecten moet de stad ervoor zorgen dat het openbaar vervoer perfect functioneert wanneer de eerste nieuwe bewoners arriveren. Indien De Lijn met haar investeringstempo het ritme van de Stad niet volgt, moeten financiële hefboomen worden gezocht om de investeringen van De Lijn te versnellen of moet er een volwaardig alternatief geboden worden in afwachting van de geplande investeringen van De Lijn.

### **Wooneenheden hebben meer fiets- dan autostallingen**

#### Voorstel

Bij private woonprojecten op privé terrein wordt het aantal parkeerplaatsen beperkt. Er komt maximum 1 garage per 2 wooneenheden en minimum 3 fietsplaatsen per wooneenheid. Bij een project met meer dan 20 wooneenheden komt er een verplichte autodeelplaats en laadpaal voor elektrische auto.

### **Geen nieuwe grote ontwikkelingen zolang de luchtkwaliteitsnorm niet gehaald wordt**

In Gent wordt de Europese fijn stof norm jaarlijks overschreden. De overheid moet volgens Europese richtlijnen maatregelen nemen om onder de norm te blijven. De stad kan met het huidige autostimulerend beleid nooit tegemoet komen aan deze norm.

#### Voorstel

Grootschalige nieuwe autoprojecten zijn dan uit den boze. Vergunningen aan nieuwe inrichtingen die veel fijn stof uitstoten kunnen niet langer.

### **Cohousing in Gent**

Groepen van 5 à 10 gezinnen verenigen zich in Freiburg in een "Baugemeinschaft" en realiseren samen met een architect een gezamenlijk woonblok van typisch een viertal bouwlagen, geheel naar hun eigen smaak en invulling. Dit resulteert in een mooie variatie in het straatbeeld.

#### Voorstel

1. Voor de gronden waar de stad de eigenaar is bijvoorbeeld de Oude Dokken, project Gent Sint-Pieters en andere op stapel staande ontwikkelingen.... , legt de stad voorwaarden op waaraan het woonblok moet voldoen (bvb. perceelsgrootte, energie). Daarna kunnen geïnteresseerde Gentenaars naast de grootschalige projectontwikkelaars via het principe van Baugemeinschaft een appartementsblok neerzetten.
2. Voor andere projecten maakt de stad de papieren rompslomp eenvoudiger zodat overal in gent cohousing projecten kunnen gerealiseerd worden.

## **6. Passief bouwen wordt de norm in Gent**

---

In Vlaanderen heeft bijna een derde van de woningen geen dakisolatie; een derde beschikt nog niet over dubbele beglazing en 71% wordt nog verwarmd met verouderde verwarmingsinstallaties. In Gent is het probleem ongetwijfeld nog een pak erger. Hoge energieprijzen, gecombineerd met een hoog energiegebruik, zorgen ervoor dat een steeds grotere groep mensen problemen heeft om zijn energiefactuur te betalen.

De stad Gent moet het voortouw behouden op vlak van duurzaam bouwen zowel voor zijn eigen gebouwen en zo het goede voorbeeld geven als voor de particuliere gebouwen op het grondgebied van Gent. In deze beleidsperiode moet gefocust worden op de renovatie van bestaande gebouwen. Elke Gentenaar moet kunnen wonen in een kwaliteitsvolle, energiezuinige woning.

### **Passiefbouw wordt de norm**

#### Voorstel

We willen dat op gronden van de stad alleen nog passiefgebouwen mogen gebouwd worden. We willen dat de stad Gent ook grote prestigeprojecten (zoals de bibliotheek van Gent) gaat inrichten en

aan de man brengen als hét passiefgebouw van Gent. Ook bij renovaties moet de passief standaard nagestreefd worden.

### **Duurzaam renoveren – aanvullende subsidie**

Verbouwers kunnen allerlei subsidies ontvangen voor energievriendelijke verbouwingen. Gent kan als stad de duurzame renovatie promoten door een subsidie te voorzien. De bestaande premies zitten nu nogal versnipperd.

