



## Stedelijke adviesraad voor Milieu en Natuur (Mineraad)

### Memorandum gemeenteraadsverkiezingen 2018

Goedgekeurd tijdens de zitting van de algemene vergadering van dinsdag 9 januari 2018.

#### Inhoudsopgave

|  |    |
|--|----|
| 1. Toelichting .....   | 2  |
| 2. Algemeen.....   | 2  |
| 3. Mobiliteit.....   | 3  |
| 4. Energie .....   | 6  |
| 5. Afval: preventie, recyclage en –hergebruik .....            | 6  |
| 6. Groenvoorziening, biodiversiteit en natuur in de stad ..... | 7  |
| 7. Luchtkwaliteit en geluidshinder.....                        | 8  |
| 8. Klimaatadaptatie (en water).....                            | 9  |
| 9. Verduurzamen van landbouw en voeding .....                  | 10 |
| 10. Haven .....  | 12 |

## 1. Toelichting

De Stedelijke adviesraad voor Milieu en Natuur heeft tot doel het stedelijk beleid te adviseren vanuit milieu- en natuuroogpunt. Het opzet van de MINA-raad is het maatschappelijk draagvlak voor het stedelijk milieu- en natuurbeleid te verbreden.

Onder stedelijk milieu- en natuurbeleid wordt verstaan :

- alle aspecten met betrekking tot het voorkomen, het aanwijzen en het bestrijden van milieuhinder en milieuverontreiniging die op het grondgebied van de stad voorkomen;
- alle aspecten met betrekking tot het behoud, de bescherming en de ontwikkeling van de natuur op het grondgebied van de stad;
- de ruimtelijke ordening en de verkeersmobiliteit in het algemeen, voor zover ze betrekking hebben op de hierboven genoemde aspecten;
- het informeren en sensibiliseren van de bevolking over hoger genoemde aspecten.

De MINA-raad brengt advies uit op vraag van het stadsbestuur of op eigen initiatief.

Op 14 oktober 2018 trekken we naar de stembus voor de gemeenteraadsverkiezingen. De Stedelijke adviesraad voor Milieu en Natuur heeft de voorbije maanden gewerkt aan een memorandum waarin de milieu- en natuurgerelateerde items aan bod komen die voor de Gentse MINA-raad en de Gentse milieu- en natuurverenigingen belangrijk zijn. Dit memorandum overhandigen we aan alle politieke partijen, zetelend in de Gentse Gemeenteraad. We rekenen erop dat het toekomstig beleid rekening zal houden met onze aanbevelingen en bezorgdheden.

## 2. Algemeen

### *Belang van de Mina-raad*

De raad is ervan overtuigd dat een goed werkende Mina-raad een meerwaarde betekent voor de Stad. De raad vraagt dan ook hun bestaan te erkennen in de toekomstige lokale beleidsnota. De samenwerking met het stadsbestuur en de werkwijze van de Mina-raad liggen vast in de statuten en het Huishoudelijk reglement van de Raad die goedgekeurd zijn door de Gemeenteraad.

### *Participatie bij dossieropbouw en proces*

De raad vraagt aan het bestuur om te kunnen participeren bij de opbouw van dossiers met milieu- en/of natuurgerelateerde items. Momenteel worden de dossiers ter advies voorgelegd als er een principeakkoord is binnen het college. We zijn overtuigd dat de Mina-raad als stakeholder, als partner, een belangrijke inbreng kan doen bij de opmaak van dossiers, plannen,...

### *Adviesvragen aan de Mina-raad: stukken ter advisering*

De tijd die de Mina-raad krijgt om dossiers die ter advies voorgelegd worden te behandelen is vastgelegd in de statuten van de raad. In de praktijk zien we echter dat veelal een uitzondering gevraagd wordt en de termijn wordt ingekort. De uitzondering wordt veelal de

regel. Om een degelijk advies te kunnen geven is er een degelijke voorbereiding nodig, we vragen dan ook de afgesproken termijnen te respecteren en de stukken tijdig aan de raad te bezorgen.

#### **Herbronning rol adviesraden**

De Minaraad denkt samen met de dienst Beleidsparticipatie en andere adviesraden na over hoe de adviesraad in de toekomst kan werken. Hoe kunnen burgers meer betrokken worden? Welke gevolgen zal de invoering van de Omgevingsvergunning hebben op de werking en rol van de Minaraad en de GECORO? Hoe moet de samenstelling van adviesraden er in de toekomst uitzien Dit zijn slechts enkele vragen van het herbronningstraject waar de Minaraad aan werkt.

