

gent:

**college van burgemeester en schepenen /
vast bureau**

**Openbare dossierstukken van de vergadering van 4
maart 2021**

In deze bundel kan u de voor openbaarmaking vatbare dossierstukken bij de volgende
agendapunten vinden:

**HD 6 2021_CVB_02530 - Beleidsnota Stedenbouw en Architectuur, Publieke ruimte, Mobiliteit,
Historisch Patrimonium en Erfgoed - Goedkeuring**

2021_CVB_02530 - Beleidsnota Stedenbouw en Architectuur, Publieke ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed - Goedkeuring

Openbare bijlage(n):

- 20210202_Beleidsnota_FW_DefintiefV4.pdf



Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed

29 maart 2021

BELEIDSNOTA

Filip Watteeuw

Schepen van stedenbouw, architectuur, publieke ruimte,
mobiliteit, historisch patrimonium en erfgoed.
Stad Gent



Colofon

Stad Gent

Departement Stedelijke Ontwikkeling

Publicatiedatum

29 maart 2021

Contact

Filip Watteeuw

Postadres

Stad Gent – kabinet schepen Watteeuw
Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

Bezoekadres

Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent
Tel. 09/266.50.97

Inhoud

Het goede leven voor alle Gentenaars	6
1. Verloop van het traject	8
2. Stedenbouw & architectuur	10
2.1. Inleiding	10
2.2. Gentenaars geven mee vorm aan de stad	11
2.3. Ruimtelijke, architecturale en ecologische kwaliteit stimuleren	13
2.4. Het team stadsbouwmeester	14
2.5. Stedenbouwkundige instrumenten	15
2.5.1. Beleidskaders	15
2.5.2. Normeren binnen Stedenbouw	15
2.5.3. Begeleiden van Gent-bouwers	17
2.5.4. Ruimtelijk begeleiden vanuit andere beleidsdomeinen	20
2.5.5. Masterplan historisch Patrimonium Binnenstad	21
2.6. Inspraak in stedenbouw	23
2.7. Kwalitatieve procedures, correct en snel	23
2.8. Handhaving als sluitstuk van de aangename stad	25
2.9. Onze topacties stedenbouw & architectuur	27
3. Publieke Ruimte	28
3.1. Inleiding	28
3.2. Publieke ruimte ten gunste van de bewoners en bezoekers	29
3.2.1. Verblijfskarakter versterken	29
3.2.2. Veiligheid waarborgen	30
3.2.3. Toegankelijkheid verzekeren	30
3.2.4. Stad voor alle leeftijden	31
3.2.5. Inname publieke ruimte	32
3.3. Stedelijke omgevingskwaliteiten versterken	35
3.3.1. Betere lucht door meer groen in de stad	35
3.3.2. Schoner water in de stad	35
3.3.3. Een stillere stad	37

3.3.4.	Een propere stad	38
3.4.	De stad als groene spons – kwaliteit én klimaat	38
3.4.1.	Een zachtere, groenere stad	38
3.4.2.	Groene gevels maken een aangename stad	40
3.5.	Respect voor de Gentse ondergrond	41
3.6.	Water in de stad – levensader voor de stad	42
3.7.	Duurzaam materialengebruik	43
3.8.	Rationeel openbaar verlichten	43
3.9.	Publieke ruimte kwalitatief ontwerpen en aanleggen	44
3.9.1.	Historische basis en homogeniteit – IPOD	44
3.9.2.	Experiment	45
3.10.	Ontwerpen samen met de Gentenaar	45
3.11.	Ruimte voor mobiliteit	46
3.11.1.	Iedereen is voetganger	46
3.11.2.	We verbeteren de kwaliteit van het autovrij gebied	48
3.11.3.	Ruimte voor fietsers	48
3.11.4.	Openbaar vervoer	50
3.11.5.	De auto in het publiek domein	52
3.12.	Grotere mobiliteitsinfrastructuurprojecten	52
3.13.	Onze topacties publieke ruimte	54
4.	Mobiliteit	55
4.1.	Inleiding	55
4.2.	Wijkmobiliteitsplannen voor 7 deelgemeenten	55
4.3.	Maximale verkeersveiligheid	56
4.3.1.	Snelheidsplannen	57
4.3.2.	Veilige infrastructuur	57
4.4.	We pakken vervoersarmoede aan	58
4.5.	Samenwerking met organisaties, bedrijven en scholen	58
4.6.	Regionaal samenwerken – Vervoerregioraad	59
4.7.	Een ambitieus voetgangersbeleid	60
4.8.	Een frisse, stedelijke fietscultuur voor iedereen	60
4.9.	Gedeelde mobiliteit	62
4.10.	Meer en beter openbaar vervoer	62

4.11. Taxi's	63
4.12. Toeristenbussen onthalen aan de rand van de stad	63
4.13. Combimobiliteit	64
4.13.1. Datagedreven mobiliteitsinformatie	64
4.13.2. TMaaS	65
4.14. De juiste plek voor geparkeerde fietsen en auto's	65
4.14.1. Fietsparkeren	65
4.14.2. Autoparkeren	66
4.15. Elektrische mobiliteit	68
4.16. Veilige en duurzame logistiek	69
4.17. Vlotte en kwalitatieve dienstverlening	70
4.18. Onze topacties Mobiliteit	71
5. Ons historisch patrimonium en erfgoed (monumentenzorg, archeologie en archief)	72
5.1. Inleiding	72
5.2. Onroerend erfgoed behouden door te ontwikkelen	73
5.2.1. Inventariseren en kennen	73
5.2.2. Selecteren en behouden	74
5.2.3. Onroerend erfgoed beheren	75
5.2.4. De historische en culturele rijkdom van Gent ontsluiten	76
5.3. Snelle en rechtszekere procedures	78
5.4. Onze topacties historisch patrimonium en erfgoed	79
6. Ambitie in tijden van crisis	81

Het goede leven voor alle Gentenaars

Het doel van elk beleidsdomein is 'het goede leven' voor alle Gentenaars bereikbaar maken. Iedereen moet zich hier thuis kunnen voelen en alle kansen krijgen. Propere lucht? Daarvoor hoef je niet naar de bergen. Een bruisend stadsleven in combinatie met rust? Ook dat vind je hier. Gent biedt voor iedereen mogelijkheden tot ontplooiing of maakt dit bereikbaar. Deze stad inspireert, prikkelt en toont haar volle schoonheid aan iedere bezoeker.

Gent biedt haar burgers kansen en kan een houvast zijn in een snel veranderende wereld. Als stad mee evolueren en een toekomstgericht beleid opzetten kan best samen met de Gentenaars gebeuren. Zo moet iedereen zich kunnen thuis voelen in Gent, en er alle kansen krijgen, zowel in ons stadscentrum als verschillende wijken en deelgemeenten. De grote verschillen in deze stad moeten zich weerspiegelen in het beleid dat dus niet enkel duurzaam en toekomstgericht maar ook inclusief moet zijn. Ook als het mobiliteit, publieke ruimte, stedenbouw, monumentenzorg, archeologie en archiveren betreft. Het betekent dat we voor het beleid niet vertrekken vanuit klassieke opgelegde schema's. Wel vanuit de wezenlijke behoeftes van burgers en met een voortdurende dialoog en samenspel. Zo is ook deze beleidsnota ontstaan: in overleg met tal van betrokkenen. Want zo doen we dat in Gent: met open geest met elkaar aan tafel gaan zitten.



Figuur 1 Het goede leven in Gent

Tijdens het schrijven van deze beleidsnota begon de wereldwijze coronacrisis. Zoals vaak bij crisissen, brengt die het beste en het slechtste naar boven. Zo ook in de stad. Het werd duidelijk dat we als stad samen een dergelijke crisis aankunnen en goed doorstaan. Het maakte ook duidelijk dat de publieke ruimte essentieel is in dergelijke momenten, om letterlijk ademruimte te bieden aan de

stad. De coronacrisis heeft de kijk op de stad ingrijpend veranderd. Deze nieuwe inzichten zorgen voor het uitpuren maar ook voor het nuanceren van een aantal standpunten.

Met deze beleidsnota denk ik op een heldere manier mijn visie en ambities voor onze stad toe te lichten. Veel leesplezier!

Filip Watteew

Schepen van Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed.

Gent, 26 november 2020

1. Verloop van het traject

“Gent is een open en vooruitstrevende stad die haar inwoners actief wil betrekken bij het beleid, een participatieve democratie waardig. We kiezen principieel voor opbouw van onderuit, zowel bij het opmaken als bij het uitvoeren van het beleid.”

Deze ambitie uit het bestuursakkoord nemen we ter harte. Er was tijdens de opmaak van deze beleidsnota dan ook intensief overleg met de vele actoren die van ver of dichtbij te maken hebben met stedenbouw, architectuur, publieke ruimte, mobiliteit, monumentenzorg en erfgoed.

Omwille van de coronacrisis was de dialoog niet altijd evident. De periode maart tot augustus 2020 werd gebruikt om ofwel via videogesprekken ofwel in een ruime setting op veilige afstand met elkaar te spreken. We nodigden de volgende organisaties en groeperingen uit voor een gesprek over een voorlopige versie van de beleidsnota:

- Orde van Architecten
- Beroepsvereniging voor Architecten
- Netwerk Architecten Vlaanderen
- Natuurpunt Gent
- Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning
- Gentse Vereniging voor Stadsarcheologie Landschap Monument
- Herita
- Vlaamse Ondernemers in de Archeologie
- Gorduna
- Fietsersbond
- Autodelen.net
- TreinTramBus
- Reizigersbond
- Touring
- VAB
- Gents MilieuFront
- De voetgangersbeweging
- Trage wegen vzw
- Yako vzw
- Velodroom
- Wondelgem Swingt
- Leefbaar Baarle
- Bewonersgroep Brugse Poort
- Drongen trekt aan de bel
- Viadukaduk
- Ledeborg breekt uit
- Overlegplatform Zwijnaarde
- Werkgroep voor Milieu en Verkeer Sint-Denijs-Westrem
- Comité rozemarijn
- Voka
- UNIZO
- Confederatie Bouw
- Transport en Logistiek Vlaanderen
- Comeos
- Horeca Vlaanderen
- Hotels VZW
- Vereniging personen met een handicap Oost-Vlaanderen
- Ouders van verongelukte kinderen
- Kind en Gezin
- Ella vzw
- De zuidpoort vzw
- SIVI vzw

De taxisector werd bevraagd op het structureel overleg tussen de Stad Gent en de taxisector.

Via de Dienst Beleidsparticipatie bespraken we met de wijkregisseurs de voornaamste signalen van niet-georganiseerde bewoners in de wijken.

Aan de volgende adviesraden maakten we de voorlopige versie over, en een aantal adviesraden gingen in op de uitnodiging tot een gesprek op informele basis. Formeel advies zal nog gevraagd worden na vaststelling van het ontwerp van beleidsnota in het college:

- Stedelijke adviesraad voor personen met een handicap
- Stedelijke adviesraad voor etnisch culturele diversiteit
- Stedelijke adviesraad voor milieu en natuur
- Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening
- Stedelijke jeugdraad
- Stedelijke seniorenraad

Deze zeer uitgebreide dialoog heeft deze beleidsnota alleen maar beter gemaakt. Het waren allemaal zeer interessante gesprekken met boeiende elementen die ons verder hebben doen nadenken over hoe het Gent van de toekomst eruit moet zien.

Na de goedkeuring van de ontwerpbeleidsnota, ontvingen we 6 adviezen van adviesraden, nl van de Stedelijke Woonraad, de Stedelijke Jeugdraad, de Stedelijke Adviesraad voor milieu en natuur, Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening, Stedelijke Seniorenraad en de Stedelijke adviesraad voor personen met een handicap.

Daarnaast werden er een themacommissie georganiseerd over de beleidsnota. Deze werd gespreid over 2 avonden om de veelheid aan vragen en bemerkingen te kunnen bepreken.

Deze adviezen en besprekingen gaven aanleiding tot een aantal aanpassingen in deze beleidsnota, die er alleen maar beter op geworden is.

Dit is echter geen eindpunt. In de vele projecten en acties zullen we nog heel regelmatig het contact met de burger en de belanghebbende organisaties opzoeken. Het concretere projectniveau maakt het vaak nog interessanter en tastbaarder om de wensen van alle belanghebbenden een plaats te geven. Dit is een constante rode draad doorheen ons beleid.

2. Stedenbouw & architectuur

2.1. Inleiding

De stad vernieuwt zich altijd opnieuw. Om te voldoen aan de noden van de Gentenaars is het nodig om het brede ruimtelijk beleid goed uit te werken. De ruimtelijke visie van de Stad Gent, neergeschreven in het document *Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030*, vertrekt vanuit drie uitgangspunten: duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en draagkracht. In deze structuurvisie werd veel aandacht besteed aan de leefwereld van bewoners en het dagelijkse gebruik van de ruimte. Het is vanzelfsprekend dat we dit doortrekken in het stedenbouwkundig en architecturaal beleid. Gent moet de ambitie hebben om stedenbouwkundig te vernieuwen en zo de bakens op Vlaams niveau te verzetten.

De Gentse ruimte is beperkt en dus moeten we zorgzaam omgaan met de groei van de stad. Daarom moeten we meer doen met de beschikbare ruimte, en dus moeten we verdichten en verluchten. Voor alle Gent-bouwers en architecten maken we werk van een transparante en kwalitatieve begeleiding van het traject voor omgevingsvergunningen. Bij bouwprojecten stimuleren we het verdichten en verluchten. Er zijn verschillende mogelijkheden om te verdichten: stapelen, delen, hergebruiken, tijdelijk gebruiken, stedelijk (her)verkavelen, vermijden van leegstand, optimaal ruimtegebruik, compacter wonen. Verluchten gaat om het openmaken van dichtslibbende ruimtes tussen huizenblokken.



Figuur 2 Constant beweging in de historische stad

Ruimteneutraliteit sluit daar nauw bij aan. De totale hoeveelheid harde bestemmingen kan dan niet meer toenemen. Als we nog ergens een nieuwe harde bestemming toelaten, dan moet er op een andere plek verdwijnen. Deze keuzes houden in dat we ons meer gaan richten op intensief ruimtegebruik, verdichten en ruimte delen, want als we de oppervlakte efficiënter gebruiken, dan vermindert de ruimtebehoefte. We weten dat er een onderscheid is tussen bestemming en effectieve inrichting. Heldere communicatie over evoluties, zowel op stadsniveau als op lokaal niveau, is nodig. Harde bestemmingen richten we zo klimaatrobuust mogelijk in.

Het is daarbij van belang dat we de eigen gronden van de Groep Gent maximaal inzetten om onze doelstellingen waar te maken, bijvoorbeeld inzake groen, (sociaal en/of betaalbaar) wonen en economie. In overeenstemming met ons bestuursakkoord kunnen gronden binnen de Groep Gent voor sociale woningbouw worden geactiveerd. Maar ook groene ambities, zoals grondruil voor de realisatie van het RUP Groen, zetten de stedelijke grondpositie kracht bij.

Duurzame mobiliteit moet sturend zijn voor bouwprojecten. Door goed na te denken over hoe en waar we bouwen, zorgen we voor nabijheid en doorwaadbaarheid. Het aantal verplaatsingen binnen de stad kan dan kort, veilig, makkelijk, snel en beperkt zijn.

Groene (publieke) ruimte en water in de stad zijn twee essentiële voorwaarden om ons stedelijk weefsel klimaatrobuust te maken. We zorgen er bij private én publieke projecten voor dat beide voorwaarden sturend zijn vanaf de conceptfase.

Binnen een stad als Gent is er een grote verscheidenheid aan ruimtelijke beleidsinstrumenten, verordeningen en begeleidende kaders. Er zijn niet alleen stedelijke kaders, maar ook Vlaamse, provinciale of bovenlokaal. Ze bestaan niet alleen binnen het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, maar ook in andere beleidsdomeinen, zoals Milieu, Economie, Mobiliteit, Wonen en Toerisme. Deze veelheid aan initiatieven en instrumenten moet inzichtelijk worden gekaderd. Enerzijds willen we maximaal integreren door de ruimtelijke kaders van andere beleidsdomeinen binnen stedenbouwkundige kaders te ondervangen, en anderzijds willen we het onderscheid tussen normeren en begeleiden helder krijgen. Door de recente wijzigingen binnen de Vlaamse regelgeving is er een grote nood aan begeleiding van Gent-bouwers en daar willen we volop op inzetten. Daarnaast communiceren we op een heldere manier.

We zorgen voor een snelle, gelijke en kwalitatieve service naar burgers, bouwheren en architecten, waarbij transparantie, consistentie en rechtszekerheid de belangrijkste kernwoorden zijn.

2.2. Gentenaars geven mee vorm aan de stad

We vertrekken vanuit de leefwereld van de Gentenaars en de Gent-gebruikers wanneer we de stad concreet vorm geven. We maken een stad voor iedereen, met iedereen. Gentenaars, bezoekers en ontwikkelaars geven de stad dus mee vorm. De energie en het enthousiasme om samen met de overheid van Gent een betere stad te maken, moet volop benut worden. Het stadsbestuur bepaalde samen met de Gentenaar de contouren, de richting werd uitgezet in *Ruimte voor Gent*. Heel wat principes en richtingen moeten nog verdere invulling en detaillering krijgen. Hierbij kan heel wat inbreng van experts, Gentse burgers en organisaties ingezet worden. Samen met hen gaan we verder in de ruimtelijke planvorming en het uittekenen van belangrijke ruimtelijke kaders.

Samen met de schepen bevoegd voor stadsontwikkeling realiseren we de wijkstructuurschetsen. Wijkstructuurschetsen vormen het raamwerk voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een wijk, en dit op korte (1 tot 5 jaar), middellange (5 tot 10 jaar) en lange termijn (15 tot 25 jaar). We maken deze op samen met wijkbewoners en andere belangrijke betrokkenen in de wijk. Minimaal maken we de kwaliteiten en het gebruik van de wijk zichtbaar. In het bijzonder is het ons doel om via cocreatie alle betrokkenen mee te laten bouwen aan de opmaak van een ruimtelijke visie.

We zullen burgers beter informeren bij grote particuliere projecten. De Stad bewaakt weliswaar haar rol als onafhankelijke beoordelaar, maar brengt burger en ontwikkelaar dicht bij elkaar. We

werken op drie sporen: het toegankelijker maken van plannen op de website (via versleuteling), actieve participatie opzetten over visies die we ontwikkelen voor bepaalde gebieden (masterplannen, studies...) en ontwikkelaars aanzetten tot actieve communicatie met de buurt tijdens de vergunningenprocedure. We bekijken met de schepen van Beleidsparticipatie welke rol de Dienst Beleidsparticipatie hierin kan spelen.

Als we ruimtelijk willen inspelen op nieuwe noden en behoeften, dan is het nodig om soepel te kunnen omgaan met ruimte. *Ruimte voor Gent* wijst op het belang van 'witruimtes' en ruimtes voor experiment. Als Stad hebben we daarom aandacht voor de verfrissende creatieve oplossingen waarmee Gentenaren op de proppen komen, zoals pop-upmoestuinen, pop-upstores in leegstaande panden of een tijdelijk pop-upnaaiatelier. We willen dergelijk tijdelijk gebruik, dat ruimtelijk inpasbaar is, faciliteren. Op deze manier stimuleren we ook het onderzoek naar en het effectief hergebruik van gebouwen. We evalueren de bestaande methoden om tijdelijke invullingen een plek te geven en passen ze aan indien nodig. We doen dit in samenspraak met de schepen bevoegd voor beleidsparticipatie en buurtwerk en, indien relevant, in samenspraak met de schepen van Facility Management (zoals bij buurtwerk dat experimenteert met tijdelijke opstellingen, fonds tijdelijke invullingen, ...).



Figuur 3 Gentenaars vormen de stad

Omwille van die evenwichtige groei hebben we bij ontwerpend onderzoek, stedenbouwkundige studies en masterplannen aandacht voor functies die een grote collectieve meerwaarde bieden en die slim omgaan met de schaarse ruimte. Het kan gaan om heel diverse projecten zoals cohousing, collectieve studentenhuisvesting, woonontwikkelingen met collectieve of publieke groenruimtes, sociale woonprojecten, zorgwoningen, collectieve bedrijfsverzamelgebouwen, plekken met herstel-

of deelinitiatieven, kringloopwinkels of circulaire hubs en stadsgerichte landbouwprojecten. We stimuleren tijdens het vooroverleg ook ruimtelijke projecten die slim omgaan met de schaarse ruimte. We zorgen ervoor dat projecten van intensief of gedeeld ruimtegebruik voldoende kansen krijgen, net als projecten die zorgen voor herbestemming of leegstand wegwerken.

