

Ontwerp beleidsverklaring

Opmerkingen en suggesties | GMF

de opmerkingen volgen de volgorde van de tekst

[WONEN](#)

[RUIMTE](#)

[MOBILITEIT](#)

[KLIMAAT EN NATUUR](#)

[ECONOMIE](#)

WONEN

Positief dat er beleidsaandacht is voor de woonneed en dat de focus ligt op het realiseren van extra sociale huurwoningen. Wel rijst de vraag of 'budgethuur' de meest kosteneffectieve manier is om de woonneed aan te pakken in vergelijking met sociale woningbouw. Zijn de effecten van budgethuur op lange termijn duurzaam op vlak van opbouw publiek patrimonium?

Verduidelijkingen

- Pagina 6: op welke manier wil de stad zich engageren om meer mogelijkheden te bieden?
- Pagina 6: zijn er concrete ambities op vlak van sociaal beheer?
- Pagina 8: hoeveel nieuwe 'Housing First' wooneenheden worden gerealiseerd?

RUIMTE

Pagina 9 – sponswerking: goed dat hier aandacht voor is, maar ambitie (en realiteitszin, de klimaatvoorspellingen indachtig) ontbreekt. Om de stad klaar te stomen voor de toekomst en te beschermen tegen wateroverlast, is het vrijwaren én versterken van natte natuur dé oplossing. De vele voordelen van een sponsstad krijgen we er gratis bij.

Pagina 10 – hoger bouwen: slim verdichten omvat veel meer dan enkel 'hoger bouwen'. 'Hoger bouwen' zet de deur open voor maximale appartementisering in centrumgebieden en op knopen, terwijl men aan een deel van de woonvraag ook tegemoet kan komen door bv. vrijstaande woningen in rijwoningen om te vormen.

Pagina 10 – stedenbouw: omgevingsambtenaren hebben niet alleen nood aan 'vrijheid en onafhankelijkheid', maar ook aan voldoende ondersteuning om hun kerntaak te kunnen vervullen. Het bewaken van een goede ruimtelijke ordening, vandaag én voor de komende generaties, is geen triviale opdracht.

Pagina 12 – Dampoort:

- Gent heeft al een grote autoparking bij een treinstation. Deze parking is overbodig en trekt nodeloos auto's naar het stadscentrum, en ontmoedigt de modal shift bij pendelaars, bewoners en bezoekers.
- Wat is het bredere stedelijke engagement voor het stadsontwikkelingsproject aan Dampoort?

Pagina 12 – Gent-Sint-Pieters: Gents MilieuFront heeft er al op gewezen dat [de huidige plannen voor ondergrondse fietsenstallingen niet zullen volstaan](#).

Pagina 12 – Arsenaalsite: hier mist ambitie. De site heeft een strategische ligging voor toekomstgerichte experimenten op vlak van bv. duurzame stedelijke logistiek.

Pagina 12-13 – gebiedsontwikkeling: op welke manier plant de stad vastgoedspeculatie en gentrificatie te voorkomen, ongewenste neveneffecten die vaak ontstaan bij stadsontwikkelingsprojecten in de nabijheid van kwetsbare wijken, zoals aan het Houtdok?

Pagina 13-14 – water, ontharding en vergroening:

- Ook hier is de beleidsaandacht zeer goed, maar deze mist nog ambitie. De [verhardingscijfers](#) zijn helder: er wordt veel meer verhard dan er onthard wordt. Bijkomende verharding voorkomen is een absolute prioriteit voor een gezond en veilig watersysteem. Dit moet samengaan met actief en grootschalig ontharden, zowel op publiek als privaat domein. De Gentse ervaring met slim ruimtegebruik, bv. van het Baudelopark tijdens de Gentse Feesten, toont dat ook op de pleinen vergroening kan samengaan met de organisatie van evenementen.
- *'Daarom streven we er bij elk project naar maximale ontharding en vergroening'*
 - o In het bestuursakkoord staat: '30% ontharding is daarbij de ambitie.'
 - o **Voorstel:** 'Daarom streven we bij elk project naar maximale ontharding en vergroening, waarbij we telkens minstens 30% ontharding beogen.'

Pagina 13 – verlichting: omdat Gent een zorgzame stad wil zijn, ook voor dieren (pagina 25), is aangepaste verlichting een mooie kans om de Gentse vleermuizen te helpen.

- **Voorstel:** Langs de groenblauwe klimaatassen en op plekken waar vleermuizen actief zijn, schakelt de stad beter over op minder of vleermuisvriendelijke verlichting.

Pagina 14 - verlichting: *'Deze verandering in lichtsterkte is voor het menselijk oog nauwelijks waar te nemen.'* Als het verschil er toch niet toe doet, waarom dan niet altijd kiezen voor gedimde verlichting?

Pagina 14 – minder hinder: *'We zetten daarom extra in op minder-hinder-regie, zowel binnen de stadsorganisatie als in samenwerking met externe partners zoals AWW, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en nutsmaatschappijen.'*

- **Voorstel:** Betrek ook Gentse middenveldorganisaties, die vaak beter zicht hebben op de noden van buurtbewoners dan overheidsinstanties.

Verduidelijking (uit bestuursakkoord, pagina 9): Wat gebeurt er met de in het bestuursakkoord beloofde uitbreiding van openbare toiletten? Gratis publiek sanitair is een belangrijke basisvoorwaarde voor een toegankelijke stad voor iedereen.