### **3. Mobiliteit**

#### *Circulatieplan buiten de R40*

Met het huidige mobiliteitsplan is een eerste stap gezet naar een duurzamere stad, met een modal shift (vooral in het centrum) van autoverkeer naar meer voetgangers, fietsers en gebruikers van openbaar vervoer. Ook de andere dichtbevolkte wijken vragen meer leefkwaliteit, daarom is het noodzakelijk dat de stad plannen opmaakt om in alle wijken de circulatie en gebruik van verschillende vervoersmodi te verbeteren en de plannen na overleg met de bewoners ook uitvoert.

#### *Avond- en nachtvervoer van De Lijn*

Om het autoverkeer naar en van de stad te verminderen, is een degelijk openbaar vervoer nodig, dat niet alleen tijdens de spits performant is. Iemand die langer op het werk blijft of in ploeg werkt, of die 's avonds gebruik maakt van de uitgaansgelegenheden in de stad, moet de mogelijkheid krijgen om zowel de heenreis als de terugreis op een comfortabele wijze met het openbaar vervoer uit te voeren. De Lijn heeft in het verleden enkele schuchtere pogingen ondernomen voor avondritten tot na middernacht en zelfs nachtlijnen. De huidige avond- en nachtlijnen zijn verschillend van de daglijnen, wat voor verwarring zorgt. Daglijnen 's avonds laten doorrijden aan een lagere frequentie is aangewezen. Er moet zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van elektrische tractie. Het inzetten van aangepaste voertuigen qua verbruik en capaciteit is noodzakelijk. Eventueel moet het stadsbestuur financieel bijspringen om dergelijke verlieslatende, maar duurzame uitbating te ondersteunen. Als de dienstverlening wordt teruggeschoefd moet ook de financiële bijdrage worden teruggeschoefd. Oude brandstofverslindende, vervuilende en lawaaiërende dieselbussen van De Lijn worden beter geweerd.

#### *Herinvoering tramlijn 22 met verlenging tot sportcluster Gentbrugse Meersen*

Lijn 22 werd tijdelijk vervangen door een pendelbus. Deze vervanging voldoet niet aan de behoeften. Daarnaast zal de sportcluster van de Gentbrugse Meersen worden ontwikkeld tegen 2019. Hiervoor dient degelijk openbaar vervoer te worden voorzien. De huidige buslijn 9 voldoet hier niet aan. De tramlijn 22 met verlenging tot aan de sportcluster of de verlenging van bus 9 is hiervoor aangewezen. Dit is eveneens een waardevolle bushalte voor een bezoek aan het Zuidelijk- en Noordelijk deel van de Gentbrugse Meersen.

#### *Uitbouw van P+R-parkings aan de R4*

De derde gordel van park&rides (zoals aangekondigd in het ruimtelijk structuurplan van Gent van 1993), die moet vanzelfsprekend gepaard gaan met investeringen in openbaar vervoer naar die parkings. De MINA-raad wil dat de stad Gent in de volgende legislatuur proactief werk maakt van een aantal transferia aan de rand van Gent (vb. kruispunt R4 – Evergemsesteenweg en kruispunt Kennedylaan-Eisenhowerlaan)

### *Heraanleg tram 3 naar Mariakerke en de Dampoort*

Ook hier geldt, dat deze werken die in het Pegasusplan zijn opgenomen,

dringend moeten uitgevoerd worden. Lijn 3 rijdt immers dwars door het centrum en wordt nu (ten dele) geëxploiteerd door hybride bussen. Deze zogenaamd milieuvriendelijke bussen stoten gemiddeld slechts 15 % minder uitlaatgassen uit dan conventionele dieselbussen. Een snelle vervanging door elektrische tractie (trolleybus of tram) is dus volledig verantwoord.

### *Heraanleg tram 7 tussen Sint-Pietersstation en de Dampoort*

Reeds meer dan 15 jaar zijn plannen opgesteld om tram 7 opnieuw aan te leggen. Ook in dit dossier zit weinig beweging. Het oude plan voorzag dat deze lijn een stuk van het Citadelpark zou in beslag nemen. Dit is echter geenszins noodzakelijk. De tram kan gewoon de huidige bustracés volgen in de Hofbouwlaan en in de Van Rysselberghelaan.