2.3. Ruimtelijke, architecturale en ecologische kwaliteit stimuleren

Voor de stad en haar bewoners is de - ruimtelijke, architecturale en ecologische - omgevingskwaliteit van bouwprojecten en van het openbaar domein belangrijk. We willen de leefkwaliteit in en klimaatrobustheid van de stad verbeteren. Daarom houden we rekening met divers en toekomstig gebruik. Wat burgers, ontwikkelaars, bedrijven of overheden bouwen of ontwikkelen moet ontmoeting, uitwisseling en ondersteuning mogelijk maken. Voor bewoners en gebruikers. Die kwalitatieve uitbouw vindt natuurlijk plaats binnen de locatiespecifieke context. We bouwen de stad telkens opnieuw op, maar wel vanuit de bestaande stad.

We bevorderen resoluut duurzame energie, omgevingskwaliteit, klimaatrobustheid en natuur-inclusief bouwen. Hernieuwbare energie krijgt hierbij specifieke aandacht (zonnepanelen in historische context, warmtenetten, groot-, middel- en kleinschalige windenergie, energie-opslag). Zo zullen nieuwe woonprojecten aardgasvrij zijn en bestand tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Dezelfde aandachtspunten nemen we mee bij de inrichting van het openbaar domein (zie IPOD4: Integraal Plan Openbaar Domein). Er wordt rekening gehouden met luchtkwaliteit, geluidsbelasting en groenvoorzieningen (zoals gevelgroen, groendaken en maatregelen voor bepaalde diersoorten). We onderzoeken op welke manier we beproefde methodes binnen de publieke ruimte kunnen introduceren bij klimaatrobust beheer van het privaat domein.

Voetganger- en fietsvriendelijkheid vormt een vast onderdeel van ruimtelijke kaders. We hanteren ontwerpcriteria die de leefkwaliteit en het comfort van voetgangers en fietsers vooropstellen. Dit gebeurt al van bij de initiatie van de geplande ontwikkeling. Zo kunnen we dit bewaken en faciliteren.

Stedelijke ontwikkeling heeft aandacht voor alle leeftijden. Zo is er bijvoorbeeld het toetsingskader voor jeugd- en kindvriendelijkheid dat helpt om ruimtelijke afwegingen te maken vanuit een kind- en jeugdgerichte invalshoek en dat input kan geven aan projectontwikkelaars bij grote woonprojecten en verkavelingen. Stedelijke ontwikkeling heeft ook aandacht voor een toegankelijke stad met levensloopbestendige wijken.

Met het Algemeen Bouwreglement beperken we bij nieuwe bouwprojecten nu al elke bijkomende verharding tot het strikt noodzakelijke. Net zoals de nieuwe recente Vlaamse beleidslijnen werken we aan verdere ontharding en het vermijden van bijkomende verharding in tuinzones. We willen nu ook het ontharden verder stimuleren en proactief aanpakken. Daarvoor bekijken we hoe we deze bestuursperiode het onthardingsprincipe kunnen verankeren. Dit wordt meegenomen in het onderzoek naar stedenbouwkundige lasten.

2.4. Het team stadsbouwmeester

De stadsbouwmeester speelt bij het garanderen van stedelijke kwaliteit een begeleidende rol.

Daarom wordt de werking van het team stadsbouwmeester verder uitgediept en ontplooid binnen de stedelijke organisatie. De stadsbouwmeester kan de identiteit van Gent versterken door de bouwcultuur uit te bouwen en door in debat te gaan met alle betrokkenen. Kritisch in vraag stellen en met open vizier ideeën uitwisselen zijn waardevolle Gentse



Figuur 4: de Stadsbouwmeester

karakteristieken die onze architectuur en stedenbouwkundige ingrepen rijker kunnen maken. Deze rol willen we in de toekomst bestendigen en daarom garanderen we de continuïteit van het stadsbouwmeesterschap en zijn/haar team.

Het Festival van de architectuur in het najaar van 2019 heeft veel losgemaakt rond architectuur in Gent en mensen met elkaar verbonden. Op dit elan willen we verder gaan op diverse manieren. Het Gentse architectuur-, erfgoed- en stedenbouwdebat wordt breed gevoerd om tot geïntegreerde visies of duidelijke projecten te komen: robuust, circulair en duurzaam voor de toekomstige generaties en Gentse bouwcultuur. Een belangrijke doelstelling is kwalitatieve ruimtelijke en beeldbepalende ingrepen bekomen voor de toekomst en het Gentse stedelijke landschap.

Verder willen we goed en voorbeeldig opdrachtgeverschap stimuleren. Het Gentse stadsbestuur heeft een voorbeeldfunctie.

Het is ook belangrijk om de Gentenaars mee te nemen en wegwijs te maken in de grammatica van de architecturale ingrepen en kwaliteit. We hebben oog voor wat we typisch Gents noemen, net zoals voor toparchitectuur. We doen dit onder meer door de creatie van een architectuurplatform en de opmaak van een Gentse architectuurkaart.

We ontwikkelen een visie op wat het “stadslandschap” van Gent is, met aandacht voor de kwaliteit en eigenheid ervan. Hiermee willen we binnen het kader van *Ruimte voor Gent* aangeven hoe we het verleden, het heden en de toekomst van de leesbare en herkenbare omgeving mee laten groeien met de ontwikkeling van de stad.

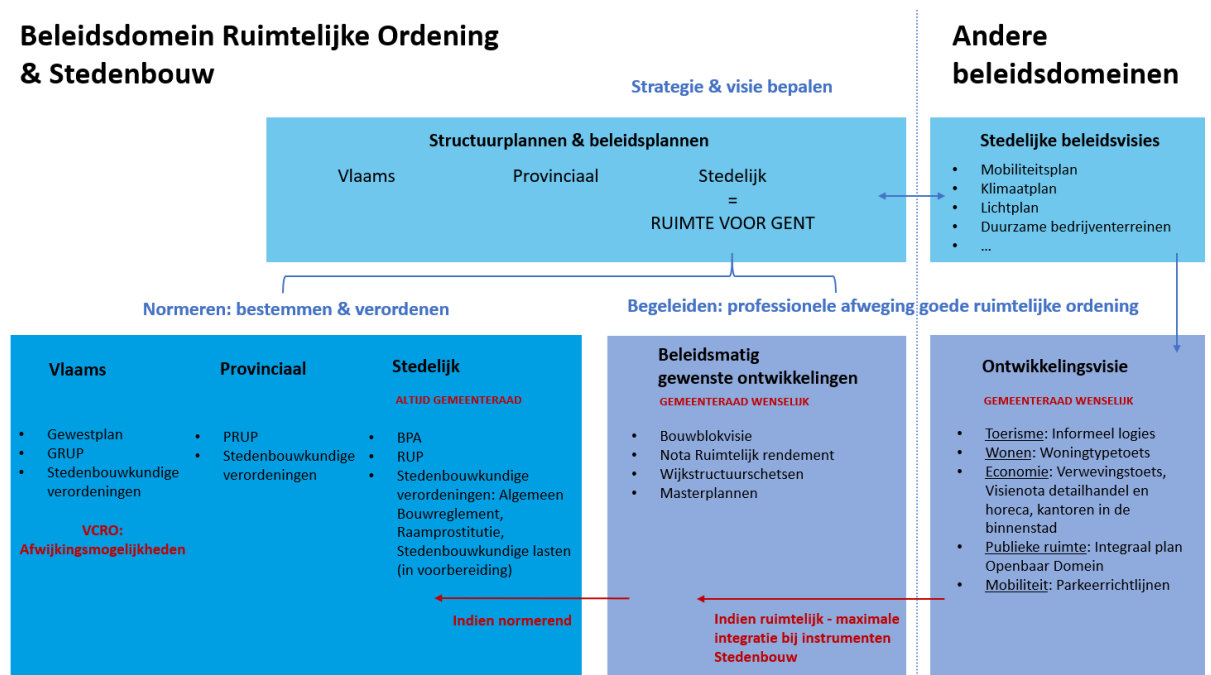
De aanstellingsleidraad voor ontwerpers voor de Groep Gent en andere publieke bouwheren is een nuttig instrument om kwaliteit in projecten naar boven te krijgen. We onderzoeken of en hoe we private bouwheren vrijblijvend kunnen begeleiden bij ontwerpersselectie. Beloftevolle ontwerpers krijgen kansen om kennis te maken met en ervaring op te doen bij publieke opdrachten.

De stadsbouwmeester schrijft scherpe, kritische essays om het maatschappelijk debat over bepaalde onderwerpen te voeden. Op deze manier geeft hij een stem aan nieuwe inzichten en heeft hij de rol van ‘luis in de pels’ om debatten helder te krijgen.

2.5. Stedenbouwkundige instrumenten

Het is belangrijk om duidelijkheid te scheppen over de veelheid aan strategieën, normerende en richtinggevende kaders in het stedenbouwkundige werkveld. Het volgende schema geeft enige duiding en wordt bij het lezen van onderstaande inzichten best bij de hand gehouden.

Beleidsdomein Ruimtelijke Ordening & Stedenbouw



Figuur 5 Overzicht stedenbouwkundige instrumenten

2.5.1. Beleidskaders

Ruimtelijk beleid is altijd gebaseerd op strategische documenten die een visie bepalen. Dit geldt voor zowat elk ruimtelijkbeleidsdomein, zoals Milieu, Economie, Mobiliteit, Wonen of Toerisme. Voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw is dat niet anders. In Vlaanderen kennen we het Beleidsplan Ruimte, in de Provincie zijn er het Structuurplan en het beleidsplan (momenteel in opmaak). In Gent zijn de inhoudelijke krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid sinds 2018 in de *Ruimte voor Gent* verankerd. Tijdens deze bestuursperiode stellen we deze gevalideerde krachtlijnen niet in vraag en willen we met deze structuurvisie aan de slag. Hierna geven we een overzicht van de uitdagingen voor de stad voor de komende jaren.

2.5.2. Normeren binnen Stedenbouw

Om het ruimtelijk beleid op het terrein vorm te geven beschikt een stad – net als de Vlaamse Overheid en Provincie - over twee soorten instrumenten. Enerzijds zijn er bestemmingsplannen met stedenbouwkundige voorschriften en anderzijds zijn er verordeningen. Het luik bestemmingsplannen wordt opgenomen door de schepen bevoegd voor ruimtelijke planning. Op niveau van de stedenbouwkundige verordeningen beschikken we momenteel over de verordening Raamprostitutie en het Algemeen Bouwreglement. Tijdens deze bestuursperiode willen we het Algemeen Bouwreglement thematisch twee keer herzien. Aanvullend onderzoeken we hoe we het concept van stedenbouwkundige lasten in een verordening kunnen opnemen.

2.5.2.1. Algemeen Bouwreglement



Figuur 6 Het Algemeen Bouwreglement als essentieel sturend instrument

Het Algemeen Bouwreglement (ABR) biedt een kader én juridisch houvast om de principes uit *Ruimte voor Gent* om te zetten in concrete bouwprojecten. Het zorgt er ook voor dat we constante kwaliteitseisen kunnen waarborgen. We houden het ABR actueel en geven het vorm als een leesbare, hanteerbare en compacte regelgeving.

Voor de aanpassingen aan het ABR werken we tijdens deze bestuursperiode in principe verder met een thematische aanpak. De eerstvolgende herziening geeft voorrang aan de thema's openbaar domein en mobiliteit. Tijdens deze herziening worden ook de fietsparkeerrichtlijnen meegenomen.

We brengen duidelijkheid rond parkeren in het ABR. We onderzoeken welke onderdelen van de parkeerrichtlijnen voor wagens en fietsen binnen het ABR een verordenend karakter krijgen. Verder bekijken we hoe we klimaatmaatregelen (o.a. inzake waterinfiltratie, waterbuffering, vermijden bijkomende verharding, etc) beter en duidelijker kunnen regelen in het ABR en we onderzoeken of we de brandweerrichtlijnen kunnen opnemen in het ABR.

Geldende basisprincipes met betrekking tot wonen, zoals ‘te beschermen eengezinswoningen’, blijven behouden. Ook het ruimtelijk en stedenbouwkundig omschrijven van de adviezen vanuit monumentenzorg kan worden opgenomen.

Via het Algemeen Bouwreglement maken we de individuele verkoop onmogelijk van units binnen grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten en andere verblijfsaccommodatie, zoals zorgcentra en hotels. We maken hierbij een onderscheid tussen eigenaarschap via de verschillende formules van het vennootschapsrecht en het individuele eigenaarschap. Ook hoekwoningen met weinig potenties als kwalitatieve gezinswoning komen in beeld voor mogelijke locaties voor studentenhuisvesting.

2.5.2.2. Stedenbouwkundige lasten

De verdere ontwikkeling van de stad vraagt veel investeringen, maar levert ook op. We willen de kosten en opbrengsten eerlijk verdeeld zien. Daarbij willen we ook een evenwichtige groei van de stad. Dat laatste betekent dat er ook oog moet zijn voor betaalbaar wonen, duurzame mobiliteit, de spreiding en het aanbod aan voorzieningen en groen in de nabijheid. Het instrument van stedenbouwkundige lasten kan zorgen voor een sterke maar evenwichtige ontwikkelingsdynamiek, gericht op leefkwaliteit en ruimteneutraliteit. Private projectontwikkelingen stuwden de groei van de stad en dragen er, als de opgelegde lasten gerealiseerd worden, ook wezenlijk aan bij. De realisatie van nieuwe woonontwikkelingen speelt zo onmiddellijk in op de noden en verwachtingen, onder meer op het vlak van onderwijs en kinderopvang, infrastructuur, diverse voorzieningen, groen en ontspanning. Transparantie en goede communicatie hierrond is belangrijk, net zoals een consequente toepassing van de principes.

2.5.3. Begeleiden van Gent-bouwers

Als Stad hebben we de taak om alle Gent-bouwers te begeleiden bij hun projecten en activiteiten. We ontwikkelen hiervoor stedenbouwkundige instrumenten. Die geven duidelijk aan welke beleidsmatig gewenste ontwikkelingen we willen en laten een eenduidige, transparante en efficiënte beoordeling toe van een project of activiteit. Dat is nodig want de relatie tussen de vele en vaak wijzigende afwijkingsmogelijkheden in de Vlaamse regelgeving en de ruimtelijke krachtlijnen uit Ruimte voor Gent is niet voor elke Gent-bouwer gemakkelijk te doorgronden.

Een Gent-bouwer of architect kan zo’n instrument in elke fase raadplegen: nog voor hij van start gaat, tijdens de begeleiding in een vooroverleg of bij de beoordeling tijdens de formele procedure.

Belangrijke begeleidende instrumenten zijn onder meer het instrument ‘*Ruimtelijk Rendement*’, dat de verschillende principes uit *Ruimte voor Gent* binnen de gecreëerde Vlaamse afwijkmogelijkheden duidt, en de ‘*Bouwblokvisie vergroenen en verweven*’, dat een geïntegreerde aanpak van verweven in de binnenstad wil mogelijk maken. Er zal ook onderzocht worden op welke manier deze instrumenten ingezet kunnen worden om betaalbaar wonen verder te ondersteunen. Naast de stedenbouwkundige instrumenten kennen ook andere beleidsdomeinen soortgelijke instrumenten. Samen met de betrokken schepenen willen we deze herbekijken en – waar mogelijk – maximaal in het stedenbouwkundig instrumentarium opnemen.

Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid om voor een ganse site of wijk de beleidsmatig gewenste ontwikkeling in kaart te brengen. Voor specifieke sites maken we als Stad masterplannen, voor wijken zijn dat wijkstructuurschetsen. Masterplannen en wijkstructuurschetsen bieden zo buurtbewoner en ontwikkelaar een transparante en rechtszekere doorkijk op de toekomst van een plek of stadsdeel. Masterplannen en wijkstructuurschetsen zijn een opdracht voor het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening en worden respectievelijk door de schepenen bevoegd voor Stedenbouw en de schepenen voor Ruimtelijke Planning opgenomen.

De voorbije jaren is het aantal ruimtelijke kaders binnen andere beleidsdomeinen aanzienlijk toegenomen. Wanneer deze de ruimtelijke kwaliteit van onze stad beïnvloeden, moeten we de ambitie hebben om ze maximaal te integreren in het stedenbouwkundige kader – ofwel in begeleidingstraject, ofwel als norm.

2.5.3.1. Ruimtelijk Rendement

We ontwikkelen stedenbouwkundige hefbomen om echt te verdichten, verluchten en ontpitten. We hanteren hier onder meer het beleidskader *Ruimtelijk Rendement*. Dit instrument biedt opportuniteiten voor de verschillende principes uit *Ruimte voor Gent*. Het instrument werd in 2019 goedgekeurd en wordt met succes toegepast door architecten en bouwheren.

Slim verdichten betekent ook op de juiste plaatsen hoger kunnen bouwen. Daarom is er nood aan een beleidskader voor tussenschaal (6 tot 9 bouwlagen) en stedelijke schaal (4 tot 5 bouwlagen). Om de transitie in de 20ste-eeuwse wijken waar te maken is een breed traject noodzakelijk. We willen werken aan gerichte communicatie en een vernieuwend instrumentarium om slim en gebiedsgericht te verdichten in de 20ste-eeuwse wijken.

Leegstand is verspillen van ruimte. Samen met de Dienst Toezicht pakken we daarom elke vorm van leegstand hard aan, waarbij niet enkel de 20^{ste} eeuwse wijken in beeld komen, maar ook het buitengebied.

Gent beperkt zich niet tot een stedelijk gebied en een haven. Het buitengebied is niet alleen een woon- en werkplek voor vele Gentenaren, het speelt ook een belangrijke rol voor de biodiversiteit en voedselproductie. Enerzijds zet Stad Gent in op de planologische bescherming van kwetsbare groengebieden. Dit is een opdracht voor de schepenen verantwoordelijk voor Ruimtelijke Planning en Openbaar Groen. Anderzijds rust er bij Stedenbouw en Monumentenzorg een opdracht om verharding, ruimtelijke versnippering en verlies aan authenticiteit van het landschap terug te dringen. Daarbij is aandacht nodig voor enkele specifieke problematieken van het agrarisch gebied, zoals verpaarding en vertuining. Het versterken van de woonkernen in het buitengebied zorgt voor

een vrijwaring van de omliggende open ruimte. De gecoördineerde aanpak in overleg en samenwerking met de Vlaamse Overheid, zoals de VLM, wordt deze bestuursperiode behouden.

2.5.3.2. Bouwblokvisie, vergroenen en verweven

Binnen de stad zoeken we een evenwichtige verweving tussen wonen, werken, groen en voorzieningen op wijkniveau. Het doel: gemengde woon- en werkplekken met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit. Binnen deze plekken is er ruimte voor ontmoeting, duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie. We vergroten er de doorwaadbaarheid, creëren ontmoetingsplekken en stimuleren ontharding, vergroening en ruimte voor water. Verweving is één van de grootste ruimtelijke uitdagingen van een groeiende stad als Gent.

We ontwikkelen daarom een geïntegreerde verwevingstoets. Zo'n verwevingstoets is meer dan een louter ruimtelijke afweging. Het is een set van verschillende vragen over kenmerken die relevant zijn voor verweving binnen een goed geordende leefbare stad. Deze vragen behandelen ruimtelijke kenmerken die eigen zijn aan een specifieke locatie, maar ook sociale en economische kenmerken. Kenmerken met betrekking tot leefmilieu en klimaat, zoals de verhoogde groennorm, de sponswerking van de stad voor regenwater, hinder (lucht, geluid, licht...) en mobiliteit komen eveneens aan bod. Zo kan de verwevingstoets voor een gebied de verschillende behoeften, zoals groen, zorg, waterbeleid, klimaatrobustheid, economie, doorwaadbaarheid en (sociaal) wonen, precies afwegen.



Figuur 7 Vergroenen en verweven is essentieel in de 19de eeuwse gordel

e verwevingstoets (maak)economie maakt deel uit van deze geïntegreerde verwevingstoets. Binnen deze bouwsteen kiezen we strategisch voor behoud en hergebruik van bestaande economische ruimte in de stad. Hiermee willen we samen met de Dienst Economie en zijn verwevingscoach de stedelijke en economische dynamiek versterken.

De verwevingstoets vraagt een flexibel en hanteerbaar kader. Het toepassen van het geïntegreerd afwegingskader is niet enkel sturend, maar ook stimulerend.