#### Voorstel

GMF vraagt een herziening van alle premies die de stad uitschrijft via verschillende diensten. Deze premiereglementen moeten gerationaliseerd worden en samengevoegd worden tot één enkel met doel om duurzaam renoveren maximaal te ondersteunen.

### **Blijvende ondersteuning van het bouwadvies**

De bewoners moeten natuurlijk goede informatie krijgen over energiebesparing.

#### Voorstel

Dit kan door het oprichten van een energieloket. Dit kan eventueel (in samenspraak) met de MilieuAdviesWinkel.

### **Energievriendelijke bouwverordening opleggen en controleren**

Huishoudens consumeren nog altijd heel veel energie om hun huis te verwarmen. Bij elke herbouw en elke nieuwbouw moet dan ook geïnvesteerd worden in energiebesparende maatregelen.

#### Voorstel

De bestaande bouw- en verkavelingsverordeningen moeten aangevuld worden met energiebesparende maatregelen, zoals zongericht verkavelen, groendaken (op die daken die niet voor het opvangen van regenwater zorgen), zonnepanelen,... Deze maatregelen moeten vanzelfsprekend gecontroleerd worden en dit niet alleen op planniveau maar ook op het terrein.

### **Passieve sociale huisvesting**

Gent telt net als Freiburg heel wat (sociale) flatgebouwen, die vaak verouderd zijn en de bewoners dus opscheppen met hoge energiefacturen. In Freiburg slaagde men erin om een flatgebouw te verbouwen tot een passiefgebouw.

#### Voorstel

Gent moet dit voorbeeld volgen. Om het hele gebouw werd een superisolerende isolatiemantel aangebracht en de balkons werden mee geïntegreerd in het gebouw zelf, waardoor de flats groter werden. Zo kon de huurprijs wat opgetrokken worden: de bewoners krijgen immers een comfortabeler flat en tegelijk een véél lagere energierekening. Maar naast de appartementsgebouwen moeten ook de sociale woningen gerenoveerd worden tot de passief norm. (zie hieronder)

### **Wijkgerichte renovatie naar lagere energiefactuur**

#### Voorstel

een wijkgerichte campagne voeren om straat voor straat, wijk voor wijk,... alle huizen te voorzien zeker van dakisolatie en hoogrendementsglas.

## **7. Energie besparen en groene stroom**

---

### **Gent bepaalt CO2 reductiedoelstellingen per ambtstermijn**

Gent wil klimaatneutraal zijn tegen 2050. Ze heeft daartoe een plan opgesteld en zal allerlei acties uitvoeren. Maar er is meer nodig.

#### Voorstel

De stad Gent moet in het bestuursakkoord telkens nieuwe ambities, reductiedoelstellingen en belangrijke acties opnemen om bij elke beleidsperiode verder aan de weg van klimaatneutraliteit te timmeren.

### **Verspilling tegengaan bij winkels**

De stad moet er op toe zien dat verspillende of achterhaalde technieken/gebruiken zoveel mogelijk gebannen worden.

#### Voorstel

De stad Gent voert actie tegen onder andere: open winkeldeuren, openstaande deuren van frigo's, terrasverwarming,...

### **Daling van het elektriciteitsverbruik van openbare verlichting**

Het elektriciteitsverbruik van de openbare verlichting daalt niet echt meer sinds 2001. Het lichtplan zorgt ervoor dat het verbruik van de monument- en de sfeerverlichting stijgt. Het totale verbruik - inclusief de functionele verlichting - blijft ongeveer stabiel.

Het stadsbestuur maakt zich sterk dat er vanaf 2010 een duidelijk dalende trend zal zijn en streeft naar een daling van het opgestelde vermogen met 20 % in 2020 ten opzichte van de start van het REG actieplan 2010-2012.

#### Voorstel

Dimmen van openbare verlichting tijdens de nachtelijke uren en zeker op plaatsen waar nauwelijks passage is.