### *Ringlijn*

In vele grote steden bestaat een ringlijn, die grosso modo de stadsring volgt. Dergelijke ringlijn verbetert de overstapmogelijkheden, vergroot het aantal haltes en verkort de reis aanzienlijk. Een dergelijke lijn kan in eerste instantie door een bus worden geëxploiteerd en later door een milieuvriendelijke tram of trolleybus. Een dergelijke lijn moet niet noodzakelijk de stadsring getrouw volgen: een parallelle straat, zoals lijn 4 langs de Coupure volgt, is volstrekt verdedigbaar. Een verlenging en aanvulling van de huidige tram 4 behoort tot de mogelijkheden (lijn 4 tussen Bijlokehof en Neuseplein; aanleg van nieuwe sporen tussen Neuseplein en Dampoort; lijn 7 van Dampoort tot Heuvelpoort; aanleg nieuwe sporen tussen Heuvelpoort en Bijlokehof).

Indien de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn niet in staat is om bovenvermelde werken binnen een redelijke termijn (of minstens volgens hun eigen voorstellen in het Pegasusplan) uit te voeren en daarna te exploiteren, kan uitgekeken worden naar PPS voor de aanleg en een privé-onderneming voor de uitbating. Het stadsbestuur moet de bouwheer van de sporenaanleg faciliteiten verlenen om de werken zo snel en zo goed mogelijk uit te voeren.

### *Vlotte doorstroming van het openbaar vervoer*

Op weinig kruispunten in Gent krijgt het openbaar vervoer voorrang of is er verkeerslichtbeïnvloeding. Het stadsbestuur moet dringend werk maken van bijvoorbeeld een grotere toepassing van verkeerslichtenbeïnvloeding op sommige kruispunten. Andere maatregelen op specifieke punten, bijvoorbeeld waar meerdere bus- en tramlijnen elkaar kruisen, dienen zo snel mogelijk uitgewerkt te worden. Aangezien de meeste verkeerslichten door het Vlaams Gewest beheerd worden, zal het stadsbestuur voldoende druk moeten uitoefenen op de gewestelijke administraties.

### *Fly-over afbreken*

De afbraak gepaard gaat met een transferium aan de E17/B401 en een verlenging van de tramlijn naar Gentbrugge tot dat transferium.

### *Van autobezit naar autogebruik*

- een autodeelhub voor deelauto's per straat. Autodelen meenemen in de straat van de toekomst met minder parkeerplaatsen en meer autodelen. Dus bij heraanleg en nieuwbouwwijken, of gewone straataanpassingen met minder parkeerplaatsen.

- aanpassing van de wetgeving om die plaatsen effectief te reserveren voor deelvoertuigen
- ondersteunen elektrisch autodelen
- zichtbaar maken in de stad als auto's gedeeld worden (nu komen er meer auto's bij dan dat er weg gaan dus niet zichtbaar in de straat) of het uitwerken van het concept vrijstraten (inleveren van parkeervergunningen voor participatie in de bestemming van vrijgekomen parkeerplaatsen)
- investeren in gedeelde fietsen en staanplaatsen hiervoor voorzien
- parkeerplaats voorbehouden voor bakfietsen, zeker aan supermarkten

## *Fietsen*

### **Subsidies voor gewone (bak)fietsen**

Niet enkel subsidies voorzien voor elektrische modellen, maar ook voor gewone (bak)fietsen.

### **Ongelijkgrondse kruisingen met R40 realiseren voor fietsers (en voetgangers)**

Het is gevaarlijk fietsen in de stad. Er blijft meer ruimte en betere infrastructuur nodig voor de fietser. Fietsinfrastructuur en de infrastructuur voor het tramverkeer moet zoveel mogelijk gescheiden worden voor de veiligheid van de fietsers.

Meer inzetten op lange(re) afstandsfietsroutes van en naar Gent (centrum)

### **10.000 fietsenstallingen aan het station Gent-Sint-Pieters**

eerste stap: een deel van de autoparking omzetten worden tot fietsparking.

Fietsers en gebruikers van openbaar vervoer geven de ruimte aan mensen die niet anders kunnen dan zich met de auto verplaatsen; sensibilisering en handhaving.

Maak **Blue Bike goedkoper** of gratis

### **Een nieuw elan voor openbaar vervoer**

In 2017 gaan de vervoersregio's van start waar het openbaar vervoer op regionale schaal bekeken wordt door De Lijn, AWV en de lokale besturen.