Vooraf in de kernstad en delen van de 19de-eeuwse gordel, waar de bevolkingsdichtheid de voorbije jaren bleef toenemen, is er nood aan een goed uitgewerkte verwevingstoets. Het is hier cruciaal om optimaal met de beschikbare bestaande ruimte om te gaan zonder dat we daarbij aan (leef)kwaliteit inboeten. Doordat het aantal (vaak kleinere) wooneenheden voortdurend toeneemt, is de dichtheid er immers hoog, wat de druk op het perceel, het bouwblok en de wijk verhoogt. Het is duidelijk dat de ambitie 'verluchten van de kernstad' uit het vorige structuurplan van 2003 onvoldoende is waargemaakt. Vanaf 2021 zal deze problematiek structureel worden aangepakt. Het stedenbouwkundig instrument 'Bouwblokvisie vergroenen en verweven' zal een eerste geïntegreerde verwevingstoets creëren om die woondruk in de kernstad niet verder te laten toenemen. Dit instrument voorziet in een ruimtelijk kader, dat bestaande bouwblokken optimaliseert en ontpit door in de binnenruimte van het bouwblok open ruimte te creëren. We kiezen er resoluut voor om in de kernstad vooral te verweven, te vernieuwen en te verluchten.

2.5.4. Ruimtelijk begeleiden vanuit andere beleidsdomeinen

Vanuit de verschillende beleidsdomeinen wordt aan visievorming gedaan. Deze visies hebben vaak een ruimtelijke en stedenbouwkundige component. Zo onderscheiden we binnen het beleidsdomein Mobiliteit parkeerrichtlijnen, binnen het beleidsdomein Economie een Visienota Detailhandel en Horeca, een verwevingstoets en een richtlijn voor kantoren in de binnenstad, binnen het beleidsdomein Wonen een Woningtypetoets en bij Toerisme een beleidsvisie op Informeel Logies.

Het is belangrijk om duidelijkheid te scheppen over de relatie tussen deze visies en de stedenbouwkundige gevolgen hiervan. Het is dan ook wenselijk om die visievorming om te zetten in een instrument, en dit te gebruiken bij de begeleiding van de stedenbouwkundige processen.

De Woningtypetoets is een goed voorbeeld van een dergelijk begeleidend instrument. Dit instrument werd ontwikkeld om de stadsvlucht tegen te gaan. Hoewel de Gentse bevolking verder blijft groeien, verlaten nog altijd veel (jonge) gezinnen met kinderen de stad. Deze selectieve stadsvlucht willen we keren door een goede mix in het aanbod van woningtypes. Sinds 2015 wordt daarom de Woningtypetoets ingezet, waarin we duidelijk definiëren waar meergezinswoningen toegelaten zijn, waar eengezinswoningen verplicht zijn en waar andere stedelijke woontypologieën mogelijk zijn. Dit gebeurt op een objectieve manier, door op een uniforme wijze de omgeving, de burens, het perceel, het mogelijke volume en de parkeermogelijkheden voor wagens in beeld te brengen.

De Woningtypetoets heeft sinds 2015 zijn kracht en waarde bewezen. Sinds de goedkeuring van de Structuurvisie 2030 detecteren we bijkomende aandachtspunten, zoals de verdichting van de 20ste-eeuwse wijken. Momenteel wijst de woningtypetoets in deze wijken stevast in de richting van eengezinswoningen. Als we hier een duurzame verdichting willen realiseren, is er in deze wijken nood aan meerdere woningtypologieën. Daarnaast willen we de Woningtypetoets afstemmen met de gekozen knooppunten in *Ruimte voor Gent*, waar een ontwikkeling met haar bijpassende hoogteschaal kan worden voorzien. Ook de schakelwoning verdient meer aandacht. Te vaak wil men meergezinswoningen met ruime appartementen bouwen terwijl we streven naar grondgebonden woningen. De Woningtypetoets wordt in 2021 daarom herzien en aan de Structuurvisie 2030

aangepast. We behouden wat goed werkt en passen aan waar nodig om de noodzakelijke verdichting in de 20ste-eeuwse wijken mogelijk te maken.

Vanuit sociaal woonbeleid is het wenselijk dat we in woonontwikkelingen een redelijk aandeel sociale woningen voorzien. De juridische mogelijkheden om dat af te dwingen zullen onderzocht worden.

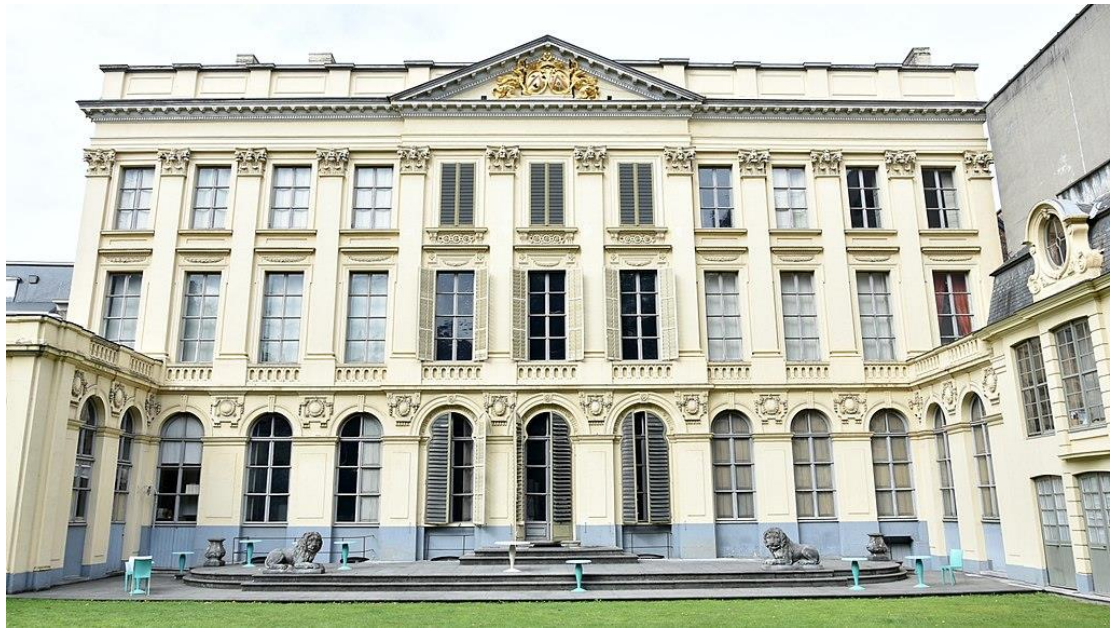
De stijgende druk vanuit de toeristische sector op onze stad heeft ook zijn impact op stedenbouwkundige ontwikkelingen in de stad. We ontwikkelen, samen met de schepen van Toerisme en in lijn met de visienota Logies, een ruimtelijke en stedenbouwkundige visie op toeristische verblijfsaccommodaties in Gent. We bekijken of en hoe dit opgenomen kan worden in het Algemeen Bouwreglement. Waar mogelijk linken we deze aanpak aan de visienota “Detailhandel & Horeca”, een initiatief van de Schepen van Economie.

We werken samen met de schepen bevoegd voor Economie een beleidskader uit voor ruimte-efficiëntie op bedrijventerreinen, en reiken geschikte hefboomen aan voor onder meer compacter bouwen en stapelen. Daarvoor kunnen we verder werken op de onderzoeksresultaten van het onderzoek uit 2018.

2.5.5. Masterplan historisch Patrimonium Binnenstad

Met haar historisch patrimonium heeft Gent een sterke troef om haar ambitie om in 2030 Europese culturele hoofdstad te worden kracht bij te zetten. We ontwikkelen een visie op het historisch patrimonium van de binnenstad en zijn relatie met de buitenruimte (Sint-Jacobs, Sint-Niklaas, Sint-Michiels, Sint-Baafs, D’Hane-Steenhuysse, Sint-Anna, stadhuis, Belfort, de Opera, het Gravensteen, Vleeshuis, Hotel de Coninck, Hotel Vanden Meersche...).

De kerken in de historische kuip verdienen hierbij bijzondere aandacht. Hoewel kerken verschillende eigenaren kennen - Stad Gent, kerkfabrieken of het Bisdom – hadden en hebben ze altijd een “centrale” plaats en functie in een wijk. (Parochie)kerken hebben vandaag dan misschien deels hun religieuze functie verloren, als gebouw hebben ze nog altijd een ruimtelijk structurerende en gemeenschapsvormende rol. In vele gevallen liggen zij zelfs aan de basis van het omgevende bebouwde weefsel: routes (zoals kerkwegels en dergelijke), publieke ruimtes, gemeenschapsfuncties en de bijhorende gebouwen. Daarenboven zijn deze kerken door hun verticaliteit ook een “baken” in het (stads)landschap en uitgangspunten voor het lezen van de directe omgeving.



Figuur 8 het hotel d'Haene-Steenhuysse

Wat geldt voor kerken, geldt evenzeer voor meerdere historische gebouwen, die niet altijd in eigendom zijn van Stad Gent. Het historisch patrimonium is, omwille van zijn verleden en erfgoedwaarde, mentaal en stedenbouwkundig vergroeid met de omgeving.

Met de schepenen bevoegd voor facility management, historische huizen en beleidsparticipatie zetten we stadsbreed in op de zorg, herbestemming en toegankelijkheid van het (eigen) historisch stadspatrimonium in de binnenstad. We analyseren de erfgoedwaarde en de stedenbouwkundige structuur om plaats en betekenis van het historisch patrimonium in de binnenstad in hun omgeving te begrijpen. We gebruiken de actuele ruimtelijke en stedenbouwkundige context als insteek voor hergebruik en herbestemmingen voor de kerken en de publieke historische gebouwen in de binnenstad. Dit resulteert in een ruimtelijk masterplan.

Dit ruimtelijk masterplan geeft antwoorden op de vraag naar de stedenbouwkundige schaal, geeft ruimtelijke samenhang tussen verschillende historische gebouwen, onderzoekt mogelijke en wenselijke programma's, doet uitspraken over de omgevende publieke en gebouwde ruimte, geeft het kader aan voor ingrepen in de kerkgebouwen/het eigen historisch patrimonium en in de omgevende publieke ruimte, levert een kader voor prioritering van restauratiedossiers en bevat een overzicht van acties van verschillende aard en omvang (subsidies, andere invulling, tijdelijke initiatieven, verkoop, nieuwsoortige programma's...).

We zoeken passende, duurzame invullingen van kerken en leegstaand historisch patrimonium. We kiezen daarbij voor nieuwe functies die de ruimtelijke samenhang en het functioneren van de gemeenschap versterken, en geven zo het erfgoed een nieuwe toekomst. Indien nodig onderzoeken we mogelijkheden met tijdelijke invullingen. In de meerjarenbegroting zijn middelen voorzien voor het ontwikkelen van functies. Deze middelen worden indien mogelijk gekoppeld aan ons leegstaand patrimonium (zoals bijvoorbeeld het schip van de Sint-Niklaaskerk).

Bij het opmaken van dit masterplan houden we focus – in tijd en ruimte. Veel monumenten en historische ruimten hebben nood aan visie en restauratie. We mikken op december 2022 voor een masterplan voor de historische gebouwen in de binnenstad.

2.6. Inspraak in stedenbouw

Mensgerichte stedenbouw staat voor ons centraal. Dit houdt in dat we bij de ordening van de ruimte aandacht zullen besteden aan het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte door burgers (ontwikkelen vanuit hun leefwereld). We geven burgers door middel van cocreatie een actieve plaats in het ruimtelijk beleid. Dit is zeker het geval bij de opmaak van masterplannen of stedenbouwkundige begeleidingstrajecten, net zoals bij de wijkstructuurschetsen.

We ontwikkelen een stadsbrede participatie- en communicatiestrategie wanneer we de principes van *Ruimte voor Gent* in praktijk brengen. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar verdichtingsprojecten in 20ste-eeuwse verkavelingswijken. We hebben hierbij aandacht voor alle bewoners, ook degenen die minder vlot hun weg naar inspraaktrajecten vinden.

We onderzoeken de mogelijkheden om Gentenaren nauwer te betrekken bij grote ruimtelijke ontwikkelingen van particuliere ontwikkelaars. We stimuleren particuliere ontwikkelaars om buurtbewoners nauwer te betrekken bij mogelijke ontwikkelingen. We testen dit uit in een aantal pilootprojecten en concrete verkavelingsprojecten. Als overheid bewaken we uiteraard het evenwicht tussen onze rol als objectieve beoordelaar en die van betrokken overheid.

We creëren ruimte voor burgerinitiatieven, (tijdelijke) innames en inrichtingen in de publieke ruimte. Het kan daarbij onder meer gaan over leefstraten, innames met het oog op het bevorderen van de verblijfs- en leefkwaliteit, onthardingsprojecten en suggesties van bewoners voor herinrichting van straten en pleinen volgens de principes van ontharden, vergroenen en wateropvang. Samen met de burgers tekenen we het traject uit om tegen 2050 de stad fossielvrij te verwarmen. In eerste instantie gaat het over het uitwerken van een strategie voor Muide-Meulestede en Mariakerke. Die zal later gevolgd worden door een warmtestrategie voor de volledige stad.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen onderzoeken we nieuwe methodes en technieken in communicatie op maat. We kiezen voor publiek toegankelijke inspraakmomenten waar burger – ook de kwetsbare en minder mondige burger - en bouwheren met elkaar in dialoog kunnen treden.

We intensifiëren onze samenwerking met logische en relevante adviesraden.

2.7. Kwalitatieve procedures, correct en snel

Een vergunningsbeleid is begeleiden en beoordelen. Voor bouwheren en architecten werken we aan een transparante en kwalitatieve begeleiding. Duidelijke communicatie creëert vertrouwen en werkt een positieve ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de hand.



Figuur 9 Duidelijke procedures en goede handleidingen zijn essentieel

Als Stad moeten we erkennen dat de reorganisatie van de Dienst Stedenbouw niet onmiddellijk het verhoopde resultaat gaf. Deze situatie moet door extra personeelsinzet en vlottere werklijnen worden rechtgetrokken. Voor 2021 en 2022 voorzien we daarom 3 bijkomende stedenbouwkundige omgevingsambtenaren.

We zijn transparant. Afspraken na vooroverleg of contactname worden altijd genotuleerd en bijgehouden. We archiveren deze gemaakte afspraken en verslagen maximaal. Hierdoor verzekeren we continuïteit van de begeleiding. De betrokken bouwheer kan deze afspraken en verslagen bovendien consulteren.

We zijn consistent. Dit betekent dat afspraken tussen diensten en bouwheren robuust zijn. We houden ons aan gemaakte afspraken. Afwijken van gemaakte afspraken tijdens een vooroverleg is enkel mogelijk bij gewijzigde regelgeving of bij wederzijdse instemming na overleg.

Bij vergunningsprocedures hecht Stad Gent als vergunningverlenende overheid een groot belang aan een degelijk openbaar onderzoek. Ingediende bezwaren worden daarom altijd op hun waarde ingeschat en ook correct beoordeeld.

Verordenende adviezen komen enkel binnen een democratisch goedgekeurd reglement of kader tot stand.

Een vergunning is geen optelsom van adviezen of sectorale belangen. We geven daarom een grotere slagkracht en autonomie aan de stedenbouwkundig omgevingsambtenaar. Deze omgevingsambtenaar gidst de bouwheer/ontwikkelaar en stroomlijnt de stedelijke adviezen conform de stedenbouwkundige visie van de Stad. De zogenoemde “omgevingstoets” vormt binnen de omgevingsvergunning het laatste onderdeel voorafgaand aan de eindconclusie, en geeft uitsluitend het gecoördineerde standpunt van de stedenbouwkundig omgevingsambtenaar weer. Dit is zijn rol en bevoegdheid. We willen deze omgevingsambtenaar daarom maximaal ondersteunen en responsabiliseren als single-point-of-contact ten aanzien van de bouwheer/ontwikkelaar.

Flexibiliteit en creativiteit bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn nodig, maar passen binnen een rechtszeker en duidelijk afsprakenkader. Waar nodig werken we met gevalideerde beleidsvisies (zoals toeristische logies, geïntegreerde verwevingstoets...) om de toepassing van de criteria voor goede ruimtelijke ordening zo transparant mogelijk in te vullen. Bij het experimenteren, ontwikkelen, monitoren en evalueren van beleidsplannen en -kaders, zoals de aanpassing van de Woningtypetoets, de “Bouwblokvisie vergroenen en verweven” en het Algemeen Bouwreglement, neemt cocreatie met burgers, adviesraden en private partners een belangrijke plaats in. Dit geldt ook voor ingrijpende ontwikkelingen die op korte termijn de 20ste-eeuwse gordel ruimtelijk transformeren en verdichten.

Naar burgers en bouwheren zetten we het stedenbouwkundig instrumentarium transparant in de markt. Niet alleen communicatie, maar ook coördinatie binnen het stedenbouwkundig instrumentarium is noodzakelijk.

We zorgen voor een snelle, gelijke en correcte behandeling van alle vergunningsaanvragen.

We bieden een geografische toegang tot Gentse bouwdoSSIERS aan via een GIS-applicatie. We faciliteren op een juridisch correcte manier de toegankelijkheid van bouwdoSSIERS en de toegang tot Geoloket.

2.8. Handhaving als sluitstuk van de aangename stad

Elke regel is maar zo streng als het voorziene toezicht. Toezicht en handhaving zijn het onmisbare sluitstuk bij elke beleidsbeslissing.

We werken verder aan een gezond evenwicht tussen reactief en proactief toezicht. Hoe meer we het gerichte, proactieve toezicht kunnen versterken, hoe meer het aandeel reactief toezicht zou moeten dalen.

Doordat het reactieve toezicht de voorbije jaren exponentieel bleef stijgen en het proactieve toezicht quasi verdween én doordat de verjaringstermijn voor bouw misdrijven erg kort is (5 jaar), bouwde Gent helaas verder een behoorlijk “historisch passief” op ten aanzien van bepaalde types bouw misdrijven. Een evenwichtig handhavingsbeleid waarbij we de gelijke behandeling van burgers garanderen is nochtans belangrijk. Daarom proberen we bouw misdrijven maximaal te vermijden en de historische achterstand weg te werken.

Inbreuken die een hypotheek leggen op de klimaatneutraliteit en klimaatrobustheid van onze stad, kunnen we onmogelijk toelaten en zijn dus bij toezicht topprioriteit. Zo zullen onder meer wederrechtelijk verhardten, wederrechtelijk rooien van bomen, het niet compenseren van gerooide bomen, het niet aanleggen van waterbergende maatregelen en het oneigenlijk gebruik van tuin- en groenzones streng worden aangepakt. Ook aan specifieke Gentse hinderproblematieken, zoals het opdelen van te beschermen eengezinswoningen of functiewijzigingen van appartementen of te beschermen eengezinswoningen naar verblijfslogies, kan meer prioriteit toegekend worden in samenwerking met de Dienst Wonen.

De Vlaamse wetgever creëerde mogelijkheden voor bestuurlijke handhaving. De Stad kan nu zelf herstel afdwingen met bestuurlijke maatregelen en zo korter op de bal spelen om misdrijven sneller geremedieerd te krijgen.

We werken een gedifferentieerd handhavingsbeleid uit waarbij we actie nemen op 3 fronten.

Ten eerste, we stellen duidelijke prioriteiten in handhaving en maken dus keuzes. Inbreuken met een ernstige impact op de goede ruimtelijke ordening krijgen een hogere prioriteit dan inbreuken met een beperkte impact. Ook aan specifieke Gentse hinderproblematieken, verankerd in het Gentse beleid en jaarlijks geüpdatet, kan meer prioriteit toegekend worden. Net als aan het kennelijk doelbewust plegen van een bouwmisdrijf. Bouwmisdrijven die in de prioritaire categorieën zitten en dreigen te verjaren, worden ook prioritair opgenomen om de verjaring ervan te stuiten.

Ten tweede, we sturen de klachten- en meldingbehandeling bij. Hierbij proberen we de instroom te beperken door de klant/bouwer beter te informeren en correct door te verwijzen waar we onbevoegd zijn. Anonieme klachten of klachten met onduidelijke, niet-traceerbare inhoud nemen we niet meer op. We werken met digitale klachtenformulieren. Wie digitaal niet erg beslagen is, kan terecht bij Gentinfo. We behandelen klachten en meldingen volgens prioriteit: we bekijken de impact op het algemeen belang en de ruimtelijke ordening, en stemmen de behandelingstermijn daarop af. We communiceren dat ook zo.