### **Eigen lokaal geproduceerde groene stroom**

De huidige 'groene' stroom wordt geleverd door Electrabel. Volgens de Greenpeace-codering heeft deze groene stroom geen hoge score. De stroom komt van groene stroom certificaten van buitenlandse centrales.

#### Voorstel

GMF is voorstander van het oprichten van coöperaties waarbij bewoners van Gent kunnen participeren in het project en waarbij de winsten terugvloeien naar de gemeenschap. De stad zou hier het initiatief moeten nemen.

### **Stad stimuleert energiebesparing en alternatieve energie bij KMO's**

Bedrijven zijn grote energieverslinders. Ze hebben er baat bij om energie te besparen. Ze hebben dikwijls ook de mogelijkheid om zelf energie op te wekken.

#### Voorstel

De stad bekijkt bij nieuwe milieuvergunning of er potentieel is bij bedrijven om energie te besparen of hernieuwbare stroom op te wekken.

Gent herbekijkt de bestaande bedrijfstakken. Ze zorgt voor een rationalisatie ervan in functie van energie-efficiëntie.

### **Biovergistingsinstallaties**

GMF wil dat de mogelijkheid onderzocht wordt om een vergistingsinstallatie in te planten op Gents grond gebied, en eveneens naar de mogelijkheden van decentrale elektriciteitsproductie, en indien dit zinvol blijkt, deze vorm van elektriciteitsproductie ondersteunen en stimuleren. Bij dergelijke projecten moet zo veel mogelijk gebruik gemaakt worden van lokale biomassastromen: GFT, bermmaaisel, rwzi-slib,...

### **Gebruik van restwarmte of heffing betalen**

Vele bedrijven hebben restwarmte die nuttig gebruikt kan worden op een andere plaats.

#### Voorstel

Door het instellen van een heffing op het lozen door bedrijven van restwarmte, zoals het nu reeds gebeurt in o.a. Denemarken, wordt het benutten ervan gestimuleerd. De opbrengst van de heffing kan gebruikt worden om de aanleg van warmtenetten te helpen financieren.

### **Uitbreiden stadsverwarmingsnet**

De grootste chauffageketel van Gent staat aan de Ham. De SPE centrale bedient grote gebouwcomplexen van warmte met de restwarmte van een elektriciteitscentrale.

#### Voorstel

De stad onderneemt stappen om het SPE-stadsverwarmingsnet uit te breiden naar andere grootverbruikers, of om nieuwe netten aan te leggen. Daarbij kijkt ze of energie kan gebruikt worden binnen het project van de Oude Dokken.

## 8. Propere lucht in de stad

---

Propere lucht is een basisrecht voor iedereen, en toch lukt het maar niet om dit te realiseren in Gent. Jaar na jaar overschrijden we de fijnstofnormen, er rijden steeds meer dieselloze voertuigen rond, en ook op heel lokaal niveau is de stank door sluisstroken van afval (wellicht met bijhorende vervuiling) niet te harden.

### **Voldoende grote milieuzones voor auto's en vrachtwagens**

In de stad is diesel de belangrijkste bron van ultrafijn stof (PM<sub>2,5</sub>) en verzurende uitstoot. De stad kan de wagens zelf geen normen opleggen, maar kan wel normen opleggen voor de wagens in de stad. De ons omringende landen zijn allen bezig met het invoeren van milieuzones. Alleen België blijft achter.

#### Voorstel

GMF wil dat de stad milieuzones instelt in het gebied binnen de R40 en de dichtst bevolkte woongebieden daarbuiten. De meest vervuilende wagens moet de toegang ontzegd worden, of moeten daarvoor belast worden. Gent moet zich zeker kandidaat stellen als er een gemeente gevraagd wordt om als testgemeente te fungeren.

### **Uitfasering steenkool als huisbrandstof**

Verbranding van steenkool (en soms zelfs afval) komt jammer genoeg nog voor om huizen te verwarmen, vaak bij ouderen en/of kansengroepen. Deze relatief kleine puntbronnen in vaak dichtbevolkte wijken zorgen (wellicht?) voor relatief grote vervuilingsspieken.