Een nieuwe en ambitieuze visie vanuit de stad op een aantrekkelijk openbaar vervoer is nodig maar zal enkel werken als ze gedeeld en gedragen wordt door de buurgemeenten. De stad moet deze visie in haar eigen stadsontwikkelingsprojecten doortrekken. Er zijn kansen voor nieuwe tramlijnen naar het buitengebied, nieuwe transferia aan de rand van Gent, een cirkeltram rond Gent en dat allemaal gekaderd in een stadsgewestelijk expresnet.

## *Spoorlijn 204*

De Mina-raad bepleit een omvorming van de goederenspoorlijn 204 tot reizigerslijn (of een sneltramlijn) met stopplaatsen aan de bedrijven langs de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen.

## 4. Energie

### *Groene fiscaliteit*

De Minaraad vraagt de stad om haar belastingen te vergroenen. De belasting op geïnstalleerd elektrisch vermogen bijvoorbeeld vervangen door een belasting op verbruikt elektrisch vermogen kan ondernemingen stimuleren om bewuster om te gaan met energie.

### *Zonnepanelen verplicht*

Een zonnepanelenverplichting op alle gunstig gelegen daken (volgens de zonnekaart) bij gebouwen die een vergunning vragen voor een grondige verbouwing.

### *Moratorium op energieverspilling*

Energieverspilling toelaten is schuldig verzuim, daarom is een verbod op open winkeldeuren, terrasverwarming en ijspistes noodzakelijk.

### *Aardgasloze wijken*

Bij nieuwe ontwikkelingen of verkavelingen wordt geen aardgas (of stookolie) meer toegelaten. Elke ontwikkeling van minstens 20 woonunits is energieneutraal.

### *Actieve communicatie over verplichting dakisolatie*

De Vlaamse Overheid heeft beslist dat alle daken van huurhuizen verplicht geïsoleerd moeten zijn tegen 2020. De stad dient een actieve communicatiecampagne op te zetten die (ver)huurders er op wijzen dat huurwoningen geïsoleerd moeten zijn op 1/1/2020 om nog verder verhuurd te kunnen worden.

### *Divestment*

De stad Gent investeert vandaag de dag nog (onrechtstreeks) in niet duurzame energieproductie. De stad dient haar beleggingen en pensioenfondsen te herbestemmen en zich terug te trekken uit fondsen waar nog geïnvesteerd wordt in de olie-, kolen- of kernindustrie. Voor de bestaande pensioenfondsen kan de stad druk uitoefenen om investeringen in olie- kolen of kernindustrie te schrappen, zoals bijvoorbeeld in Noorwegen en Zweden gebeurd is.

## 5. Afval: preventie, recycling en -hergebruik

### *Kleinere recipiënten voor afval buiten het stadscentrum*

Voor kleine gezinnen en mensen die veel sorteren is de verplichte container van 60 l (veel) te groot. Gezinnen worden alsmaar kleiner en binnenkort wordt het aandeel restafval nog kleiner door de invoering van de roze zak. Een te groot recipiënt is contraproductief voor afvalpreventie.

### *Uitleendienst voor wasbare luiers*

Een baby in de luiers produceert elk jaar een ton afval: de stad dient een uitleendienst op te starten voor herbruikbare luiers.

### *Deelpunt per wijk*

In elke wijk voorziet de stad in samenwerking met de kringwinkels een hergebruik-, reparatie- en deelpunt. Dit punt bestaat naast een kringwinkel uit een instrumenttheek waar mensen gereedschap kunnen ontlenen, een repairedienst voor gebruiksgoederen die stuk zijn en een wijkcompostinstallatie.

### *Gent als leverancier voor grondstoffen*

“Afval bestaat niet”? De stad kan een belangrijke bron worden van steeds schaarser en duurder wordende grondstoffen. Toch zijn de bestaande containerparken van Ivago nog te veel gericht op recycleren en verbranden. De stap ervoor (hergebruik) is er nauwelijks. Daarom vraagt de Mina-raad om de grond- en afvalstoffen in stad in kaart te brengen als basis om een lokale ‘maakeconomie’ uit te bouwen, onder meer door nauwer samen te werken met de kringloopwinkels. De stad experimenteert op minstens één containerpark met een kringloopwinkel, in samenwerking met de sociale economie. Zo wordt dit een echte hub voor het hergebruik van materialen in een circulaire stad.