En als derde front, we versterken de proactieve handhaving. Een meer actieve en zichtbare handhaving zet de burger aan tot betere naleving, en helpt negatieve precedenten in het straatbeeld detecteren voor ze navolging krijgen en ontsporen. De keuze voor deze planmatige controles/acties zal altijd ingegeven zijn vanuit een bepaalde omgevings- en risicoanalyse en/of prioriteitenstelling. Proactieve projecten kunnen inspelen op tendensen/problematieken die almaar prominenter opduiken. Bouwtoezicht werkt hiervoor nauw samen met andere diensten, zoals Dienst Stedenbouw, Groendienst, Wegendienst, Monumentenzorg, Dienst Milieu en Klimaat...

Als voorbeeld van proactieve handhaving zullen we, voorafgaand aan een integrale heraanleg van een straat, de situatie op het vlak van bouwovertradingen in kaart brengen en bijsturen. Dit geeft duidelijkheid voor iedereen op het moment dat de integrale heraanleg begint.

Naar analogie met de handhavingsprioriteitennota werken we een beleidskader uit voor de consequente toepassing van de nieuwe bestuurlijke maatregelen, zoals de last onder dwangsom en de bestuursdwang. Er wordt specifiek vastgelegd bij welk soort prioriteiten het gerechtelijk, dan wel het bestuurlijk hersteltraject wordt toegepast.

2.9. Onze topacties stedenbouw & architectuur

Wat willen we?	Wat doen we?
We willen minder verharding in private ontwikkelingen	We verankeren ontharding stedenbouwkundig-juridisch in de relevante instrumenten
We willen bij concrete bouwprojecten meer nadruk leggen op een kwalitatief openbaar domein, duurzame mobiliteit en monumentenzorg	We passen in twee stappen het Algemeen Bouwreglement aan
We willen de kwaliteit en de snelheid van de dienstverlening voor stedenbouwkundige vragen verbeteren en de rechtszekerheid voor bouwers garanderen	We ontwikkelen een actieplan bij Dienst Stedenbouw dat het serviceniveau verbetert
We willen ruimtelijke en architecturale kwaliteit garanderen	We stellen een aanstellingsleidraad voor ontwerpers op voor de Stad en haar partners
We willen het gevoel van straffeloosheid in bouwovertradingen tegengaan	We geven topprioriteit aan bouwovertradingen die een hypotheek leggen op klimaatneutraliteit en -robuustheid
We zoeken een evenwichtige, kwalitatieve verweving tussen wonen, werken, groen en voorzieningen op wijkniveau	We ontwikkelen een geïntegreerde verwevingstoets

3. Publieke Ruimte

3.1. Inleiding

De publieke ruimte is de plaats waar we anderen ontmoeten en geeft zo mee vorm aan hoe we samenleven. De inrichting, de toegankelijkheid in de ruimste zin en de bereikbaarheid van die publieke ruimte bepalen heel sterk de mogelijkheden van de publieke ruimte voor Gentenaars en voor bezoekers, en dus ook het effectieve gebruik ervan. We streven naar een gevoel van eigenaarschap van de publieke ruimte voor iedereen. Om die mogelijkheden breed te houden bewaren of herstellen we het evenwicht tussen sociaal-culturele, historische, ecologische en economische dynamieken.

Wanneer we vorm geven aan de publieke ruimte houden we rekening met het gewenste gebruik van deze ruimte. We doen daarbij een beroep op de ervaring van burgers, oud en jong. We bevragen gebruikers en bewoners en analyseren hoe zij de ruimte ervaren, hoe zij de ruimte gebruiken, wat er beter en anders kan. Zo versterken we het verblijfskarakter van de publieke ruimte. Cruciaal is dat er voldoende inspanningen worden geleverd om de toegankelijkheid van de publieke ruimte te verzekeren, wat inhoudt dat we barrières opsporen en wegwerken. (Sociale) veiligheid en gezondheid zijn daarbij belangrijke drijfveren. Door die inspanningen zorgen we ervoor dat alle leeftijden hun plaats vinden op straten en pleinen.

Onder meer de klimaatverandering daagt ons uit om in de publieke ruimte te zorgen voor een zachtere en groenere stad. Dit kan door te ontharden, te vergroenen en door water en koelte-elementen een plaats te geven in de stad.



Figuur 10: het Maaseiklein, een nieuwe groene ontmoetings- en verblijfsplek in het hartje van de stad

We moedigen Gentenaars ook aan om zelf aan de slag te gaan met hun gedeelde ruimte. Een stad als Gent wordt voortdurend opnieuw heruitgevonden door haar bewoners, door experiment en door nieuwe invullingen.

Koken kost geld. Zo ook het onderhoud, het verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur en het ontharden van het openbaar domein. Het budget voor de aanleg en onderhoud van het openbaar domein wordt fors opgetrokken (van 75 naar 90 miljoen euro). De achterstand van slechte wegenis, slechte voetpaden en ontoegankelijke bus- en tramhaltes moeten verder weggewerkt worden met de nodige aandacht voor duurzaamheid, toegankelijkheid en ontharding. Deze aanzienlijke verhoging van budgetten vergt een intensievere opvolging en sterkere samenwerking tussen de verschillende betrokken diensten, en een beleidskader dat de ambities rond toegankelijkheid en ontharding op elkaar afstemt. Ook het onderhoudsprogramma met betrekking tot het bruggenpatrimonium wordt onverminderd verdergezet.

3.2. Publieke ruimte ten gunste van de bewoners en bezoekers

3.2.1. Verblijfskarakter versterken

Publieke ruimte verbindt ons fysiek. In een stad als Gent is er nood aan een herkenbare ‘Gentse buitenruimte’ waarin we veilig kunnen bewegen, elkaar ontmoeten en tot rust komen. Zo zorgen we ervoor dat de stad aangenaam is om te leven en werken. Waar mensen graag komen en zijn. Waar kinderen spelen en jongeren vrienden ontmoeten. Dat betekent dat we duidelijke keuzes moeten maken. Op plaatsen die vooral bedoeld zijn om te wandelen, flaneren, ontmoeten en spelen, kunnen we geen overconcentratie van verkeer toelaten. Duidelijke keuzes creëren ook mogelijkheden. Zo kunnen bijvoorbeeld schoolomgevingen (zowel van lagere -, van secundaire - en hogescholen) interessante verblijfsruimtes zijn en/of worden.

Bij de inrichting van de publieke ruimte streven we naar een samenhangend weefsel van formele en informele ontmoetingsruimten voor alle leeftijden, ouderen, kinderen en jongeren. Via samenwerking tussen de verschillende stadsdiensten, afstemming van initiatieven ivm het speelruimtebeleid of Urban Sports streven we naar creatieve ontwerpen van de publieke ruimte waar alle leeftijden van jong tot oud hun plek vinden

Een plein dat we met veel verblijfskwaliteit inrichten is de Zandberg in het centrum van de stad. Verandering kan op kleine schaal met de inrichting van straten, pleinen en steegjes op mensenmaat maar ook op grotere schaal. Zo zal bijvoorbeeld de New Orleansstraat een totaal andere beleving krijgen als we de Zuidelijke havenring realiseren en als we de visie en projecten uit Muide Meulestede Morgen verder uitrollen. Sint-Jacobs en Vlasmarkt willen we in één groot project omvormen tot een plaats waar het aangenaam toeven is. Dit project biedt mogelijkheden om meer groen in het centrum in te brengen. Ook de Overpoort kan winnen bij een nieuwe aanleg met

minder openbaar vervoer dat door deze as gaat, zolang het evenwicht tussen goed functionerend openbaar vervoer en verblijfsruimte bewaard blijft.

3.2.2. Veiligheid waarborgen

Alle mensen ervaren de Gentse publieke ruimte anders maar moeten zich veilig kunnen voelen in de Gentse publieke ruimte. Zich veilig voelen in alle dimensies: in het verkeer, tussen de mensen, op een comfortabele ondergrond, onder de juiste verlichting. We zorgen voor een zo veilig mogelijke aanleg zowel op fysiek als sociaal vlak. Bijvoorbeeld door gevaarlijke situaties vlug af te sluiten en op te lossen, valgevaar te beperken, door naadloos te werken en werven zo proper mogelijk in te richten. We voorzien doorgangen en onderdoorgangen waar het kan van daglicht, en verbinden ze met zicht-, loop- en passageassen in functie van het verhogen van de sociale controle.

Zien en gezien worden voelt veiliger. We willen dat iedereen ook 's avonds de Gentse straat te voet of met de fiets op durft, ongeacht leeftijd of geslacht.

3.2.3. Toegankelijkheid verzekeren

Om iedereen te laten deelnemen aan de maatschappij, aanvaarden we geen barrières die mensen ervan weerhouden zich te verplaatsen. Personen met een beperking komen hier heel specifiek in beeld en verdienen onze specifieke aandacht.

Gezien stappen, fietsen en openbaar vervoer de meest toegankelijke modi zijn, leggen we hier de focus. Bij de heraanleg van de publieke ruimte houden we rekening met personen met een beperking: we voorzien kwalitatieve voet- en fietspaden die effen en obstakelvrij zijn. We bekijken met De Lijn en NMBS hoe we de haltes en de stations toegankelijk kunnen maken voor iedereen. Het charter 'Toegankelijke stad' geeft invulling aan ons engagement, waarbij heel wat actiepunten ook binnen de bevoegdheid van de publieke ruimte ligt. Ook het actieplan vervoersarmoede verzekert de toegankelijkheid van de stad en zijn functies.

We hanteren het STOP-principe bij elke heraanleg van het openbaar domein. Om die reden moeten de kwaliteit van onze voetgangers- en fietsinfrastructuur de hoogste prioriteit krijgen. We zetten maximaal in op dossiers waarbij subsidies van de Vlaamse overheid kunnen worden aangevraagd. Dit geldt zowel voor dossiers rond schoolomgevingen en fietsinfrastructuur. Verder dringen we bij de Vlaamse overheid aan om maximaal te investeren in Gent.

De toegankelijkheidsambtenaren zijn vaste vertegenwoordigers in het stedelijk overleg voor de aanleg van de publieke ruimte. In dit forum geeft hij van start tot definitief ontwerp van een dossier mee advies voor de inrichting. Voor zijn advisering werkt hij nauw samen met de Klankbordgroep Integrale Toegankelijkheid.

Toegankelijkheid verzekeren betekent ook de stad zo goed mogelijk toegankelijk houden bij vorst of sneeuwval. We bouwen de dienstverlening betreffende zo zuinig en efficiënt mogelijk sneeuw en ijs bestrijden verder uit. Het berijdbaar houden van fietspaden en fietsstraten is een topprioriteit en ook de verbindingen met de buurgemeenten moeten beter op dit vlak.

We werken verder aan realtime-informatie over geruimde fietspaden, en onderzoeken verder de mogelijkheid voor ruimen volgens het STOP-principe.

Samen met de bevoegde schepenen stellen we een plan op voor het vegen en onderhouden van wandelpaden en fietspaden buiten het sneeuw- en ijsseizoen. We willen niet dat modder, natte bladeren en plassen voor valpartijen zorgen. We werken samen met de schepenen van Openbare Netheid aan een globale aanpak over afval op fietspaden.

3.2.4. Stad voor alle leeftijden

We willen dat ook kinderen, jongeren en ouderen de vrijheid hebben om zelfstandig door de wijk of de stad te wandelen of te fietsen. We nemen daarom ook het weren van subjectieve onveiligheid mee in het ontwerp van de publieke ruimte, en gaan voor een veilige, 'vergevingsgezinde' en leesbare inrichting van de publieke ruimte. De kwaliteit van een plek gaat niet enkel over hoeveel ongevallen er geregistreerd worden, maar over hoe graag voetgangers en fietsers komen, of zelfs: er graag even blijven en spelen.



Figuur 11 Stad voor alle leeftijden

Voetgangers en fietsers moeten zich onderweg veilig voelen. Het openbaar domein kan ingezet worden om informele kindvriendelijke ruimte en bespeelbare ruimte te creëren. Specifieke aandacht gaat naar hoe kinderen, jongeren en senioren de stad ervaren. We ontwerpen – op z'n minst voor kinderen en ouderen – een vergevingsgezinde stad. Alle verkeersdeelnemers moeten fouten kunnen maken zonder dat dit erge gevolgen heeft, en omgekeerd willen we ook niet dat een minieme stuurfout van een chauffeur meteen dramatische gevolgen heeft. We ontwerpen de stad zodanig dat die leesbaar is voor iedereen. Kinderen moeten zich in hun eigen wijk vanaf acht jaar

veilig zelfstandig te voet kunnen verplaatsen, met de fiets vanaf tien jaar. Ouderen en mindermobielen moeten de noodzakelijke verplaatsingen zoveel mogelijk zelfstandig kunnen doen.

We breiden de scholenwerking van het Mobiliteitsbedrijf uit naar kinder- en jongerenmobiliteit. Niet alleen de routes naar school en de schoolomgevingen moeten aandacht krijgen, maar evenzeer de routes naar hobby's en ontmoetingsplekken. We gaan proactief aan de slag met de veiligheid en kwaliteit van routes en plaatsen die belangrijk zijn voor kinderen en jongeren.

We zetten de kindbril op bij ontwerp en houden daarbij rekening met onder andere de leesbaarheid van de verkeerssituatie voor kinderen. We geven ruimte aan het logische voetgangersgedrag, zoals het naast elkaar lopen. We screenen specifieke routes, en zetten in op oversteekbaarheid en vergevingsgezinde inrichtingen. We maken een programma van kleine maar nuttige maatregelen die de veiligheid voor alle – ook minder assertieve - voetgangers en fietsers kunnen verbeteren. We houden rekening met de beleving van tieners en jongeren bij het inrichten van pleinen en knooppunten van openbaar vervoer, en hebben hierbij specifiek aandacht voor de noden van de zwaksten in het klassieke ruimteclaimgedrag. We brengen routes in kaart die prioritair op maat van kinderen gemaakt moeten worden.

3.2.5. Inname publieke ruimte

Burgers, organisaties en bedrijven gebruiken de publieke ruimte voor een brede waaier aan initiatieven. Daarmee zorgen ze voor een dynamische en bruisende stad, voor ontmoeting, uitwisseling en ondersteuning. Maar de inname van de publieke ruimte kan ook uitmonden in toe-eigening, afscherming en beperking. Tijdelijkheid zorgt ervoor dat we omzichtiger en corrigerend kunnen omgaan met de publieke ruimte, die per definitie van en voor iedereen is.

Bij alle tijdelijke innames van het openbaar domein laten we toegankelijkheid, duurzaamheid en minderhinderprincipes het uitgangspunt vormen. Deze principes houden maximaal rekening met de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers en volgen het STOP-principe.

Permanente innames zoals vuilbakken of elektriciteitsmasten wordt beoordeeld volgens de principes toegankelijkheid, duurzaamheid en inpassing in het openbaar domein. Ook hier is de veiligheid en het comfort van voetgangers heel belangrijk, omdat voor dergelijke installaties vaak naar voetpadzones gekeken wordt.

3.2.5.1. Tijdelijkheid, experiment en co-beheer

Het is eigen aan Gentenaars om out of the box te denken en dat willen we aanmoedigen, ook in het gebruik van de publieke ruimte. Om te ontdekken wat andere mogelijkheden zijn voor de inrichting van de publieke ruimte laten we in welbepaalde woonstraten of op pleinen het experiment toe. Zo geven we bewoners, ouderverenigingen, jeugdorganisaties, ondernemers... de mogelijkheid om een deel van de publieke ruimte in te richten. De tijdelijkheid van het experiment en de dialoog in de buurt zijn daarbij cruciaal. Daarmee bouwen we verder op het 'leefstraten'-experiment. Het experiment heeft altijd de doelstelling om het samenleven in de stad te bevorderen. We doen dit in samenspraak met de schepen van beleidsparticipatie en buurtwerk.

Voor duurzame initiatieven en experimenten die de leefkwaliteit of het comfort kunnen vergroten zoals parklets, insnoeringen of straatgroen, onderzoeken we hoe we de administratieve last kunnen verminderen. Samen met de schepen van beleidsparticipatie en buurtwerk maken we een helder reglement voor dergelijke innames publieke ruimte door burgerinitiatieven. We versterken de stadsinterne samenwerking in deze dossiers.

3.2.5.2. Terrassen en innames bij handelszaken

Terrassen zorgen voor ontmoeting en een levendige stad. We zorgen, samen met de schepen bevoegd voor Horeca, voor heldere spelregels voor de inname van de publieke ruimte, zodat het evenwicht bewaard blijft tussen horeca, stedenbouwkundige overwegingen en het publiek karakter van het openbaar domein.

We herwerken het terrasreglement en zorgen voor meer transparantie en duidelijkere regels. Tegelijkertijd zorgen we voor een grotere flexibiliteit voor de inplanting (ten opzichte van de gevel). We kijken hierbij expliciet naar de extra mogelijkheden die in beeld gekomen zijn tijdens de tijdelijke uitbreidingen gedurende de corona-pandemie, na evaluatie door alle betrokken diensten.

Om het evenwicht met de leefkwaliteit in woonbuurten te bewaren onderzoeken we in het nieuwe terrasreglement de mogelijkheid voor terrasvergunningen met een sluitingsuur. We zoeken hierbij evenwichten tussen rechtszekerheid van bestaande terrassen en de noodzakelijke rust in de stad. Ook ruimtelijke diversificatie, waarbij rekening gehouden wordt met de nightlifezones, is nodig. In overleg met de schepen bevoegd voor horeca en de burgemeester wordt er voor terrassen in woongebieden een overlastinschatting gemaakt.

3.2.5.3. Evenementen en andere tijdelijke innames

Gent is een stad vol initiatieven en evenementen. Gentenaars en bezoekers genieten telkens opnieuw op andere manieren van de publieke ruimte, cultuur en ontmoeting. We verscherpen de aandacht voor de veiligheid en het comfort van wie er woont of passeert. Een evenement wordt georganiseerd op maat van de plek. We passen de bestaande publieke ruimte niet aan aan het evenement. Uitgewerkte plein- en parkprofielen geven aan welke evenementen geschikt zijn op welke plek. Tegelijk geeft de plein- en parkscenografie richtlijnen mee waaraan die evenementen moeten voldoen om zich maximaal in te passen in de bestaande openbare ruimte.

We zijn zuinig met innames van publieke ruimte en passen de minderhinderprincipes voor voetgangers en fietsers ook toe als uitgangscriteria bij evenementen. We voorzien een voldoende brede, drempelloze en obstakelvrije doorgang, en letten hierbij op de voetgangersintensiteiten en veiligheidsafstanden ten opzichte van openbaarvervoersassen. We vragen dat fietsers ofwel veilig (stapvoets) fietsend voorbij de inname kunnen, ofwel een even veilige omleiding krijgen.

Straatmeubilair zoals zitbanken en fietsenstallingen zijn vast meubilair. Organisatoren moeten hiermee rekening houden in hun plannen. Het ontruimen van fietsenstallingen gebeurt enkel nog omwille van het beheer. Uitzonderingen op dit principe kunnen na duidelijke motivatie op basis van veiligheidsredenen én indien een alternatieve locatie voor het straatmeubilair binnen de

evenementenzone gevonden kan worden. Voor wat betreft de zeer grote evenementen (Gentse Feesten, de Winterfeesten, het lichtfestival, ...) wordt een aanpak op maat uitgewerkt.

We laten geen volledige afscherming van publieke ruimte toe, maar gaan voor openheid en transparantie voor iedereen. Evenementinrichting moet uitnodigend zijn en zich openstellen naar de omgeving. Doorwaardbaarheid is essentieel. Ook in tijden met een bijzonder hoge druk op het openbaar domein blijven we achter dit principe staan.

3.2.5.4. Minder hinder bij werven

Gent wordt gebouwd, verbouwd, en constant verbeterd. Al die werken brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. We willen dat aannemers en bouwheren kunnen werken, maar we maken duidelijke afspraken over wat daarvoor wel en niet kan in de publieke ruimte. Zo garanderen we een veilige en aangename stad voor iedereen, ook als er gewerkt wordt.

We werken een minderhinderbeleid uit op maat van voetgangers en fietsers, en nemen deze principes mee in vergunningen en bestekken. We bekijken met alle relevante stadsdiensten hoe zij deze principes in hun werking kunnen integreren. Innames gebeuren op maat van de stad en haar bewoners en bezoekers. We verbieden parkeerverbodsborden op de stoep, om het comfort van de voetganger te garanderen.