#### Voorstel

Er wordt een programma opgezet om in alle Gentse woningen de oude steenkoolkachels en allesbranders te vervangen.

### **Zichtbare en continue meters van luchtvervuiling op verschillende plekken**

Veel Gentenaars zijn zich niet bewust van de luchtkwaliteit en het gevaar van de luchtvervuiling voor de gezondheid. Nochtans is dit bewustzijn bij de bewoners onontbeerlijk voor het draagvlak om doortastende maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Antwerpen heeft een continue meter van de luchtkwaliteit met display aan het Centraal Station en het Ecohuis.

#### Voorstel

GMF wil dat in de stad op goed zichtbare locaties een display komt die de luchtkwaliteit weergeeft zoals fijn stof en NO<sub>x</sub>. Wat in Antwerpen kan, moet ook in Gent kunnen. Er moeten minstens drie meetposten komen in Gent: één op een plaats met druk autoverkeer, één in een woonwijk en één op een groene plek, zoals dit ook toegepast werd tijdens een tijdelijke meetcampagne van fijn stof en NO<sub>x</sub> door VMM in 2010. De gegevens van dit meetnet moeten constant en zo breed mogelijk gecommuniceerd worden. De stad moet ook aangeven wat de burger kan doen bij slechte luchtkwaliteit.

## 9. Zuiver en gezuiverd water is de norm

---

Een belangrijke aspect om voor een goede waterkwaliteit te zorgen is dat er enkel gezuiverd water in het oppervlaktewater komt. Maar ook een meer natuurlijke (inrichting van de) waterloop is noodzakelijk om die goede toestand te bereiken.

Het gemeentelijk rioleringsnet is aan vernieuwing toe. Daarnaast moet het waterbeleid kleinschalig en gebiedsgerichte aanpak worden met zoveel mogelijk aandacht voor aansluiten en afkoppelen. Naast groenassen moeten ook blauwe assen door Gent geherwaardeerd worden.

### **Lekkende rioleringen vervangen**

Gent heeft een uitgebreid rioleringsnet. De theoretische rioleringsgraad bedraagt 96 % (cijfer 2006). In werkelijkheid is dit cijfer veel lager. Veel rioleringen zijn namelijk in slechte staat. Als gevolg daarvan zakt het voetpad of de weg in. De meeste rioleringswerken gebeuren enkel als er een herinrichting van de straat gepland wordt.

### **Af- en aankoppelen per straat / wijk**

Nog al te vaak worden nieuwe rioleringen aangelegd zonder dat alle mogelijkheden van aansluiten en afkoppelen gerealiseerd worden.

#### Voorstel

Bij elk nieuw rioleringsproject komt er ook een actieve communicatie naar alle bewoners die vallen onder het project. AquaRio moet alle vuilwaterbuizen op de riolering aansluiten en ervoor zorgen dat er geen regenwater in terecht komt. Overleg met de eigenaars van de huizen is hiervoor noodzakelijk. Maar tegelijkertijd moet Gent / AquaRio een voldoende hoge subsidie of vermindering van op de drinkwaterfactuur (ecologische tegemoetkoming) voorzien zodat de particulier de stap zet om er voor te zorgen dat er geen hemelwater op het openbaar domein komt.

### **Groene oevers voor de waterwegen**

Begin jaren '80 werd de Coupure 'afgewerkt' met betonnen oevers, ondanks het feit dat daar nooit meer een schip zou voorbij varen. De micro-experimentjes met oeverplanten aan de Coupure hebben bewezen dat het mogelijk is om op een eenvoudige manier te werken aan waterleven.

#### Voorstel

GMF wil dat de Coupure een groene corridor in de stad wordt. Via damplanken, die net niet boven het wateroppervlak uitsteken, wordt de volledige Coupure aan weerszijden een meter versmald. In plaats van de steriele betonnen wanden kan tussen de damplanken en de huidige oever op steenpuin vegetatie en fauna welig tieren. En zo wordt de coupure een lust voor het oog en een paradijs voor het watertoerisme, de natuurliefhebber, de vissers en de bewoners.