1% van budget van Ivago gaat naar afvalpreventie. Met dit budget kan onder andere het hergebruik en deelpunt per wijk worden gefinancierd.

### *Materialenpaspoort voor Gentse gebouwen*

Een gebouw is een depot van materialen met een intrinsieke waarde op product-, component- en materiaalniveau. Door die te inventariseren weet je welke grondstoffen je in stock hebt, die je in een latere fase weer kunt gebruiken. Op het einde van de legislatuur is Gent gestart met het materialenpaspoort, minstens twee gebouwen hebben nu een materialenpaspoort. Dit moet uitgebreid worden naar alle stadsgebouwen.

## **6. Groenvoorziening, biodiversiteit en natuur in de stad**

Gent blijft een stad met een tekort aan groen. Een offensieve vergroening van de stad is nodig. Volgende ingrediënten zijn onontbeerlijk:

1. Betonstop
2. Ontharden van oppervlakten
3. Groenpolen realiseren
4. Groenpolen verbinden
5. Zo veel mogelijk groen verticaal inbrengen, vooral bomen brengen op een beperkte oppervlakte een veelheid aan groen, zuurstof en biodiversiteit.
6. Door het circulatieplan zijn vele straten autovrij geworden. Daardoor is een unieke opportuniteit ontstaan om in deze ruimten meer groen (vooral bomen) in de stad te brengen. Doen!

Voor een degelijk natuurbeleid is er budget nodig. De investeringen voor natuur, stadsbossen en groenaanleg dienen verder te groeien. Een belangrijk deel hiervan moet dienen voor bijkomende bebossing en natuurinrichting in de groenpolen.

De stad zou de grond met landbouwbestemming in eigendom het best voorbehouden voor economisch verantwoorde landbouwactiviteiten. Stadsgronden die daarentegen een natuurbestemming hebben, zouden moeten ingezet worden voor de creatie en het behoud van meer natuur en bos. Een grondeninventaris met strategische aankopen in gebieden waar grootschalige ontwikkelingen gepland zijn voor natuur- en bosuitbreiding kan ongewilde ruimtelijke ontwikkelingen inperken. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van openbaar groen en de bosgebieden verdient ook de nodige aandacht. Het openbaar vervoer naar de vier groenpolen moet extra aandacht krijgen zoals ook het onthaal, de informatieverstrekking en de padeninfrastructuur.

Herstel van de vismigratie:

Nu de waterkwaliteit verbetert is er meer kans op verschillende soorten vissen. De volgende stappen zijn nodig om de biodiversiteit in de Gentse wateren te verhogen. Zo is de migratie van vissen belangrijk om een rijkere visbestand te verkrijgen. Gent kan een studie maken om de knelpunten te bepalen waar de vismigratie belemmerd wordt en hoe dit op termijn op te lossen (vistrappen).

## 7. Luchtkwaliteit en geluidshinder

### *Beperking snelheid snelwegen*

Gent moet actief ijveren voor 90 km per uur op snelwegen in de Gentse agglomeratie.

### *Exit houtstook - enter stadsverwarming*

Verwarmen op hout of steenkool zou moeten stoppen. De stad Gent communiceert actief en proactief bij smogalarm over houtkachels. Als alternatief moet de stad inzetten op stadsverwarming. Mensen die geen geld hebben om hun woning te verwarmen gratis laten aansluiten op het stadsnet. Tegen het einde van de legislatuur wordt een klein percentage van de gebruikte warmte gehaald bij de industrie in de kanaalzone.

### *Taxi's: alleen nog elektrisch*

De Gentse taxivloot dient tegen het einde van de legislatuur volledig elektrisch te zijn. De stad moet investeren in laadpalen met groene stroom om de overschakeling naar elektrische auto's te stimuleren. Nieuwe vergunningen worden enkel nog uitgereikt voor elektrische taxi's, wat de overschakeling zal bespoedigen.

### *Lage Emissie Zone uitbreiden naar gebied binnen R4*

De stad Gent plant de invoer van een lage emissiezone tegen 2020 binnen de R40. Er dient ook een tijdspad uitgetekend te worden om in stadsdelen buiten de R40 een milieuzone in te richten, zodat dat de milieuzone zich uiteindelijk uitstrekt over heel het gebied binnen de R4 en dat de as Nieuwe Wandeling - Blaisantvest ook Lage Emissie zone wordt.