Het afsluiten van een charter voor werftransport in de vorige bestuursperiode was een eerste stap om zwaar verkeer uit de buurt van schoolgaande kinderen en jongeren te houden. Deze bestuursperiode willen we een manier vinden om werftransport tijdens de schoolspits volledig te weren uit schoolomgevingen. We willen dit bindend opnemen in bestekken en vergunningen voor innames van het openbaar domein.

We zetten een systeem op waarbij het financieel en organisatorisch interessant wordt om bouwlogistiek over water te laten verlopen. Hiermee ontlasten we de wegen van hinderlijk en soms gevaarlijk vrachtverkeer.

Het kader op basis waarvan we samenwerken met de aannemers van nutsbedrijven wordt herwerkt. We zetten hierbij in op nog meer synergie, goede communicatie vanuit de nutsbedrijven en meer aandacht voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en handel. Innames van voetpaden en fietspaden worden tot het noodzakelijke beperkt. We verwachten een gedegen signalisatie en een kwalitatief herstel van de weg. We bouwen hiertoe controle en opvolging fiks verder uit.

Het digitale platform Monithor bouwen we verder uit om stadsbreed te worden ingezet om alle innames in kaart te brengen en op te volgen, en conflicten onderling te vermijden. Vergunningen voor inname van openbaar domein kunnen eenvoudig online aangevraagd worden, en we geven proactief advies over de beste aanrijroutes om schoolomgevingen te weren of over stadsvriendelijke werfinrichting. Bij grotere projecten leggen we verplichte routes voor werfverkeer op. We verstrengen stadsbreed onze aanpak in kader van het werfcharter.

Om transparantie te vergroten en snel te kunnen optreden onderzoeken we hoe we gegevens over vergunde innames en omleidingen verder publiek kunnen ontsluiten, en hoe bewoners, handelaars en weggebruikers beter een probleem kunnen melden. We maken de online kaart met vergunde parkeerverbodsborden en de schoolroutekaart beter bekend en communiceren deze beide initiatieven actiever.

Met meer opstartcontroles en het gebruik van fotodocumentatie stimuleren we de correcte signalisatie en naleving van de vergunningen.

De signalisatie bij een werf moet van bij aanvang conform zijn met wat vergund is. De handhaving op onvergunde werfinsnames en signalisatie versterken we.

We willen dat aannemers vlot kunnen werken en dat een verhuis veilig kan verlopen, zonder de parkeerdruk voor bewoners te lang te verhogen. Iedereen kan online de kaart raadplegen waar parkeerverbodsborden vergund zijn. We voeren een gericht handhavingsbeleid rond parkeerverbodsborden. Onvergunde parkeerverbodsborden worden met een sticker ongeldig gemaakt en zo snel mogelijk opgehaald.

We nemen maatregelen tegen de wildgroei aan E9C-borden voor (lichte) vrachtwagens en werfwagens die de parkeerdruk opvoeren. We zorgen ervoor dat iedereen zonder parkeervergunning hetzelfde betaalt om te parkeren. Zo kan het reserveren van parkeerplaatsen beperkt blijven tot waar dat écht nodig is.

3.3. Stedelijke omgevingskwaliteiten versterken

Bij Nieuwjaar wenst men elkaar altijd vooral een goede gezondheid toe. Ook voor de Gentenaar is de gezondheid het belangrijkste goed. We moeten dan ook een zo gezond mogelijk stedelijk klimaat creëren. De lucht die we inademen, het voedsel dat we eten, het water dat we drinken, veilig kunnen bewegen... Dit zijn 'essentials' en die moeten we dus veilig stellen.

3.3.1. Betere lucht door meer groen in de stad

Bomen en groen zijn natuurlijke filters die zorgen voor een netto afname van de concentraties fijn stof en schadelijke gassen in de lucht. Ze zorgen ook voor koelere lucht en schaduwplekken. Waar mogelijk voorzien we, in samenwerking met de schepen van Openbaar Groen, dan ook maximaal groen in de stad. Een arsenaal aan gevelgroen, geveltuinen en gevelslingers, groenvakken en veel meer bomen in de straat zijn de elementen waarmee we de stad gezonder maken en het stedelijk hitte-eilandeffect temperen. Ook in de parken kunnen we nog een tandje bijsteken en deze vergroten door asfalt weg te nemen. Projecten in uitwerking zijn bijvoorbeeld het ontharden in het Paul de Smet de Naeyerpark en de Circuit Walk in het Citadelpark.

Ruimere ontharde zones in een stedelijke omgeving zijn prima zones om, samen met de schepen van Openbaar Groen, microbossen vorm te geven.

3.3.2. Schoner water in de stad

De kwaliteit van het oppervlaktewater is in grote mate afhankelijk van het water dat aangevoerd wordt stroomopwaarts van Gent, lozingspunten en de kwaliteit of vervuiling van de bodem van de waterloop. Er lopen verschillende projecten om lozingspunten van afvalwater weg te werken in

Gent. Voor het terugschroeven van lozingspunten afkomstig van rioleringen zijn verschillende projecten al uitgevoerd of lopende. Daarnaast wordt er een actieplan opgezet om ook individuele lozingspunten van afvalwater van woningen stelselmatig weg te werken. Via dit actieplan willen we de eigenaars ertoe aanzetten om zich in regel te stellen met de VLAREM-wetgeving. In een eerste fase worden momenteel dergelijke lozingspunten ter hoogte van De Lieve aangepakt.

Meer algemeen worden ook eigenaars die volgens de gebiedsdekkende uitvoeringsplannen nog afvalwater lozen op het oppervlaktewater aangeschreven om aan te sluiten op de openbare riolering. Voor woningen die volgens de zoneringsplannen moeten voorzien worden van een individuele behandeling van afvalwater (IBA), kan via Stad Gent en FARYS gebruikgemaakt worden van een collectieve aanpak. Waar dat nodig is voorzien we naast informeren, sensibiliseren en motiveren ook in handhaving door Milieutoezicht.

Door de aanleg van gescheiden rioleringsystemen en het wegwerken van lozingspunten en overstorten van afvalwater op het regenwaterstelsel zetten we opnieuw belangrijke stappen in de goede richting samen met onze partners Farys, Aquafin en de VMM. Voor hemelwaterafvoer geven we de voorkeur aan bovengrondse systemen die infiltratie en buffering van de neerslag bevorderen.

Veilig en gezond zwemmen mogelijk maken, waar het past in de omgeving, is een belangrijk streefdoel, dat na de voorbije hete zomers veel publieke bijval gekregen heeft. In het kader van de gezamenlijke visienota *Water in de stad* zullen we dit samen met de Vlaamse Waterweg en de schepen bevoegd voor sport, verder grondig bekijken. Deze bestuursperiode minstens één zwemzone aanbieden aan de Gentenaars is het doel. We denken hierbij in eerste instantie aan een zone aan het Kapitein Zeppospark. Wat de Stad betreft, komt ook het water aan het Keizerspark of Franse vaart in beeld.

Samen met onze rioleringsbeheerder Farys concretiseren we de hemelwaterplannen. Hierbij zetten we in op bronmaatregelen maar ook op de verdere uitbouw van belangrijke RWA-assen die anticiperen op onze almaar toenemende kwetsbaarheid ten aanzien van wateroverlast (als gevolg van de klimaatverandering). Samen met andere besturen zorgen we ervoor dat er een verbinding gerealiseerd wordt tussen RWA-assen en de Westlede.

Door ontharding en infiltratievoorzieningen wordt de grondwatertafel aangevuld. Daardoor gaan we verdroging zo veel mogelijk tegen en geven we het groen in de stad alle kansen om volwaardig uit te groeien. Dit zal ons helpen of beter wapenen tegen de gevolgen van de klimaatverandering (wateroverlast, hittegolven, droogteperiodes...). Bij werkzaamheden wordt aan de aannemer opgelegd om zo duurzaam mogelijk om te gaan met bemalingswater en dit zo min mogelijk in de riolering te pompen. Samen met de schepen bevoegd voor Klimaat en Milieu dringen we er bij de Vlaamse Regering op aan om ook op vlak van regelgeving de nodige aanpassingen te doen.



Figuur 12 De reep in Gent

Een cultuurhistorische kijk op de planvorming betekent een meerwaarde. Het in kaart brengen van waardevolle structuren, aanleg en authentieke materialen dient als inspiratie en aanknopingspunt voor toekomstige vernieuwende ingrepen. Op deze wijze gaan we ook verder met de ambitie om (verdwenen) waterlopen terug open te leggen op een duurzame wijze. Water in de stad zorgt voor verkoeling en aangename publieke ruimtes om elkaar te ontmoeten en te verpozen. Waar mogelijk maken we oude waterlopen terug zichtbaar of herkenbaar. We starten daarom de voorbereiding om de Kolveniersgang en Tichelrei terug open te leggen, verwijzend naar de Lievegang en het Meerhemkanaal. De plannen voor het Neuseplein scheppen ook mogelijkheden om opnieuw water richting Blaisantvest te laten stromen.

Ook in het buitengebied streven we naar een klimaatrobuust waterbeheer. In de deelgemeenten gaat meer en meer aandacht naar klimaatmaatregelen en ruimte voor water (o.a. waterinfiltratie, waterbuffering, ontharding en vergroening, ...). Daarnaast wordt ook het beleid voor schoner water in onze landelijke gebieden verdergezet (wegwerken lozingspunten, goed onderhoud waterlopen).

3.3.3. Een stillere stad

Grotere infrastructuur zoals autosnelwegen en spoorlijnen die onze stad doorkruisen, vaak doorheen dichte woongebieden, vormen grootschalige bronnen van geluidsoverlast. Als Stad pleiten we er altijd voor om de hinder voor omwonenden zo laag mogelijk te houden, en dus maken we duidelijk aan AWV waar geluidswerking wenselijk is en waar nodig dragen we ons steentje bij in volgprojecten zoals bij de nieuwe geluidswering op het E17-viaduct. We zijn voor de planning en uitvoering afhankelijk van de wegbeheerder AWV. De middelen van AWV en van de Stad zijn helaas te beperkt om elke hinder weg te nemen. We pleiten voor de verlaging van de maximale snelheid op de E17, E40 en R4 en gewestwegen via overleg met het AWV. Op eigen wegenis draagt de geplande

snelheidsverlagingen van 70 naar 50 ook bij tot een stillere stad. Tevens gaan we in overleg met AWV voor een verlaging van de max snelheid vrachtwagens tot 70km/u op de Gentse snelwegen in dicht bevolkt gebied.

Kleinschaligere bronnen van geluidsoverlast zoals een slecht wegdek, kasseistraten of losliggende putdeksels proberen we via projecten of lokaal te verhelpen. Straten met een gevelbelasting van meer dan 70 dB kennen een hogere prioriteit in de planning voor heraanleg.

We blijven ook experimenteren met geluidsarmere materialen. We volgen de nieuwste evoluties rond stille wegdekken en bekijken samen met de experts of het zinvol is om proefopstellingen te voorzien. Op bepaalde plekken in de stad richten we ook specifieke rust- en stilteplekken in, zoals bij de heraanleg van het plein op de Zandberg.

3.3.4. Een propere stad

Een aangename stad is ook een propere stad. Deze bevoegdheid wordt uitgebreid beschreven in de beleidsnota over Proper Gent. Samen met de bevoegde schepen bekijken we hoe we in het ontwerp van de publieke ruimte het respect voor de publieke ruimte kunnen maximaliseren om het sluikestorten zo beperkt mogelijk kunnen houden. We kijken daarbij ook naar het onderhoud van de publieke ruimte inzake netheid. We focussen ons daarbij op projecten waarbij een integrale heraanleg gepland staat.

3.4. De stad als groene spons – kwaliteit én klimaat

3.4.1. Een zachtere, groenere stad

3.4.1.1. Groenklimaatassen

Groenklimaatassen vormen een recreatieve, ecologische en landschappelijke verbinding tussen het buitengebied en het stadscentrum. Ze brengen het groen tot diep in de stad, zorgen voor verkoeling en verluchting, temperen het hitte-eilandeffect en gaan wateroverlast en verdroging tegen.

Daarnaast hebben ze een belangrijke functie als natuurverbinding, zowel voor fauna als flora. Ook voor fietsers en voetgangers zijn ze comfortabel en aangenaam. De Stad Gent tekende acht groenklimaatassen uit, waar ook de groenpolen langs liggen.

De afgelopen jaren kregen de groenklimaatassen almaar meer vorm door gefragmenteerde acties en projecten. Hierdoor verschillen ze sterk qua uitvoeringsgraad en zijn ze weinig herkenbaar. We werken nu een gedragen ruimtelijke visie uit, realistisch en op maat voor elke groenklimaatas en rekening houdend met de ambities vanuit natuur, klimaat, mobiliteit, recreatie en water. We maken een structuurschets op voor elk van de acht groenklimaatassen en koppelen daaraan een uitvoeringsstrategie voor realisatie van de assen tijdens deze en volgende bestuursperiodes. We betrekken burgers, middenveld en private actoren zo veel mogelijk bij de totstandkoming hiervan, en werken dus aan onze communicatie en breiden de participatiemogelijkheden uit.

Net zoals in dit traject van visievorming werken we, in samenwerking met de bevoegde schepenen voor Openbaar Groen en Klimaat, aan concrete realisaties langs groenklimaat 4, het Westerringspoor en de De Pintelaan.

3.4.1.2. Ontharden en vergroenen

Deze bestuursperiode werken we onder andere het beleidsmatig en operationeel instrumentarium uit, de wijze van meten, de referentieperiode, de monitoring, de samenhang met verdichtingsprincipes en de randvoorwaarden. Dit is essentieel om de grondwaterbalans in de stad te herstellen, om de noodzakelijke verkoeling te brengen in het hitte-eiland dat onze stad is, om ons bomenbestand op peil te houden, om wateroverlast in de toekomst te vermijden. Zo herstellen we waardevolle (bodem)ecosystemen en werken we ook aan een gezonde leefomgeving.

Verder ontharden en vergroenen in onze stad is essentieel voor een kwalitatieve en aangename stad in de toekomst. Maximaal behoud van bestaand groen is daarbij een uitgangspunt. Daarbij werken we conform de principes van *Ruimte voor Gent* naar een verhardingsstop voor het openbaar domein op het volledige grondgebied. We onderzoeken hoe we op het privaat domein enerzijds de ontharding kunnen stimuleren en anderzijds bijkomende verharding kunnen tegengaan of, als verharding toch echt nodig is, te compenseren.

Bij tijdelijke vernieuwing zoals trottoirvernieuwingen en top laagvernieuwingen gaan we voor minder verharding en laten we heel bewust zones in stoepen en wegen onverhard. We bekijken altijd hoe voetgangers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen (bv. via een eenzijdig voetpad, op de rijweg in luwe woonstraten of in erven).



Figuur 13 Creatief en groener ontwerpen

Bij integrale vernieuwing van een straat of plein stellen we de bestaande verharding altijd kritisch in vraag in relatie tot haar functie. Als verharding toch nodig is, grijpen we waar mogelijk naar waterdoorlatende materialen. Hoewel niet haalbaar voor elk individueel project, streven we voor de totaliteit van de projecten met integrale heraanleg naar minstens een kwart weggewerkte bestaande verharding. Bij integrale vernieuwing werken we zoveel mogelijk bestaande ecologische

barrières weg. We maken gebruik van paddentunnels, bedenken behuizingsoplossingen voor dieren en introduceren nieuwe ideeën.

We gaan actief ingrijpen in het bestaande openbaar domein, ook als er geen integrale heraanleg gepland staat. We stellen een onthardingsaannemer aan. Hij/zij coördineert de onthardingsambitie van de Stad en werkt vanuit een gedragen kader. Dit betekent ook dat onder zijn/haar impuls meer groenperken en boomvakken worden aangelegd in parkeerstroken, voetpaden en in rijwegen waar het kan (als snelheidsremmer, in een asverschuiving...).

We onderzoeken welke specifieke maatregelen mogelijk zijn op plaatsen die naar aanleiding van hevige regenbuien wateroverlast te verwerken krijgen (cfr. nieuwe pluviale overstromingskaarten) en werken die uit. Langs de andere kant houden we ook rekening met langere droogteperiodes en passen onze ontwerpen voor het publiek domein hierop aan. Hierbij zal de studie van de Dienst Milieu en Klimaat de nodige beleidsmatige aanbevelingen doen.

Straatbomen zijn overal een verrijking en aanwinst voor het uitzicht en het klimaat in de straat. Hun functie wordt meer en meer cruciaal in functie van het aanbieden van verkoeling, schaduw, luchtzuivering, regenwateropvang enzoverder. In samenwerking met de schepen van openbaar groen laten we bij de heraanleg van straten en pleinen geen kans voorbij gaan om er aan te planten waar mogelijk. De toename aan straatbomen en ontharding beschouwen we als een logische evolutie van ons stadslandschap.

3.4.1.3. Iedereen doet mee

We onderzoeken de mogelijkheden van een (stedenbouwkundig) instrument dat ontharden en infiltreren stimuleert en verharderen tegengaat. Zo'n instrument geldt voor elke Gentse grondeigenaar en kan als een soort Gentse betonbalans worden begrepen. We wijzen elke actor in Gent op zijn verantwoordelijkheid om onze stad klimaatrobust vorm te geven.

In nieuwe stedelijke ontwikkelingen zorgen we voor meer groen. Dit doen we op verschillende manieren. Zo stimuleren en/of verplichten we groendaken, beperken we het aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen, laten we enkel waterdoorlatende parkings toe, en zorgen ervoor dat elke parking een bomdek heeft. We experimenteren met het voorzien van groendaken op de schuilhuizen in eigendom van de Stad.

3.4.2. Groene gevels maken een aangename stad

Vele kleintjes maken een groot. Geveltuinen zijn een duidelijke meerwaarde voor de stad. Ze versterken de groenstructuur van de stad op microniveau en nodigen uit tot ontmoeting tussen burens. Ze zijn ecologisch waardevol voor de stadsfauna en helpen in de bestrijding van het hitte-eilandeffect.



Figuur 14 Geveltuinen fleuren de stad op

Bij aanleg van nieuwe trottoirs willen we zoveel mogelijk drempels voor de aanleg van een geveltuin wegnemen. Daarom zullen we niet enkel het plantvak klaarleggen, maar ook de inrichting van de gehele geveltuinen aanbieden aan de bewoners die dit wensen. We doen dat in samenwerking met het GMF of de Geveltuinbrigade. Dit zorgt voor een snelle, onmiddellijk zichtbare ontharding en vergroening van de stad. Op vraag van de Minaraad en samen met de schepen bevoegd voor openbaar groen proberen we in een proefproject het principe uit waarbij standaard een geveltuin wordt aangelegd tenzij de bewoner aangeeft dat hij dit niet wil.

We bekijken, samen met de schepen voor openbaar groen, de aanpassing van het geveltuinreglement in functie van bredere geveltuinen, in zoverre ze de doorgang niet belemmeren en geen hypotheek leggen op toekomstige publieke groeninrichting. Ook groenslingers kunnen straten een heel ander uitzicht bieden en promoten we, samen met de schepen voor Openbaar Groen, bij de heraanleg van straten die zich hiertoe lenen. Groene gevels en verticaal groen vormen een verder te exploreren en aan te moedigen manier voor meer groen in straten en binnengebieden.

3.5. Respect voor de Gentse ondergrond

Wat men niet ziet, kent men niet. Wat men niet kent, bemint men niet. Zo ook met de Gentse ondergrond. Nochtans is deze het fysieke fundament van onze historische stad.

Het is belangrijk dat we respectvoller omgaan met de ondergrond. De huidige functies van onze ondergrond zijn talrijk. Hij bewaart de historische resten, vormt een unieke ecotoop, buffert water, bergt nutsleidingen en biedt ruimtelijke oplossingen. In de toekomst willen we zorgzamer omgaan met de bodem en rekening houden met al zijn functies.

De ondergrond speelt een cruciale rol voor het hemelwater en andere ecologische elementen. Zo moet, in het licht van de klimaatverandering, de sponswerking van de stad gestimuleerd worden. Er moet ingezet worden op ruimte voor water zodat de infiltratiecapaciteit benut wordt en de grondwatertafel gevoed wordt.