### **Geen jachthaven in Gentbrugge**

De Gentbrugse getijdarm van de Zeeschelde is zo'n xxx kilometer lang en vormt een uniek zoetwaterschor. De sterk vervuilde waterbodem is door de jaren heen overdekt met een propere laag.

#### Voorstel

GMF wil dit uniek zoetwaterschor dat aansluit en in interactie staat met de Gentbrugse meersen behouden. De optie om de Schelde af te dammen ter hoogte van Heusdenbrug en weer water in de Schelde krijgen zodat die bevaarbaar wordt is een veel te dure oplossing.

### **Zwemdok en elk jaar een Big Jump**

#### Voorstel

In de oude dokken komt een drijvend zwemdok.

### **Water ruimte geven in de stad en in het buitengebied**

De binnenstad van Gent is erg versteend. Korte hevige regenbuien kunnen in bepaalde zones voor wateroverlast zorgen.

#### Voorstel

Bij de nieuwe herinrichtingen van het openbaar domein moet met de piekbuien rekening gehouden worden zoals meer infiltratiemogelijkheden voorzien, of pleinen in te richten als opvangbekkens bij extreme weersituaties zoals Rotterdam.

Voor het buitengebied moeten de waterlopen meer ruimte krijgen. De herinrichting van de Lieve is zo'n project. Maar er zijn nog meer mogelijkheden waar de stad initiatief kan nemen om waterlopen meer ruimte te geven.

### **Waterspeelplaatsen en fontein**

Water in de stad verhoogt de kwaliteit van de leefomgeving.

#### Voorstel

In een versteende stad kan dit via waterspeelplaatsen voor kinderen, vijvers of fontein (eventueel waarin geploeterd mag worden). Vooral als die waterpartijen omgeven zijn door voldoende groen kan het een oase zijn in de stad.

---

## **10. Afvalarme stad**

---

De jongste jaren is er duidelijk meer aandacht voor de afvalproblematiek. De Vlaming is sorteerkampioen. In bijna ieder beleidsdocument is het uitgangspunt 'voorkomen van afval'. Toch was de afvalberg nog nooit zo groot als vandaag. In de praktijk blijft preventie het kleine broertje. Daarom moeten er meer inspanningen gedaan worden om afval daadwerkelijk te voorkomen. De totale hoeveelheid huishoudelijk afval per inwoner in Gent daalde de laatste jaren – tot zo'n 434 kg per inwoner in 2009. De hoeveelheid niet-recupereerbaar afval (restafval + brandbaar grofvuil, sorteeresidu van PMD-afval en gemeentevuil) per inwoner ligt nog op 177 kg (cijfers 2009). Dit is een cijfer dat een stuk hoger ligt dan het Vlaams gemiddelde.

### **GFT-inzameling in landelijk gebied vervangen door kippen en composthopen, in kernstad door buurtcomposteren**

Groenten- fruit- en tuinafval hoort niet bij het (rest)afval. In de eerste plaats moet het organisch afval thuis gecomposteerd worden of door kippen verwerkt.

#### Voorstel

De GFT-ophaling in landelijk gebied is overbodig. In de kernstad is composteren voor sommige mensen niet mogelijk. Daar moet de stad de mogelijkheid onderzoeken om per wijk te composteren. Het opschorten van de dure GFT-inzameling kan heel wat geld uitsparen. Geld dat kan geïnvesteerd worden in preventie-initiatieven.

Alle verpakkingen inzamelen en 50 cent per zak aanrekenen

Voor de meeste verpakkingen die in de PMD-zak terecht kunnen, zijn retour alternatieven beschikbaar. Momenteel kost een PMD-zak slechts een tiende van de prijs van een restafvalzak. Een goedkope PMD-zak stimuleert het gebruik van wegwerpverpakkingen.