MOBILITEIT

Algemeen: een duurzame modal shift zou het doel moeten zijn. Autoparkeren weghalen van de straat en (in het slechtste geval) ondergronds duwen of (in het beste geval) naar de stadsrand duwen is een middel om te komen tot minder parkeren. Het stadsbestuur lijkt dat anders te zien en ziet minder straatparkeren als het te bereiken doel. Ook een zin als ‘Tot slot blijven we inzetten op bereikbaarheid’ toont dat dit stadsbestuur niet de juiste prioriteiten kiest. De term ‘modal shift’ komt enkel voor in het hoofdstuk Inclusie, wat de indruk nog versterkt dat men niet naar autogebruikers kijkt om de modal shift te realiseren.

Pagina 16 – Verkeersveiligheid: als verkeersveiligheid een ‘absolute prioriteit’ is, is halvering van het aantal dodelijke slachtoffers tegen 2030 en pas streven naar nul tegen 2050 volstrekt onvoldoende. Veiligheid moet altijd zwaarder wegen dan het maximaliseren van comfort, doorstroming en bereikbaarheid.

Pagina 17 – parkeren: langparkeren moet inderdaad zoveel mogelijk weggehaald worden uit woonstraten en centrumgebieden. Openbare ruimte is niet gratis en behoort iedereen toe, ook wie geen auto te parkeren heeft.

- **Voorstel:** ook de eerste bewonerskaart moet bijgevolg betalend zijn, met een tarief dat minstens de marktprijs voor de huur van een stuk grond van 12m² reflecteert.
- **Voorstel:** in het slim parkeerbeleid ook differentiatie naar gewichtsklasse of fiscale pk in te voeren, waardoor omvangrijke auto’s (die meer hinderen en gevaarlijker zijn) structureel meer betalen.

Pagina 19 – gevaarlijke wegen:

- Moordstrookjes moeten verleden tijd worden. Maak volwaardige fietspaden van de gevaarlijke smalle stroken tussen rijdende en geparkeerde auto’s, ook als daarvoor parkeerplaatsen moeten wijken.
- **Verduidelijking:** Wat is de visie op de binnenring (R40), die nu nog door het gewest beheerd wordt maar volgens de nieuwe wegencategorisering zal verschuiven naar de Stad?

Pagina 19 – openbaar vervoer: *‘Rond The Loop ontwikkelen we samen met de bedrijven een geïntegreerd mobiliteitsplan waarin parkeren, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur elkaar versterken.’*

- **Voorstel:** Benoem expliciet het hoogwaardig openbaar vervoer (tram) om het belang ervan duidelijk te maken.

Verduidelijking (uit bestuursakkoord, pagina 11): Wat gebeurt er met de in het bestuursakkoord belofte invoering van fietszones in de binnenstad en de kernen van de deelgemeenten?

KLIMAAT EN NATUUR

Pagina 19 – klimaat: *'In lijn met het Gentse klimaatplan, moet de uitstoot van broeikasgassen met minstens 40 procent verminderen tegen 2030 (tov 2007).'*

- Dit creëert nodeloos verwarring met de Europese beleidsdoelstellingen, die Stad Gent weldegelijk onderschrijft.
- **Voorstel** om deze zin toe te voegen: 'Dit is in lijn met de vraag van de Europese Commissie om de uitstoot met 55 procent te verminderen tegen 2030 (met referentiejaar 1990).'

Pagina 22 – vergroening: *'We blijven voluit inzetten op ontharden en vergroenen van het openbaar domein met de nieuwe 3-30-300 groennorm als kompas. Om dit op een gerichte en onderbouwde manier te kunnen doen, actualiseren we het groenstructuurplan en het bomenbeleidsplan met bijzondere aandacht voor de noden van kwetsbare wijken. Zo stemmen we de Gentse beleidspraktijk af op recente Vlaamse beleidskaders. Elke Gentenaar moet uit zijn woning naar bomen kunnen kijken, moet kunnen wandelen naar een park en fietsen naar een bos.'*

- 3+30+300 als kompas nemen is goed, maar het belangrijkste onderdeel daarvan, de boomkruinbedekking, wordt niet expliciet benoemd. Dit gevoelig verhogen, zeker in de meest kwetsbare wijken, zou prioritair moeten zijn.
- **Verduidelijking:** In het bestuursakkoord (p. 42) stond een duidelijke ambitie voor het realiseren van 1500 extra straatbomen. Wordt deze ambitie aangehouden?

Pagina 23 – groenklimaatassen: *'De groenklimaatassen (GKA's) verbinden de verschillende groene buitengebieden met de stad. We zetten in op de verdere realisatie van deze recreatieve fiets- en wandelassen die natuur naar de stad brengen met specifieke focus op GKA 4 (Bovenshelde) en GKA 5 (Parkbos Gent).'*

- **Voorstel:** de ambitie van het bestuursakkoord (p. 42: 'We realiseren minimaal twee groenklimaatassen') minstens aanhouden.

Pagina 24 – vuile lucht: de lucht is op heel wat plaatsen in de Stad nog steeds erg vuil. Zo zadelen we de Gentenaars op met ziektes en verkorte levens. Het is cruciaal om hier rond te blijven werken. Er is, naast monitoring, ook actie nodig. Met welke instrumenten plant de Stad het recht op gezonde lucht te garanderen voor iedereen?

Pagina 26 – Begraafplaatsen: wat is de stand van zaken rond de geplande natuurbegraafplaats in de Vinderhoutse Bossen?

ECONOMIE

Pagina 58 -59– ruimte voor bedrijven: er is sprake van het innemen van bijkomende open ruimte voor kantoren en bedrijven in Zwijnaarde, het zuiden van Gent en de haven. Hoe wordt de compensatie voor deze extra verharding geregeld, bijvoorbeeld volgens de aanbeveling van het [Betonrapport](#): 1 m² verharden compenseren met 2 m² ontharden? Op bestaande bedrijventerreinen is bovendien nog veel winst te behalen door efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte, zodat meer kan gebeuren met dezelfde oppervlakte.