Dit betekent ook dat we de ondergrond onder het openbaar domein maximaal willen vrijwaren van private constructies en infrastructuur. We willen geen bijkomende ondergrondse ruimtes in het openbaar domein, tenzij door Stad Gent zelf beheerd. We weren private waterputten onder het openbaar domein. Nieuwe functionele bouwvolumes met privaat karakter (bewoonbare delen, winkel, parking, kelder, berging, toegangen,) zullen niet meer toegelaten worden onder openbaar domein

We vermijden ingrijpende bijkomende ruimte-inname door nutsleidingen en streven ernaar om onbenutte leidingen weg te (laten) halen. We zetten in op een permanente afstemming tussen de beheerder van deze nutsleidingen en zetten in op het maximaal stimuleren van synergiën tussen deze nutsmaatschappijen. Dit heeft voor de nutsmaatschappijen een voordeel van efficiëntie en voor de burger en de Stad het beperken van de hinder en de slijtage van het stadspatrimonium.

3.6. Water in de stad – levensader voor de stad

Gent is een waterstad en dat is een te koesteren en omarmen kwaliteit. Afgelopen jaren werd duidelijk dat het water in de stad vanuit verschillende hoeken gebruikt en ingenomen wordt. Gent en de Vlaamse Waterweg hebben dan ook de handen in elkaar geslagen om een gezamenlijke toekomstgerichte visie op te maken rond de (bevaarbare) waterlopen. Dit wordt de komende jaren verder uitgewerkt door middel van een gezamenlijk actieprogramma met afstemming van elkaars investeringsprogramma's.

In het gezamenlijke actieprogramma *Water in de stad* komen diverse zaken aan bod die we willen realiseren:

- groene (voor)oevers aanbrengen
- verdwenen waterlopen openleggen op basis van de historische structuur (Het Meerhemkanaal ter hoogte van de Tichelrei, de Lievegang ter hoogte van Kolveniersgang...)
- waterontmoetingsplaatsen realiseren
- aanleg van overslagplaatsen voor waterlogistiek
- waterlopen (deels) saneren met het oog op het herstellen van de waterkwaliteit en uiteindelijk zwemmen mogelijk te maken
- buurtaanmeerplaatsen en steigerreglementen uitwerken in functie van nette oevers

- vervoer over water in functie van specifieke doelgroepen (schoolkinderen, toeristen, stadsdistributie, bouwmaterialen...) met de noodzakelijke services

Het Neuseplein is vandaag een complexe verkeersknoop. Bij het aanpassen van dit knooppunt in functie van het verleggen en aansluiten van de ring naar de Gasmeterlaan/Nieuwevaart ontstaan er ook tal van kansen om water te openen en door te trekken doorheen de Blaisantvest (Plezante Vest) richting Lieve. We leggen daarbij ook veilige fietspaden aan langsheen deze waterstructuur, gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Naast de visie en acties uit de nota Water in de Stad, die focust op de (bevaarbare) waterlopen, vergroten we de sponswerking van de stad. We maken water zichtbaar via open grachten, open goten en bovengrondse infiltratievoorzieningen. Het hemelwater proberen we maximaal vast te houden op de plek waar het valt door te bufferen en tijd te geven om te infiltreren.

We activeren ook historische waterpompen en fontein en voorzien nieuwe drinkwaterfontein waar mensen samenkomen (zoals de Zandberg, het Zand, de Groentenmarkt, Oude Dokken...). We introduceren waterspeelelementen op de juiste plekken in het openbaar domein.

3.7. Duurzaam materialengebruik

Bij de aanleg van openbaar domein gebruiken we verschillende materialen van diverse afkomst. We streven naar een optimaal materiaalgebruik, zowel op ethisch als ecologisch vlak. We pionieren verder rond ethisch verantwoorde natuursteen en hanteren altijd de meest zekerheid gevende certificaten naast het maximaal recycleren en hergebruiken van natuursteen in ons openbaar domein.

Voor fietspaden gaan we resoluut voor monolietmaterialen zoals asfalt en beton, afhankelijk van de locatie en context.

Rond recyclage en hergebruik van asfalt en betontoepassingen bekijken we welke nieuwe technieken en toepassingen ontwikkeld worden en zetten we zelf test- en proefprojecten op. We kiezen materialen ook meer vanuit een circulaire bouwaanpak en totale life cycle cost-benadering.

Tot slot gaan we voor een robuuste aanleg, een aanleg die mooi blijft en minder schade- en onderhoudsgevoelig is. Waar dat nodig is hanteren we daarvoor stevigere funderingen en dikkere materialen.

3.8. Rationeel openbaar verlichten

Ledlicht is het nieuwe normaal geworden qua energiezuinige verlichtingsbron. We 'verledden' dan ook verder het openbaar verlichtingspatrimonium zowel naar functionele verlichting als naar sfeer- en monumentverlichting. Het lichtplan is hierbij de leidraad. Waar opportuniteiten zich aandienen qua monumentverlichting grijpen we deze aan om Gent ook 's nachts fraaier uit te lichten. Zo kijken we uit naar de verlichting van de Boekentoren als één van de bakens in de stad. De regeling tussen Stad en bouwheer wordt ook aangepast om nieuwe afspraken en kostenverdeelsleutels te maken voor de toekomst.

Hiernaast werken we ook aan een natuurverlichtingsplan. Te veel verlichting brengt onze natuur uit evenwicht en zorgt voor schadelijke effecten op fauna en flora. We kijken waar en wanneer op lokale Gentse wegen de verlichting kan gedoofd worden in bepaalde venstertijden met het oog op het terugdringen van lichthinder en onnodige verbruikskosten. We leren daarbij van andere steden en gemeenten.



Figuur 15 Zorgvuldige verlichting zet het gebouw in de kijker

Met betrekking tot het terugdringen van lichthinder en onoordeelkundige verlichting bekijken we ook hoe om te springen met storende verlichting van private aard (dynamische, schreeuwerige verlichting).

Verlichting op veelgebruikte wandelroutes (zoals naar scholen, sportclubs, dienstencentra, open huizen...) is belangrijk om mensen te doen kiezen voor wandelen en fietsen. Ook druk bereden fietsinfrastructuur heeft aan de omgeving aangepaste verlichting nodig. We maken de keuze om, waar nodig en nuttig, nieuwe verlichtingstechnieken te gebruiken die tegemoetkomen aan zowel de behoefte aan meer verduistering als aan veiligheid.

3.9. Publieke ruimte kwalitatief ontwerpen en aanleggen

3.9.1. Historische basis en homogeniteit – IPOD

Eén kwaliteitsvol, beheersbaar, leesbaar en typisch Gents openbaar domein. Daar gaan we voor. Gent is bij uitstek een historische stad die tot op vandaag haar sterke historische identiteit heeft kunnen behouden. Dit is positief voor de bewoners en gebruikers! Historische gegevens vormen

vaak een goede basis voor een nieuwe/vernieuwde aanleg. Zo kan je kwaliteit, comfort, klimaatdoelstellingen en behoud van de identiteit van de stad combineren.

Het Integraal Plan Openbaar Domein of IPOD van de stad is en blijft een richtlijnenkader over hoe publieke ruimte in Gent wordt ontworpen. We rollen verder de stadkleur (olijfgroen of RAL 6003) uit over de inrichtingsobjecten en het Gentse straatmeubilair. Verschillende objecten zoals zitbanken en vuilnisbakken zullen de komende jaren in een nieuwe vormgeving het openbaar domein sieren en dienen. Een luik IPOD 4 (groen en onthardingsmaatregelen – samen met schepen van openbaar groen) en luik IPOD 5 (tijdelijke inrichtingen) worden deze bestuursperiode uitgewerkt en al toegepast.

Specifieke aandacht gaat hierbij uit naar de omgevingsaanleg van sociale huisvesting die vaak ook publiek domein wordt, en beheersbaar en kwalitatief moet worden ingericht.

3.9.2. Experiment

Werken aan een kwalitatieve en homogene Gentse publieke ruimte via het IPOD wil niet zeggen dat we daarom altijd ‘standaardoplossingen’ moeten nastreven. Iedere ruimte en context is verschillend en vereist maatwerk en creatieve oplossingen om net dat tikkeltje meer te zijn of een herkenbare Gentse plek te vormen. Er is dus ook nood aan experimenteerplekken waar we kunnen nadenken, uitwerken, monitoren en evalueren hoe we nieuwe inrichtingen kunnen testen en optuigen voor de komende decennia. We kijken bijvoorbeeld uit naar de ‘tuinstraten’ in de omgeving van de Hertstraat als experiment. Waar geen integrale heraanleg is voorzien, moeten we ruimte geven aan burgers om zelf te experimenteren, zoals door de inrichting van leefstraten, buurtmoestuinen, groeninbreng en de ontharding van voortuinen.

Bij de inrichting van het Circulatieplan van de binnenstad in 2017 was er niet voldoende tijd voor een grondige integrale heraanleg. We hebben toen geëxperimenteerd met speelcontainers, rode blokken, boomvazen en zitbanken om een ruimte op korte tijd te transformeren en de verblijfskwaliteiten snel voelbaar te maken. Deze inrichting was dan ook enkel bedoeld voor een korte periode. We gaan deze experimenteerruimte de komende jaren integraal opnieuw aanleggen. De omgeving van onder meer de Bargiebrug, Verlorenkost en het Koophandelsplein zullen er na de heraanleg volledig anders uitzien.

3.10. Ontwerpen samen met de Gentenaar

Er zijn evenveel visies op de stad als er inwoners zijn. Toch zijn er heel wat gedeelde bezorgdheden parallellen. Leefkwaliteit en verkeersveiligheid komen altijd terug. Er is de laatste jaren veel en snel verbeterd, maar er ligt nog ontzettend veel werk op de plank.

Kwalitatieve bevestigingen, gedragsanalyses, het in beeld brengen van loop- en fietslijnen en ‘wensroutes’ zeggen vaak veel meer over de stad die we nodig hebben dan kwantitatieve data en theoretische principes.

We onderzoeken hoe we ervaringen en het feitelijke gebruik van de ruimte meer kunnen integreren in besluitvorming over de inrichting van het publiek domein.

We kijken hoe we de noden en ervaringen van senioren, jongeren, personen met een beperking en ouders van jonge kinderen nog beter kunnen inpassen in de beslissingen over de inrichting van onze stad.

De publieke ruimte is van iedereen en niemand tegelijk. Ze is van de mensen die er vandaag wonen, maar ook van wie er niet, nog niet of pas in de toekomst gaat wonen (kinderen en volgende generaties). Er zijn veel manieren waarop mensen de publieke ruimte gebruiken. Er zijn dus ook heel veel verschillende *wensen* over en visies op hoe de inrichting van een straat of plein er moet uitzien. Bij de heraanleg van straten moeten we de bewoners en gebruikers op zo'n manier betrekken dat het duidelijk is dat ze absoluut een inbreng hebben, maar ook dat er belangen zijn die hun persoonlijke wensen of gebruik overstijgen. Bewoners van vandaag hebben niet dezelfde wensen als de bewoners van morgen. Dat is wat we voor ogen houden, aangezien straten voor meer dan 50 à 70 jaar goed aangelegd moeten worden.

We hanteren dan ook diverse manieren om van gedachten te wisselen en bewonersinput te krijgen over de aanleg van de publieke ruimte: van binnenlooppmomenten waar je één op één met de ontwerpers kan praten tot heuse open ontwerpateliers en begeleide trajecten om met grotere groepen mensen tot een gedragen en toekomstgericht ontwerp te komen, robuust voor toekomstige decennia.

3.11. Ruimte voor mobiliteit

We organiseren onze mobiliteit in de stad waarbij efficiënt gebruik van ruimte vooropstaat, en geven dus onze stad ook zo vorm. Dit betekent dat we altijd meer en ambitieus ruimte geven aan onze actieve weggebruikers. Actieve weggebruikers hebben nu eenmaal een veel beperktere ruimteclaim dan gemotoriseerd verkeer. Daarom is een inrichting van het openbaar domein met focus op stappers, trappers en openbaarvervoergebruikers (naast ontharden en vergroenen) een logische keuze. Zo brengen we rust in de openbare ruimte, zowel op het vlak van geluid als andere prikkels, en verbeteren we bovendien de luchtkwaliteit.

3.11.1. Iedereen is voetganger

Voetgangers spelen een essentiële rol in onze stad. Zonder voetgangers geen levendigheid, geen ontmoeting, geen dynamiek in de stad. Bovendien is stappen een gezonde manier om je te verplaatsen en de beste manier om de stad te beleven. Voetgangers zijn ook essentieel in de beleving van de binnenstad en om een aangenaam shoppingklimaat te creëren. Bij de categorie van voetgangers denken we ook in één beweging aan rolstoelgebruikers en gezinnen met kinderwagens. Infrastructuur op maat van deze kleine wielrijes komt ook alle voetgangers ten goede.



Figuur 16 Vele voetgangers in Gent

Gent rolt de rode loper uit voor voetgangers! Deze bestuursperiode willen we voor voetgangers dezelfde sprong voorwaarts maken als in de vorige bestuursperiode voor fietsers.

Daarom maken we een geïntegreerd en ambitieus voetgangersplan op. Met het voetgangersplan willen we het comfort en de veiligheid voor voetgangers fors verhogen. Hierbij houden we rekening met logische routes (van en naar dorpskernen, haltes van openbaar vervoer...) en ook de wens om te vergroenen. Specifieke aandacht gaat naar de vlakheid van de ondergrond. Het voetgangersplan bevat ook een concreet actieplan op korte en langere termijn. Bij de opmaak van dit plan halen we ook inspiratie uit steden in binnen- en buitenland.

Onze voetgangersinfrastructuur beperkt zich niet enkel tot voetpaden, maar breidt zich uit met almaar meer woonerven, grotere voetgangersgebieden, autoluwe zones en verblijfsgebieden. We organiseren ons om snel de nodige kwaliteitssprongen en nieuwe onthardingsprincipes te introduceren in onze voetgangers- en verblijfsinfrastructuur. Een boeiend, afwisselend en aangenaam openbaar domein zet aan tot stappen. En met voldoende rustelementen, toegankelijke stoepen en veilige oversteekplaatsen maken we stappen voor nog meer Gentenaars mogelijk en haalbaar.

We brengen in beeld hoe snel en efficiënt wandelen in onze stad kan zijn. We zorgen voor voetgangersbewegwijzering en doen onderzoek naar looplijnen op primaire wandelroutes naar de treinstations. Doorsteken doorheen bouwblokken zijn daarbij een aangename aanvulling op het klassieke openbaar domein.

Zo brengen we onder andere een aantal voetgangersnetwerken in kaart in relatie tot het openbaar vervoer en verbeteren we de kwaliteit van voetgangersverbindingen tussen het centrum en de treinstations Sint-Pieters en Dampoort. We plaatsen extra zitbanken en nemen zitbanken niet meer weg voor evenementen. We verhogen het comfort en de veiligheid door de oversteekbaarheid te

verbeteren van verkeersassen en winkelstraten met druk gemotoriseerd verkeer, en gaan hierover ook in overleg met andere wegbeheerders. Veiligheid en comfort van voetgangers krijgen prioriteit op doorstroming.

We waken over de ruimte voor en het comfort van voetgangers, en rolstoelgebruikers. We besteden hierbij extra aandacht aan de breedte die nodig is voor voetgangersintensiteiten en de afstand tot gemotoriseerd vervoer. We zoeken oplossingen voor de bestaande terrassen indien er problemen met terrassen zouden ontstaan ten gevolge van acties uit het voetgangersplan.

Waken over het comfort van voetgangers en rolstoelgebruikers betekent ook dat we hinderlijke innames op het voetpad, zoals blikvangers, reclameborden en afvalcontainers, weren, en hierrond ook handhaving voorzien. Ook hinderlijk gestalde fietsen worden aangepakt.

Trage wegen maken een essentieel onderdeel uit van een voetgangersnetwerk. We gaan aan de slag met het geleverde werk van de vzw Trage Wegen. Specifiek in de deelgemeenten is heel wat mogelijk om het stappen te stimuleren. We betrekken ook andere actoren in de uitrol van onze ambities, zoals de universiteit, Gentse bedrijven en andere overheden.

3.11.2. We verbeteren de kwaliteit van het autovrij gebied

We willen een gebied dat tijdens de drukke uren zo goed als autovrij is, zonder geparkeerde voertuigen. Zowel op het vlak van infrastructuur, op het vlak van inrichting en op vlak van handhaving zetten we de nodige stappen om dat verder duidelijk te maken.

De kwaliteit van het autovrij gebied moet constant en betrouwbaar zijn, zodat de massa voetgangers en fietsers weet welk niveau van comfort en veiligheid ze mogen verwachten in het historisch hart van onze stad. We zetten in op meer hoffelijkheid tussen alle weggebruikers, zowel via een campagne als via handhaving. De tijdelijke inrichtingen aan de rand van het autovrij gebied krijgen een definitief ontwerp, waarbij de leesbaarheid centraal zal staan.

We herzien het vergunningenbeleid voor het autovrij gebied en pakken oneigenlijk gebruik van vergunningen aan. Het Mobiliteitsbedrijf zet verder in op handhaving van de toegangscontrole. Samen met de politie versterken we de handhaving op foutparkeren. Er komen nieuwe, meer klantvriendelijke online procedures voor wie écht in het autovrij gebied moet zijn – en hiervoor worden de noodzakelijke softwaretoepassingen ontwikkeld -, en strengere regels voor wie ook op een andere manier of een ander uur kan komen.

We nemen, samen met de schepen van economie, initiatieven binnen GentLevert om duurzamere manieren van beleving te stimuleren.

Als er bij de nieuwe wijkmobiliteitsplannen, autovrije gebieden worden ingevoerd, kiezen we voor een eenduidige aanpak en beheer.

3.11.3. Ruimte voor fietsers

Fietsen is voor veel mensen een heel logische keuze om zich te verplaatsen. Het is gemakkelijk, snel, punctueel en zorgt voor slim ruimtegebruik in een stedelijke omgeving. Daarenboven is het zeer gezond en beleven heel wat mensen er plezier aan.

We hebben al tal van belangrijke acties ondernomen, en bevinden ons daarmee tussen de betere fietssteden in Vlaanderen. Dit mag ons echter niet in slaap wiegen, we blijven alert en ambitieus. Er ligt immers nog veel werk op de plank.

We bouwen het stadsregionaal fietsroutenetwerk uit met veiligheid en veiligheidsgevoel voor alle fietsers als prioriteit. We zorgen voor vlotte en veilige fietsverbindingen met en tussen deelgemeenten, en bewegwijzeren en promoten die ook. We erkennen het belang van fietsverbindingen tussen deelgemeenten en randgemeenten, en werken hiervoor maatregelen op korte en lange termijn uit.

We bouwen de fietssnelweg F400 uit als een echte fietsring rond Gent, en pakken kruispunten aan volgens de prioriteit die een snelweg nodig heeft.

We investeren in toekomstgerichte infrastructuur en hanteren het Vlaams vademecum voor fietsvoorzieningen als een ondergrens. We bekijken de maatvoering kritisch en zijn extra gevoelig voor leesbaarheid en veiligheidsgevoel. We houden daarbij extra rekening met de noden voor buitenmaatse fietsen, als oplossing voor gezinnen en voor stedelijke logistiek. We screenen fietsroutes op hindernissen en nemen maatregelen om het comfort te verhogen.

We blijven investeren in nieuwe fietsbruggen en onderdoorgangen of de optimalisering van bestaande zodat de fietser belangrijke verkeersassen zoveel mogelijk conflictvrij kan kruisen. Hierbij denken we aan de Louisa d'Havébrug, de Watersportbaanbrug, de onderdoorgang onder de Contributiebrug, de onderdoorgang onder de Drongensesteenweg... We maken daarvoor een actieprogramma op.



Figuur 17: Louisa d'Havébrug

We herbekijken paaltjes en andere hindernissen op de hoofdfietsroutes om eenzijdige ongevallen te voorkomen. Waar paaltjes nodig zijn, zetten we ze zoveel mogelijk tussen het gemotoriseerd

verkeer en de fietser, in plaats van tussen de fietsers. We kiezen ook voor vergevingsgezinde paaltjes.

Soms is het nodig om ruimte voor fietsers af te dwingen. Minder assertieve fietsers voelen zich veiliger als ze gescheiden fietsen van gemotoriseerd verkeer. Bij maximaal toegelaten snelheden van 50 km/u of meer en bij hoge auto-intensiteiten zorgen we voor afgescheiden fietspaden (Braemkasteelstraat, Nijverheidskaai, Evergemsesteenweg...) of snelheidsremmende maatregelen.