#### Voorstel

Het duurder maken van de PMD-zak gekoppeld aan een intensieve bewustmakingscampagne over verpakkingen moet de consument naar duurzamere hergebruiksalternatieven leiden. De consument betaalt vandaag tweemaal voor die verpakkingen die niet in de PMD-zak terecht kunnen: eenmaal bij aankoop voor het groene punt van Fost-Plus en een tweede maal voor de grijze zak. Daarom moeten alle verpakkingen waarop een groen-punt staat in de PMD-zak terecht kunnen.

## **11. Naar een groene haven**

Gent is een belangrijk economisch en industrieel knooppunt. Dat wil GMF ook zo houden. GMF wil wel de kwalijke gevolgen voor mens en milieu zoveel mogelijk binnen de perken houden. Dit kan slechts door middel van een doorgedreven handhaving. GMF wil zelfs verder gaan. Ze wil van de Gentse haven de eerste milieuhaven maken: Flanders Environmental Valley.

### **Haven: Haven van Gent wordt milieuhaven Flanders Environmental Valley**

De haven staat dikwijls synoniem met milieuvervuiling en ruimteverspilling. De afgelopen jaren is er een verbetering merkbaar. Maar het kan nog veel beter.

#### Voorstel

De Gentse haven heeft alle troeven in handen om zich te profileren als milieuhaven: Flanders environmental valley. Een haven waar innovatieve en milieuvriendelijke bedrijven een plaats hebben, waar groene energie geproduceerd wordt en waar natuurontwikkeling wordt gepromoot. Mogelijke initiatieven zijn het windmolenpark rond het Kluizendok uitbreiden, milieuvriendelijke bedrijven aantrekken en industriële ecosysteem aanmoedigen. In de Gentse haven liggen 1000 ha ongebruikte bedrijventerreinen. Waarom eerst niet deze reserves aanspreken en werk maken van zuinig ruimtegebruik? Enkele voorbeelden zijn: de auto's Honda en Volvo in parkeerplaatsen laten stapelen, een heffing op leegstaande bedrijfsterreinen en verder saneren van vervuilde sites in samenwerking met de privé. Reststromen moeten gevaloriseerd en terug in een cyclus gebracht worden

### **Heroriëntering van het project Ghent Bio-Energy Valley**

Ghent Bio-Energy Valley is een organisatie die de ontwikkeling van duurzame bio-energie activiteiten ondersteunt en de ontwikkeling van de biogebaseerde economie promoot. Sinds de start van Ghent Bio-Energy Valley is het denken rond bio-energy echter sterk gewijzigd.

#### Voorstel

De organisatie vormt zich om tot een platform voor alle vormen duurzame energie. De samenwerkingsverbanden worden in die optiek uitgebouwd en de industriële synergieën gaan veel ruimer dan wat nu het geval is (beperkt tot bio-energie). Deze organisatie vormt zo de draaischijf van de uitbouw van een duurzame, groene haven. Intercontinentaal vervoer van biomassa wordt sowieso geschrappt als optie.

## **12. Participatie in alle fasen**

---

Gent heeft heel wat mondige burgers. Die vragen nauw betrokken te worden bij het beleid van de stad. Wijkbewoners willen mee nadenken over de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Andere wijkbewoners zijn praktischer ingesteld en willen mee het openbaar domein onderhouden. Nog andere zien er wel wat in om te investeren in groene energie.

#### Voorstel

GMF vraagt een grotere participatie met de bewoners van de stad Gent. Dit zal het draagvlak voor het beleid verhogen.

Wijkbewoners krijgen een stem in de verdere ontwikkeling van hun wijk. De gebiedsgerichte werking zorgt voor een goede participatie, die doorgetrokken wordt naar de grote investeringsprojecten in de stad.

Alle inwoners krijgen de kans om via mede-eigenaarschap financieel te participeren in de alternatieve energie die de stad zal uitbouwen zoals de windmolen aan de rand van de stad. Zo krijgt de stad er én een draagvlak én kapitaal bij voor de broodnodige duurzame energieproductie.