### *Fijn Stof*

De raad vraagt een efficiënte aanpak van fijn stof met permanente monitoring en regelmatige publieke rapportering van de evolutie. Ook moet de stad een oplossing voor geluidshinder en



fijn stof-problematiek van het viaduct in Gentbrugge op zijn minst onderzoeken en toekomstvisies voorzien (afbraak, omleiding verkeer, ...).

### *Evenementenbeleid*

Bij geluidshinder door evenementen geeft de politie dikwijls geen of te laat gevolg aan klachten. De politie weet overigens meestal niet of er al dan niet een vergunning is. Bewoners moeten bij vergunningen ook inspraak hebben. We stellen vast dat de regels i.v.m. geluidshinder niet in evenwicht zijn en dat de slachtoffers meestal aan het kortste eind trekken.

## **8. Klimaatadaptatie (en water)**

### *Gent klimaatneutraal tegen 2035*

Om klimaatneutraal te worden moet men nadenken bij elke nieuwe investering. Hiervoor dient de Stad Gent andere eisen te stellen aan nieuwbouw en vernieuwbouw zodat ze maximaal hemelwaterneutraal en hittebestendig worden, en zoveel mogelijk groen incorporeren. Hemelwaterneutraal, verkoelend en vergroenend moeten ook de sleutels zijn bij de aanleg of de herinrichting van pleinen en van de infrastructuur zoals wegen of trambeddingen. Bovendien moet worden gestreefd naar meer bomen en struiken bij de talrijke waterlopen in Gent: niet alleen hebben water en groen een complementair verkoelend effect, bovendien ontstaan er op die manier klimaatassen vanuit de stad richting het meer koele ommeland. Een index inzake verharde oppervlakte en in het opvolgen ervan kan het stedelijk ruimtelijk beleid verschillende zaken aanvangen. Jaar per jaar kan het beleid objectief vaststellen of die index stijgt of daalt, en proberen na te gaan waarom dat het geval is en wat men er aan zou moeten doen.

### *Energie- en hemelwaterneutrale wijken*

Als Gent klimaatneutraal en klimaatbestendig willen worden, moeten we nu beginnen met hoge eisen te stellen aan nieuwbouw. Elke nieuwe wijk, ontwikkeling/appartement met meer dan 20 woningen dient energie-onafhankelijkheid en hemelwaterneutraal ingericht te worden.

De stad kan dit makkelijker en sneller realiseren als ze werk maakt van een hoogwaardig systeem van stadsverwarming.

### *De stad Gent maakt een klimaatbarometer op*

De stad Gent moet nog meer dan vandaag communiceren over haar lange

termijn doelstellingen op vlak van klimaat. Een klimaatbarometer visualiseert de lange termijn doelstelling, het vertrekpunt en de evolutie.

#### *Kleinschalig openbaar groen en infiltratie*

De stad dient proeftuinen rond klimaatadaptatie aan te leggen. De stad zorgt in al haar projecten voor kleinschalig openbaar groen en infiltratie.

Verder zou de stad ook een verharde oppervlakte-index kunnen hanteren

#### *Geveltuinen en groenslingers*

Bij de heraanleg van voetpaden wordt standaard een duidelijk en actief geformuleerd aanbod gedaan naar de bewoners of ze een geveltuin willen, of een vak vrij gelaten wordt voor geveltuinen - tenzij de bewoners aangeven dat niet te willen. Ook rond Groenslingers moet de stad actief communiceren.

#### *Schelde tij-arm*

De Schelde tij-arm blijft slik en schor, dus behoud van de getijdenzone tot de sluis van Gentbrugge.

#### *Groene oevers aan de Gentse binnenwateren*

Werk maken van haar idee om de groenassen te vergroenen cf. beleidsdocument 'Water in de stad' : groene oevers waar het kan, infiltratiezones langs de oever, wandelpad op afstand van de oever (zodat de verharding er niet juist naast ligt)

**Privé tuinen en koeren worden onthard:** Gent zet in op een campagne rond biodiverse tuinen. Ze stimuleert de Gentenaar om de koer te ontharden.

## **9. Verduurzamen van landbouw en voeding**

#### *Stadslandbouw stimuleren*

Bij grote woonprojecten ruimte maken voor volkstuinen en "hobbyboeren" in de vorm van samentuinen (hier definitie volgens VELT hanteren) Hier ligt de nadruk op ontmoeting en sociale aspecten rond samentuinen . Waar woonprojecten dicht bij of in gebieden met een landbouwbestemming liggen, kan er ruimte zijn voor het stimuleren van professionele

landbouw met een rechtstreekse afzet.