Heraanlegdossiers kunnen vele jaren in beslag nemen, maar omwille van de veiligheid voor fietsers willen we daar niet meer overal op blijven wachten. We experimenteren met tijdelijke inrichtingen om de veiligheid op korte termijn te verbeteren. Als er geen integrale aanleg gepland staat, onderzoeken we of we met tijdelijke maatregelen zoals insnoeringen van kruispunten, paaltjes en bloembakken de veiligheid voor iedereen kunnen verhogen.

We gaan in overleg met De Lijn om te kijken of we het veiligheidsgevoel van minder assertieve fietsers in de buurt van bussen kunnen verbeteren.

We ontwerpen integraal en vergevingsgezend, voor álle fietsers. Almaar meer mensen fietsen, en dat willen we verder stimuleren. We krijgen een grotere diversiteit aan fietsers. We willen niet alleen de durffietser bedienen, maar ook de onzekere fietser, de langeafstandsfietser, de snelle fietser, de shoppende fietser, de cargofietser, de zeer jonge en de oudere fietser. De fietsers van vandaag, maar ook die van morgen. Dit stelt ons voor nieuwe uitdagingen. We nemen draaicirkels van buitenmaatse fietsen en snelheidsverschillen tussen verschillende fietsen mee als ontwerprichtlijn.

We richten wijkfietszones in in buurten waar straten te smal zijn om fietsers reglementair in te halen. We sensibiliseren rond het op een veilige afstand (of niet) inhalen van fietsers en bekijken samen met de politie hoe we dit kunnen handhaven.

3.11.4. Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is een waardevol alternatief voor het gebruik van een privéwagen, en in veel gevallen ook voordeliger. Een gebruiker van het openbaar vervoer heeft maar een dertigste nodig van de ruimte die een automobilist nodig heeft. Openbaar vervoer zorgt voor een efficiënte bediening van grote attractiepolen zoals campussen, bedrijventerreinen en handelskernen. Het draagt dus in bijzondere mate bij tot een efficiënter en veiliger gebruik van de publieke ruimte. Naast de ruimte die we voorbehouden voor voetgangers en fietsers, bouwen we, samen met de betrokken partners, de voorzieningen voor openbaar vervoer in onze publieke ruimte verder uit.

Op korte termijn (uitvoering 2021) worden het stadsnet en het streeknet hertekend door De Lijn volgens het concept van basisbereikbaarheid. Hierbij vertrekt men vanuit de vraag en minder vanuit het aanbod. Het doel is een efficiëntere directe lijnvoering met het oog op het aantrekken van meer reizigers. Voor het stadsnet bekijken we waar de Stad eventueel kan voorzien in vervoer op maat zodat alle gebruikers voldoende worden bediend. Daarnaast stellen we een goede ontsluiting van de randgemeenten voorop.



Figuur 18 Tram naar Universitair Ziekenhuis

Met een robuust openbaarvervoersaanbod voor ogen zijn het kortetermijnstadsnet en streeknet goede vertrekpunten. De sterke buslijnen van het kernnet komen overeen met de lijnen die al op de planning staan om te vertrammen. We werken dan ook verder aan het verlengen van lijn 4 tot aan de Dampoort ende vertramming van lijn 7 op middellange termijn en lijn 3 op lange termijn. Voor lijn 3 voeren we – samen met De Lijn – bijkomend onderzoek uit.

Naast de verdere uitbouw van het bus- en tramnet van De Lijn, zetten we druk op de NMBS voor de uitbouw van een kwalitatief en comfortabel voorstadsnet. Hoge frequenties, comfortabele verbindingen en geïntegreerde tarieven zijn hierbij essentieel. Daarnaast ijveren we voor de (her)opening van de stations Destelbergen en Gent Muide op korte termijn en op langere termijn op The Loop. We dringen ook aan op het aanleggen van nieuwe spoorinfrastructuur zoals op korte termijn de kruisingsmogelijkheden op lijn 58 en op langere termijn de opwaardering van spoorlijn 204 en de capaciteitsverhoging tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters. Duurzame aandrijvingstechnologieën zoals waterstof komen hierbij in beeld.

We werken samen met de NMBS en De Lijn aan de verdere vernieuwing van het station Gent-Sint-Pieters, zodat dit station op een comfortabele en efficiënte manier de grote massa dagelijkse reizigers kan verwerken. In 2030 verwachten we dagelijks 65.000 reizigers. Na vele jaren onderzoek zetten we fundamentele stappen vooruit in de vormgeving van het project Dampoort. Hierbij zal het standpunt van de Vlaamse Overheid doorslaggevend zijn voor de richting die dit dossier uitgaat.

Ook wat de bestaande infrastructuur betreft werken we intensief samen met De Lijn aan de nodige grote onderhoudswerken van de traminfrastructuur zodat de dienstverlening gegarandeerd blijft, de doorstroming verbetert, en het comfort voor de reiziger en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer toenemen (zoals op tramas 1: Kortrijksepoortstraat-Koophandelsplein-Veldstraat). In samenspraak met de Lijn investeren we in een breed Gents doorstromingsproject voor het openbaar vervoer zodat de kwaliteit van het openbaar vervoer in Gent beter wordt. Bij de (her)aanleg van infrastructuur worden haltes aangelegd met oog op integrale toegankelijkheid.

We houden De Lijn aan haar ambitie om vanaf 2025 in de 13 Vlaamse centrumsteden en in de Vlaamse Rand rond Brussel 100 procent elektrisch te rijden. In Gent zoeken we actief mee naar een oplossing voor de locatie van een laadstation.

We bepleiten bij zowel De Lijn als de NMBS en hun bevoegde ministers de ontwikkeling van geïntegreerde ticketmogelijkheden. We bepleiten eveneens om maximaal rekening te houden met de noden van personen met een beperking zowel in hun aanbod als in hun training van hun personeel.

3.11.5. De auto in het publiek domein

Deze nota voorziet in een visie en in maatregelen die de behoefte aan gebruik en bezit van een auto zal doen afnemen. We zien deze trend reeds enkele jaren in Gent. Globaal nemen hierdoor de autobewegingen van de Gentenaar af. Op termijn heeft dit een impact op de benodigde ruimte voor de wagen en heeft dat een impact op de infrastructuur. Samen met de maatregelen verderop in het onderdeel mobiliteit (deelmobiliteit, kwalitatief OV, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur, gebundeld parkeren, ...) biedt dit mogelijkheden voor andere invulling op het openbaar domein. Hierbij streven we naar een hoge kwaliteit en verkeersveiligheid op basis van doordachte keuzes, waarbij restructies worden onthard en vergroend om de leef- en beleefkwaliteit van ons openbaar domein voor de Gentenaars te verbeteren. We experimenteren met het beter aanduiden van bewonersplaatsen, zodat de leesbaarheid van het parkeerregime vergroot. We zoeken bij de opschaalbaarheid naar een evenwicht in de kwaliteiten van het openbaar domein en de duidelijkheid van het parkeerregime.

3.12. Grotere mobiliteitsinfrastructuurprojecten



Figuur 19 De Dampoort

We blijven geloven dat een Gentse mobiliteitsbeheersmaatschappij essentieel is om snel en op maat voor de Gentse regio te kunnen werken. Het moet duidelijk zijn dat het niet enkel over auto-infrastructuur gaat maar ook over de leefbare inbedding van degelijke infrastructuur in de omgeving zonder de draagkracht te overschrijden. Enkel wanneer over alle vervoersmodi op een integrale manier wordt nagedacht, krijgen we een evenwichtige verdeling van geld en ruimte. Uit de lopende trajecten willen we ook leren om bij grote infrastructuurwerken proactiever te handelen, waardoor

de stedelijke beleidsvisie beter vorm kan krijgen. Enkele van de projecten die hierbij vooral in beeld komen:

- Meulestedebrug: de huidige brug is totaal versleten. De Vlaamse Waterweg en AWV bouwen een hedendaagse brug en veiliger knooppunt met de Zeeschipstraat, beter geschikt voor alle gebruikers als onderdeel van de tijdelijke Zuidelijke havenring.
- Verapazbrug: we sluiten de R40 volwaardig aan op de Afrikalaan richting R4 om zo de Voormuide én dok Noord en dok Zuid meer kansen te bieden als kwalitatieve handels-, woon- en publieke buitenruimte.
- Diverse fietsbrugprojecten en fietsonderdoorgangen: we hopen ze deze bestuursperiode te realiseren in samenwerking met AWV, MOW, De Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg.
- Transferium Wondelgem: een performante en aantrekkelijke overstaptelek en hoogwaardige openbaarvervoersaansluiting moet het hinterlandverkeer aanmoedigen de auto hier achter te laten en met het openbaar vervoer of de fiets de tocht verder te zetten.
- B401: we geven het centrale viaduct alvast een andere kwalitatieve invulling in samenwerking met AWV in afwachting van een beslissing tot afbraak van het viaduct.
- Campus Ardoyen: samen met de UGent, MOW, AWV en De Lijn organiseren en ontsluiten we de mobiliteit van de site op een veel duurzamere manier.
- Vertramingsprojecten: de tram is het meest performante vervoersmiddel in onze stad. We zetten samen met De Lijn concrete stappen omtrent het vertrammen van lijnen 3 en 7 en de aansluiting langs de dokken (lijn 4).
- E40-afrittencomplex Baarle Drogen: dit is een onveilig op- en afrittencomplex. Wegbeheerder AWV bekijkt samen met de Stad hoe men dit complex kan verbeteren, robuust genoeg voor de toekomst, maar zonder de lokale ruimtelijke draagkracht van Baarle Drogen aan te tasten inzake woon-, leef- en bereikbaarheidskwaliteit.
- Tijdelijke Zuidelijke havenring: in afwachting van de Sifferverbinding zorgen we ervoor dat het economisch verkeer de woonwijken zo min mogelijk belast. We kijken samen met de provincie Oost-Vlaanderen en North Sea Port of het verkeer via de Port Arthurlaan kan verlopen en zo Muide Meulestede minder belast.
- Neuseplein: de R40 zal in de toekomst van de Verapazbrug naar de Nieuwevaart en Gasmeterlaan lopen. Een degelijke aansluiting is dan ook onontbeerlijk voor alle gebruikers van dit kruispunt. De Blaisantvest kan dan ontlast worden van het vele verkeer en meer ruimte bevatten voor het terug openleggen van het water als 'plezante vest'. Gescheiden fietspaden aan het water zorgen voor veiligheid en comfort voor de fietser.
- Het project R4WO: staat voor de ombouw van de R4 West en Oost tot primaire wegen in Gent, Zelzate en Evergem. Tussen de N9 in Wondelgem en Zelzate (R4 West) en het kruispunt aan Euro-Silo en Zelzate (R4 Oost) pakt AWV de weg en de fietsinfrastructuur aan. De Werkvennootschap realiseert de heraanleg van het knooppunt aan Euro-Silo alvast de eerstkomende jaren.
- Stationsomgeving Dampoort: AWV, Stad en NMBS bestuderen deze omgeving al erg lang. Een beslissing omtrent de ondertunneling van de Dampoort is cruciaal om de ontwikkeling van dit gebied concreet in gang te kunnen zetten.
- Het project Scheldemeander in het kader van het Sigmaplan van De Vlaamse Waterweg biedt de nodige garanties op een veilige Schelde met behoud van natuurwaarden en aantrekkelijke bijkomende infrastructuur voor fietsers. Verschillende meerwaardeprojecten zoals nieuwe fietspaden en nieuwe fietsbruggen zorgen voor aantrekkelijke en veilige verbindingen.
- Het E17-brokkelviaduct en de snelwegen op Gents grondgebied: Gent vindt dat de volledige mogelijkheden van de ruimte rondom de E17 in beeld gebracht moeten worden, met bijzondere

aandacht van de leefkwaliteit van dit gebied. Gent werkt volop mee aan de verkenningsopdracht van De Werkvennootschap over de toekomst van de E17 en het viaduct in Gentbrugge. Het is alvast duidelijk dat dit niet los gezien kan worden van de verkeersstromen en het functioneren van het hele snelwegsysteem voor de regio.

- Stadsboulevard: de R40 kent vandaag nog een sterke doorgaande en verbindende functie. Door zowel de R4 optimaler te gaan gebruiken, als transferia met goede openbaarvervoersverbinding te voorzien, kunnen we ook deze verkeersruimte transformeren naar ruimte waar het beter wonen, werken, verblijven en passeren is.

3.13. Onze topacties publieke ruimte

Wat willen we?	Wat doen we?
We willen het openbaar domein ontharden en vergroenen	We stellen een eigen onthardingsaannemer aan
We geven het water zijn belangrijke plaats in de stad terug	We leggen de historische waterlopen Tichelrei en de Kolveniersgang terug open, we bieden zwemwater aan de Gentenaars aan en we stimuleren vervoer en transport over water
We willen het evenwicht tussen economische ontwikkeling en leefkwaliteit in de stad bewaren	We maken een beter en duidelijk terrasreglement
We willen dat werftransport zich beter inpast in de stad	We weren tijdens de schoolspits werftransport uit schoolomgevingen en handhaven het reglement minder hinder bij werven kordaat
We willen rationeel en milieuvriendelijk omgaan met openbare verlichting	We gaan verder met de verLEDding van de openbare verlichting en dimmen en doven openbare verlichting waar mogelijk
We willen meer kwalitatieve pleinen	We werken Oostakkerdorp af en starten de heraanleg van de Zandberg en Vlasmarkt

4. Mobiliteit

4.1. Inleiding

Zich vrij kunnen verplaatsen in de openbare ruimte is essentieel voor een goede beleving van de stad. Alleen zo kan eenieder deelnemen aan de Gentse samenleving en zich ten volle persoonlijk ontwikkelen. Het verkeer mag geen hindernis zijn, het gebrek aan mobiliteitsmiddelen mag geen barrière zijn. Dit houdt ook in dat alle functies, locaties en activiteiten bereikbaar zijn voor iedereen. Alle mobiliteit in goede banen leiden, roept emoties op. De voorbije jaren stond mobiliteit centraal in de Gentse debatten. Het Circulatieplan was dan ook een immens, omvattend project. Daar willen we nu op verder bouwen. In alles wat we voorstellen proberen we bereikbaarheid en leefkwaliteit met elkaar te verzoenen. Daarom focussen we ook qua mobiliteit op veiligheid, gezondheid en toegankelijkheid voor alle Gentenaars en Gent-gebruikers.

Gent heeft de reputatie dat het bakens durft verzetten, niet in het minst op vlak van mobiliteit. Ook de komende jaren ligt de lat hoog. We durven leren van voorbeelden uit het buitenland die we vervolgens naar Gents model kneden.

Duurzame mobiliteit verkrijgen we door onnodige verplaatsingen te vermijden met onder meer een uitgebalanceerd locatiebeleid, door te verschuiven van de auto naar stappen, trappen en het openbaar vervoer en door te verschonen via de minst vervuilende voertuigen en autodelen. Op deze manier zorgen we ervoor dat Gent een aangename stad blijft om te wonen en te werken.

4.2. Wijkmobiliteitsplannen voor 7 deelgemeenten

Voor 7 wijken rond de kern van de stad worden wijkmobiliteitsplannen opgemaakt. Met deze wijkmobiliteitsplannen verhogen we de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in de wijk. We kiezen ervoor om publieke ruimte toe te wijzen aan mensen, eerder dan aan de modi waarmee mensen zich verplaatsen. De wijkmobiliteitsplannen hebben een impact op veiligheid, maar ook op beleving en ruimtegebruik.

We halen het doorgaand verkeer uit de wijk en verhogen we het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers, en verbeteren we de doorstroming van het openbaar vervoer. Zo zorgen we voor een optimale bereikbaarheid die rekening houdt met iedereen.

De opmaak van het wijkmobiliteitsplan houdt een uitgebreide participatieronde in waarin betrokkenen van de wijk en de verschillende specifieke doelgroepen aandachtspunten, knelpunten en wensen kunnen meegeven. We doen dit in samenwerking met schepen voor beleidsparticipatie. Het Mobiliteitsbedrijf verwerkt deze input in een aantal scenario's. Vervolgens worden de scenario's voorgelegd in een tweede participatieronde, waarna een finaal scenario wordt opgemaakt en uitgevoerd.

De impact van de wijkmobiliteitsplannen wordt uitgebreid geëvalueerd.

De 7 wijken waarvoor een mobiliteitsplan wordt opgemaakt zijn: Dampoort-Oud Gentbrugge, Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem, Sint-Amandsberg, Wondelgem-Kolegem-Bloemekenswijk, Ledeborg-Moscou en Muide-Meulestede.



Figuur 20 Wijkmobiliteitsplannen voor Gentse deelgemeenten

Tijdens deze bestuursperiode worden de wijkmobiliteitsplannen uitgevoerd voor Dampoort-Oud Gentbrugge, Zwijnaarde, Sint-Amandsberg en Sint-Denijs-Westrem.

In een aantal wijken worden ook wijkstructuurschetsen opgemaakt. We stemmen deze stedenbouwkundige studies maximaal af op het mobiliteitsverhaal.

4.3. Maximale verkeersveiligheid

We gaan voor zero ongevallen. We willen een stad waar iedereen zich veilig kan verplaatsen, ongeacht hoe men dat doet. Verkeersveiligheid mag geen rem zijn om actief deel te nemen aan het

maatschappelijk leven, of men nu te voet, met de fiets/bromfiets/step, met de wagen/moto of met het openbaar vervoer gaat.

Samen met de burgemeester en de politie bepalen we prioriteiten rond handhaving op vlak van verkeersveiligheid. Snelheid, alcoholgebruik, gevaarlijk parkeren en inhalen zijn hierbij de focuspunten. We werken samen een verkeersveiligheidsactieplan uit.

4.3.1. Snelheidsplannen

Door de snelheid te verlagen werken we voornamelijk aan meer verkeersveiligheid, maar dragen we ook bij aan een algemene verhoging van de leefbaarheid en een proper milieu. Een verlaging van de snelheid zorgt daarnaast ook voor minder ruimte-inname en een verlaging van de externe kosten (gevolgen van vervuiling en lawaai...). Waar de focus in de vorige bestuursperiode lag op het centrum, verleggen we die nu naar de buitenwijken.

De zones 30 worden verder uitgebreid. Op basis van de afbakening van de bebouwde kom worden nieuwe zones 30 vastgelegd en bestaande uitgebreid. Ook aanwezige functies zoals scholen en rusthuizen en oversteekbaarheid kunnen regime van 30 km/u vereisen. Het voorzien van bijkomende snelheidsremmende maatregelen is vaak zinvol maar is geen absolute voorwaarde voor de invoering van een zone 30. Handhaving wel, en hierover maken we afspraken met de burgemeester en de politie. Het is essentieel dat de politie zich inschakelt in een slim snelheidsbeleid, met goede afspraken en de juiste prioriteiten in functie van handhaving.

We ijveren bij de Vlaamse overheid voor het laten dalen van de snelheid op de E40, E17 en R4 naar 90km/u. Binnen de bebouwde kom vinden wij 50km/u op N-wegen de beste keuze. Buiten de bebouwde kom bekijken we per locatie waar het aangewezen is om de snelheid te verlagen van 70km/u naar 50km/u.

Bij wijziging van het snelheidsregime wordt er gesensibiliseerd door middel van informatieve bewonersbrieven en, indien relevant, dynamische waarschuwborden.

Naar voorbeeld van trajectcontrole op snelwegen, onderzoeken we hoe trajectcontrole ook mogelijk is op stadswegen.

We ondersteunen onze partners bij de uitbouw van Intelligent Speed Assistance (ISA) in hun voertuigen. De Europese wetgeving kijkt vooral naar de toekomstige voertuigen, we bekijken hoe we dit ook kunnen inbouwen in bestaande voertuigen. We bouwen dit stap voor stap op.

4.3.2. Veilige infrastructuur

Wat het ontwerp van de infrastructuur betreft, krijgt verkeersveiligheid de absolute voorrang op doorstroming. We gaan resoluut voor conflictvrije verkeerslichten en lichtenregeling op basis van het STOP-principe waarbij voldoende lange groentijden worden voorzien zodat iedereen veilig kan oversteken en aanvaarden daarbij mogelijke fileopbouw.

Met een taskforce ‘snelheidsremmers’ gaan we versneld na waar er welke snelheidsremmers kunnen komen. We zetten de veiligheid en het comfort voor voetgangers en fietsers op de eerste plaats, ook als dit invloed zou hebben op de doorstroming van andere modi.

We houden hierbij rekening met het gevaar dat een weggebruiker mogelijk voor anderen betekent. De focus in sensibilisering ligt op de bescherming van de meest kwetsbare weggebruikers door het informeren van chauffeurs over veilig rijgedrag in de buurt van voetgangers en fietsers.