Er zou echter moeten worden vermeden dat de stadsbouwers in concurrentie gaan met natuurbeheerders. Biolandbouw/stadslandbouw zou moeten kunnen gebeuren op gronden voorzien voor de gewone landbouw, en geen plaats innemen in natuurgebieden.

#### *Ontrading van oneigenlijk gebruik van landbouwgrond*

Veel landbouwgronden worden oneigenlijk gebruikt ( (bvb. paarden, vertuining, grondwerken,...). Wil Gent - in de lijn van haar voedselstrategie Gent En Garde - zelf meer instaan voor haar eigen voedselvoorziening dan moeten landbouwgronden beter dan nu het geval is ingeschakeld worden in de voedselketen. De stad moet eerst strategisch bepalen hoeveel grond ze wil voorzien voor voedselproductie. Nadien zou ze een belasting (of een ander instrument) op oneigenlijk gebruik van landbouwgrond kunnen ingesteld worden.

#### *Creëer stedelijke hubs voor de distributie en verwerking van de korte keten productie*

Naast de voedselproductie heeft de distributie ook nood aan ruimte. De strategische ruimtes voor distributie-hubs zijn echter schaars. Deze hubs dienen goed ontsloten te zijn naar het 'hinterland' enerzijds en anderzijds een heldere link met de (binnen) stad te hebben. De stad kan samen met de sector op zoek gaan naar welke locaties interessant zijn voor distributie en verwerking. Door deze locaties juridisch-planologisch te verankeren worden er kansen gecreëerd voor een distributiefunctie. Deze functie ontlast de stad van zwaar gemotoriseerd verkeer en maakt het voor de landbouwers gemakkelijker om de overstap naar een lokale afzetmarkt te maken.

#### *Grond voor agro-ecologische landbouw*

(De Boerenbond uitte een minderheidsstandpunt over dit punt)

Het hinterland van Gent moet - in kader van het korte keten-denken - in staat zijn om een relevant deel van het in de stad verbruikte voedsel te produceren. Bestaande landbouwgrond moet dus stapsgewijs zoveel mogelijk omgevormd worden naar lokale en biologische voedselproductie. Aflopende pachten worden daarom best vervangen door nieuwe pachten die sociale en ecologische eisen hebben. Vrijkomende landbouwgronden in eigendom van Stad Gent of OCMW moeten naar groene functies gaan, waarvan 30 % voor biologische landbouw.

#### *Volkstuinen*

In het licht van de klimaatverandering, Gent Klimaatstad, de transitiebewegingen en andere mondiale evoluties wordt voor vele mensen het belang van de korte voedingsketen alsmaar duidelijker. Mensen willen meer vat op wat op hun bord komt en hun eigen groenten kweken. Zo willen ze ook meewerken aan een ecologische stad en het tot stand brengen van de korte keten-consumptie. De interesse in een eigen moestuintje is enorm en de beschikbare ruimte in de stad is beperkt. De stad heeft al verschillende initiatieven genomen om hier op in te spelen en oplossingen te zoeken, die we dan ook toejuichen. De stad moet blijven investeren in volkstuintjes en deze mogelijk maken waar er ook maar een kans is, tijdelijk en permanent. Er blijven nog mogelijkheden in parken, woonzorgcentra, scholen en zo meer. En gezien de sociale meerwaarde zien we ook een meerwaarde in 'samentuinen', dat meer gepromoot en ondersteund mag worden.

### *Stads- en schoolmaaltijden zijn vaker bio, lokaal en veggie*

Momenteel is een eerder klein % van de Gentse schoolmaaltijden bio. Tegen het einde van de legislatuur dienen 50% van de stadsmaaltijden bio te zijn (en/of veggie en afkomstig van lokale landbouw).

## **10. Haven**

- De Stad Gent moet het Havenbedrijf stimuleren om meer te investeren in hernieuwbare energie en het optimaliseren van energiegebruik.
- De Stad Gent moet het havengebied opnemen in de cijfers van haar klimaatplan (klimaatneutraliteit) op het grondgebied van de stad gent.
- De Stad Gent moet het Havenbedrijf aansporen om de eigen CO2- voetafdruk te verkleinen.