4.4. We pakken vervoersarmoede aan

Om iedereen te laten deelnemen aan alles wat onze stad te bieden heeft, aanvaarden we geen barrières die ervoor zorgen dat mensen zich niet kunnen verplaatsen. Vervoersarmoede gaat niet enkel over beperkte financiële middelen, het gaat vaak ook over beperkingen (toegang tot informatie, tot netwerken...) en externe factoren (stress vanuit de omgeving, complexiteit van mobiliteit...) waardoor mensen niet geraken waar ze willen geraken. Daarenboven heeft elke doelgroep (kinderen, jongeren, ouderen, mensen met een mentale/fysieke of financiële beperking) zijn eigen noden.

We stellen, samen met de schepen voor armoede een vervoersarmoedeactieplan op met gerichte acties voor specifieke doelgroepen. Hierbij komen verschillende acties in beeld, zoals taxicheques, gratis openbaar vervoer, fietslessen, Mobility as a Social Service (MaaS), autodelen etc. Het systeem van automatische rechtentoeckenning kan ook barrières wegwerken en dus passen we dit toe waar mogelijk.

In het kader van het nieuwe stads- en streeknet dat op korte termijn door De Lijn wordt gerealiseerd (eind 2021) en het aanbod aan vervoer op maat dat ook door de vervoersregio wordt opgemaakt, bekijken we waar er aanvullend vervoer op maat nodig is.

4.5. Samenwerking met organisaties, bedrijven en scholen

Zowel bedrijven als scholen zijn belangrijke attractiepolen met vooral tijdens de spits erg veel verkeer. Bij deze functies valt nog heel wat winst te boeken voor een duurzamer verplaatsingsprofiel.

Naast de bestaande bedrijfsondersteuning breiden we samen met schepen van economie het gericht doelgroepenbeleid verder uit.

Zo organiseren we regelmatig overleg met de 4 ziekenhuizen in Gent (AZ St-Lucas, Maria Middelaars, UZ Gent en Jan Palfijn) om draagvlak te creëren en concrete acties uit te werken voor een duurzame verschuiving inzake vervoersmiddelen.

We starten gelijkaardige ‘rondetafels’ op voor andere sectoren (zoals hogeronderwijsinstellingen en de verzorgings- en welzijnssector).

We versterken onze gebiedsgerichte aanpak, samen met de schepen van economie. Spits is hiervan een voorbeeld dat zich richt op bedrijven in de zuidelijke rand.

We treden samen met alle betrokken partners in nauw overleg om een optimale oplossing te vinden voor de ontsluiting van Eiland Zwijnaarde.

In het kader van de opmaak van de wijkmobiliteitsplannen worden bedrijven als specifieke doelgroep meegenomen in het participatieproces.

Binnen het havenactieplan worden, samen met andere partners, mobiliteitsacties uitgewerkt om het woon-werkverkeer in de haven te verduurzamen en te verbeteren.

Door netwerkevents en begeleiding ondersteunen we bedrijven om hun werknemers te laten schakelen naar een duurzaam verplaatsingsgedrag. Deze gedragswijziging is noodzakelijk om de bereikbaarheid van bedrijven op lange termijn te waarborgen.

We blijven aandacht hebben voor het beveiligen van de routes van en naar bedrijven en bedrijventerreinen. Zo realiseren we bijvoorbeeld een veilige aansluiting voor Coca-Cola en Volvo Trucks naar het hoger wegennet en ontlasten we maximaal de omliggende woonbuurt. De ontsluiting van Zwijnaarde II, III en IV (Technologiepark) wordt herbekeken in functie van meer veiligheid voor de omliggende woon- en schoolstraten en het weghalen van zwaar verkeer uit de woonomgevingen.

Analoog aan de bedrijvenwerking, zetten we een gelijkaardige structuur op voor de grote scholengroepen.

4.6. Regionaal samenwerken – Vervoerregioaad

In de zomer van 2019 ging de Vervoerregio Gent van start. De regio rond Gent wordt daarbij gezien als een samenhangend geheel en dus krijgt het gehele mobiliteitsbeleid in deze regio samen vorm. Samen met 22 gemeenten uit de regio Gent, De Lijn, NMBS en MOW werkt Gent een regionaal mobiliteitsplan uit. Het regionaal vervoersplan maakt hier deel van uit en wordt in twee sporen uitgewerkt. Een spoor 2 op korte termijn (2022/2023) en een spoor 1 op lange termijn (2030-2050).

Op korte termijn (spoor 2) werkt De Lijn een nieuw stadsnet en streeknet uit. Hierbij wordt uitgegaan van basisbereikbaarheid in plaats van basismobiliteit. Er wordt uitgegaan van de vraag en niet langer van het idee om iedereen, gelijk waar, te voorzien van 'een halte'. De vervoerregio heeft hierbij een adviserende rol en vult het net verder aan met vervoer op maat.

Op lange termijn (spoor 1) heeft de vervoerregio een grotere inspraak en wordt er een regionaal vervoersplan uitgewerkt dat een antwoord biedt op belangrijke regionale mobiliteitsvragen voor zowel personen- als goederenvervoer en dit zowel over de weg, het spoor als het water.

Stad Gent is niet alleen vertegenwoordigd in de vervoerregio, maar is ook voorzitter van de politieke raad. De leden van de vervoerregio werken samen op ambtelijk en op politiek niveau.

We blijven er bij de Vlaams Minister van Mobiliteit op aandringen dat er meer middelen nodig zijn voor openbaar vervoer als men de doelstelling van een 50/50 modal split voor Vlaanderen (50% duurzaam verkeer) wil halen zoals dit in het Vlaams Regeerakkoord is opgenomen.

4.7. Een ambitieus voetgangersbeleid

Hoe je je ook verplaatst, aan het begin en aan het einde van je verplaatsing ga je altijd een deel te voet. Met het actieplan voetgangers verbeteren we de kwaliteit en het comfort van deze verplaatsingen.

We bepalen een duidelijke strategie hoe we mensen meer en comfortabeler aan het stappen krijgen. Daarbij voorzien we zowel acties op korte termijn, zoals een richtlijnenkader voor voetgangersvoorzieningen, als acties op langere termijn waarbij we zowel projectmatig als gebiedsgericht aan de slag gaan. We laten ons inspireren door andere steden die hierin koploper zijn. We hebben hierbij ook aandacht voor de deelgemeenten. Daar kunnen enorme stappen vooruit gezet worden door een solide set maatregelen.

Op vlak van voetgangerscultuur steken we een stevig tandje bij. We ambiëren dezelfde 'voetgangersvibe' zoals we die hebben op het vlak van fietsen. Met inzet op bewegwijzering, zitbanken, kwalitatieve voetpaden zonder obstakels, communicatie zetten we Gent als wandelstad in de verf. We brengen functionele wandelroutes in beeld en promoten het wandelen als aangename, gezonde en vlotte manier om je te verplaatsen in de stad en te genieten van de openbare ruimte. Bij heraanleg van de publieke ruimte voorzien we waar mogelijk voldoende rustpunten.

4.8. Een frisse, stedelijke fietscultuur voor iedereen

Gent houdt van al haar fietsers en legt hen in de watten. Door de samenwerking met hogeronderwijsinstellingen en andere partners bundelen we de krachten en ondersteunen we initiatieven en overlegstructuren die bijdragen tot de fietscultuur. De Fietsambassade brengt partijen samen rond de tafel met als doel de uitbouw van de Gentse fietscultuur.

De Fietsambassade Gent faciliteert en stimuleert het gebruik van de fiets via haar herkenbare, kwaliteitsvolle, innovatieve en toegankelijke dienstverlening en krijgt de opdracht én de ruimte om te experimenteren en in te zetten op sociale tewerkstelling.

Vanuit de nauwe samenwerking tussen beleid, administratie en De Fietsambassade wordt Gent de maatstaf in Vlaanderen op vlak van fietsparkeren. Zo krijgt wie met de fiets naar grote evenementen komt de beste parkingplekken. Tijdens de eerstkomende Gentse Feesten en Winterfeesten experimenteren we met moderne tijdelijke fietsstallingen voorzien van extra dienstverlening en comfort. Het weesfietsenbeleid wordt vanuit de praktijkervaring verder uitgebouwd. De Fietsambassade verbetert via tal van initiatieven de aanpak van achtergelaten fietsen, zet in op digitalisering en bekijkt de mogelijkheden om preventief op te treden. Zo streven we, samen met politie en fietspunt, naar 1 digitaal onthaalpunt voor alle verloren fietsen.



Figuur 21 De fietsambassade

De Fietsambassade voorziet moderne, veilige en comfortabele fietsenstallingen op het openbaar domein die op regelmatige basis onderhouden worden. De organisatie verhuurt fietsen in alle maten en vormen met een focus op beleidsrelevante doelgroepen zoals toeristen, studenten, pendelaars, gezinnen met kinderen, maar ook kwetsbare doelgroepen en senioren met een financiële beperking. Vanuit breed toegankelijke servicepunten wordt fietsherstel aangeboden als aanvulling op het bestaande aanbod. Bovenop de servicepunten bouwt De Fietsambassade een netwerk uit van fietspompen, de klok rond beschikbaar voor het brede publiek.

De Fietsambassade ondersteunt de Sportdienst via het herstel van fietsen voor de fietslessen. Ze experimenteert met innovatieve oplossingen voor tijdelijke stallingen, fietsparkeergeleiding en werkt daarvoor samen met het Mobiliteitsbedrijf en andere organisaties en betrokkenen.

Met acties als “Gratis lucht en vet” legt De Fietsambassade fietsers onderweg in de watten.

Fietsen is voor iedereen, en dus maken we ook werk van de verhuur of uitleen van rolstoelfietsen, seniorenriksja's en fietsparcours met een kleine vloot kinderfietsen op scholen. We communiceren hierover uitgebreid en gericht.

We hebben ook oog voor de fietsende bezoeker en de bezoekende fietser. We maken het hen gemakkelijk met onder meer fietsenverhuur, buggy-uitleen en specifieke 'Gentse' fietsroutes.

We huisvesten de diensten van De Fietsambassade op kwaliteitsvolle en zeer zichtbare plekken in de stad, om zo optimale dienstverlening te kunnen garanderen, en gaan voor ruime openingsuren van de fietspunten in het autovrij centrum.

4.9. Gedeelde mobiliteit

In de binnenstad bezit de helft van de gezinnen geen eigen wagen. Een groeiend aantal bewoners ziet in het bezit van een eigen voertuig geen meerwaarde en kiest voor gedeeld autogebruik.

Om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten geven we de voorkeur aan deelmobiliteit. Een gedeeld vervoermiddel wordt efficiënter gebruikt. Enerzijds staat een deelvoertuig minder stil omdat het vaker (want door meerdere mensen) wordt gebruikt. Zo neemt een deelwagen of deelfiets minder plaats in in het publiek domein. Anderzijds gaan 'delers' op een bewustere manier om met mobiliteit en ondersteunt autodelen dus een duurzame modal shift. Het biedt tenslotte een oplossing voor wie geen eigen auto kan of wil kopen. Een win-win dus wat betreft ruimtegebruik, klimaatuitstoot, modal shift en sociale inclusie.

Gent is sinds jaren een koploper op het vlak van autodelen. Dat willen we graag zo houden. We mikken op 25.000 autodelers in 2025. Hiervoor maken we een nieuw autodeelplan op waarin we een aantal speerpunten naar voren schuiven, zoals het uitbreiden van het aantal mobipunten, de koppeling van autodelen aan het ABR, de uitbreiding van het aantal elektrische deelwagens en bijhorende laadpalen en communicatie naar specifieke doelgroepen zoals mensen van een andere origine, ouderen, kwetsbare mensen...

We evalueren de bestaande overeenkomsten met aanbieders van deelfietsen en bekijken of het aanbod uitgebreid kan worden. We zetten daarbij in eerste instantie in op (elektrische) deelfietsen. Op stoepen en in voetgangersgebied krijgen het comfort en de veiligheid van voetgangers absolute voorrang op gedeelde micro-mobiliteit zoals deelsteps en andere vormen van micromobiliteit. We werken een kader uit waarbij we vastleggen hoe we omgaan met aanbieders van deelsteps.

4.10. Meer en beter openbaar vervoer

Zich (kunnen) verplaatsen zorgt voor een actieve deelname aan de maatschappij. Hoewel we een trend naar verdere individualisering in de maatschappij zien, zal er altijd behoefte zijn aan collectief vervoer. Het is namelijk onhaalbaar om alle verplaatsingen individueel te laten gebeuren – niet iedereen kan of wil stappen of fietsen, en er is te weinig ruimte om alles met de auto te doen.

Het openbaar vervoer is een zeer efficiënte, ecologische en zuinige manier van verplaatsen. Het openbaar vervoer in Gent is behoorlijk goed georganiseerd, maar toch kan het beter. Hoewel we niet de initiatiefnemer en beheerder van het openbaar vervoer zijn, kunnen we als Stad veel doen om het openbaar vervoer uit te breiden, om het stipter en meer te laten rijden.

Daarnaast is het belangrijk om openbaar vervoer als belangrijke schakel te zien binnen multimodale verplaatsingen. Het uitbouwen van mobipunten en het faciliteren van last mile-verplaatsingen zijn daarbij essentieel. Ook hier dragen we als Stad aan bij. Maar ook in de samenwerking tussen De Lijn en NMBS zijn we actief als facilitator waarbij we ijveren voor een goede afstemming tussen de lijnen en kwalitatieve en toegankelijke halte-infrastructuur.

Doorstroming is het element waar we als Stad het meeste grip op hebben. Op tramlijnen geven we resoluut voorrang aan de tram. Bij herinrichting van een straat worden hinderlijke parkeerplaatsen verwijderd. Straten waar geen heraanleg gepland staat maar die wel een grote bottleneck vormen voor de doorstroming, worden proactief aangepakt. Voor bussen gaan we bij heraanleg uit van halteren op de rijbaan. Verder gaan we voor een doorgedreven verkeerslichtenbeïnvloeding op drukke lijnen.

De vergroening van de vloot van De Lijn staat hoog op de agenda. We zoeken actief mee met De Lijn naar mogelijke locaties om laadpalen te installeren. In 2021 rijden de eerste elektrische bussen in Gent.

We evalueren de shuttles die de P&R-parkings verbinden met het stadscentrum. Er wordt een nieuwe opdracht uitgeschreven waarbij de eisen met betrekking tot uitstoot en toegankelijkheid voor mensen met een beperking worden verhoogd. We zetten dit vervoer op maat in waar het meest nodig is.

Grote evenementen trekken veel bezoekers aan waardoor de normale bediening door het openbaar vervoer soms niet volstaat. Bij evenementen georganiseerd door de Stad sluiten we overeenkomsten met De Lijn om voldoende bussen en trams in te zetten. Dit komt zowel de stad als het evenement ten goede.

4.11. Taxi's

Taxi's beschouwen we als een gewenste en noodzakelijke aanvulling op het openbaar vervoer. Omdat openbaar vervoer op bepaalde momenten van de dag en in bepaalde gebieden niet de nodige efficiëntie kan halen, vullen taxi's deze leemte. We willen een kwaliteitsvolle dienstverlening waarbij klantvriendelijkheid vooropstaat. Daarnaast sturen we, via sensibilisatie en controles, ook aan op gepast gedrag tegenover andere weggebruikers en het respecteren van het autovrij gebied.

Omwille van de luchtkwaliteit willen we dat ook de taxisector de kaart trekt van duurzame mobiliteit. We maken een inhaalbeweging in het voorzien van de nodige laadinfrastructuur, ook voor taxi's.

We ontwikkelen een OV-taxikaart die de combinatie openbaar vervoer en taxi gemakkelijker maakt. Het is voor heel wat mensen logisch om met het openbaar vervoer naar de stad te komen. Alleen is het beperkte openbaar vervoer in de avond- en nachturen voor velen een reden om toch de auto te nemen. Door de combinatie met een taxirit gemakkelijker en goedkoper te maken, zorgen we ervoor dat deze mensen toch de kans hebben om zich veilig en duurzaam te verplaatsen.

Tegen 2025 zijn al onze standplaatstaxi's emissieloos. We ondersteunen hen daarvoor financieel.

4.12. Toeristenbussen onthalen aan de rand van de stad

Om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de binnenstad te verhogen en het autovrij gebied maximaal te vrijwaren van gemotoriseerd verkeer, streven we ernaar de toeristenbussen zoveel

mogelijk op te vangen buiten het centrum. Zo blijft het veilig en aangenaam voor bewoners én bezoekers.

We onthalen de toeristen die per bus naar Gent komen comfortabel aan de rand van de stad. Aan de Dampoort, het Rabot en het Citadelpark voorzien we degelijke op- en afstapplaatsen voor toeristenbussen. Aan de Dampoort verhogen we het serviceniveau. Vanaf deze plekken breiden we de huidige bewegwijzering uit door ze mee te integreren in de voetgangersbewegwijzering. Zo kunnen bezoekers via een aangename en veilige route van en naar het centrum wandelen. Daarnaast zorgen we ervoor dat kan worden overgestapt op andere vervoersmodi. Zo blijft het centrum bereikbaar voor bezoekers met een beperking. Op een aantal plekken (Dampoort en Watersportbaan) voorzien we parkeerplaatsen waar de bussen langer kunnen blijven staan, met het nodige comfort voor de chauffeurs. We werken een plan uit om hinder van ongewenste laad- en losbeurten te vermijden.

We beperken de uitzonderingen tot een minimum, maar zoeken wel naar oplossingen voor mensen met een beperking.

4.13. Combimobiliteit

Samen met de Vervoerregioraad en andere overheden zorgen wij ervoor dat Gentenaars en bezoekers meer mogelijkheden krijgen om verschillende vervoersmodi te combineren. Via het Verkeerscentrum stellen we meer informatie ter beschikking. Uiteindelijk moet dit leiden tot gepersonaliseerd advies en gerichte informatie zodat verplaatsingen vloeiend en zo duurzaam mogelijk kunnen.

De mobipunten die worden uitgebouwd bieden een heel areaal aan mogelijke verplaatsingsoplossingen. Een mobipunt is een herkenbare plek met een divers aanbod aan vervoersmogelijkheden. Het zijn fysieke knooppunten die op buurtniveau een alternatief bieden voor privé-wagenbezit. Standaard worden ze gerealiseerd in de nabijheid van een openbaarvervoerhalte en zijn er één of meerdere autodeelwagens ter beschikking. Daarnaast is er een fietsenstalling en is er informatie te vinden met betrekking tot verdere verplaatsingen (kaarten, info openbaar vervoer...). Waar mogelijk kan het knooppunt ook worden uitgerust met fietsreparatiemateriaal zoals een pomp of een herstelautomaat, schuilinfrastructuur enzoverder. Ook deelfietsen kunnen hier een plaats krijgen.

Voor de verdere uitvoering van de mobipunten alinieert de Stad zich het beleid dat op Vlaams niveau en binnen de vervoersregio's is uitgewerkt (Hoppin-punten). We gaan als stad hierin echter verder en voegen nog bijkomende mobi-punten toe.

4.13.1. Datagedreven mobiliteitsinformatie

De Stad Gent is zeer sterk in open data, en er is veel data over mobiliteit en publieke ruimte beschikbaar. We stimuleren kwalitatief onderzoek naar beleving en subjectieve veiligheid, en proberen nog beter in beeld te brengen hoe mensen zich door onze stad (willen) bewegen. Door slim data samen te brengen, opendatagebruik te stimuleren en onderzoek te verrichten kunnen we

de publieke ruimte nog beter ontwerpen voor bewoners en gebruikers. We werken mee aan het project waarbij we digitale kopie van de werkelijke stad bouwen, waardoor toekomstvoorspellingen mogelijk zijn.

De beschikbare open data is ook meegenomen in het TMaaS-project.

4.13.2. TMaaS

Met de ontwikkeling van een eigen TMaaS (Traffic Management as a Service) springt Gent mee op de kar van de digitale, interactieve, real-time- en multimodale verkeersmanagementsystemen.

In het kader van het Europese project TMaaS, gefinancierd door het Urban Innovative Actions–initiatief (UIA), wordt het nieuwe digitale mobiliteitsmanagementsysteem verder ontwikkeld. Samen met 3 steden (Antwerpen, Southwark en Durán) in verschillende stadia van een TMaaS-ontwikkeling werkt Gent een variant uit voor de stadsdiensten alsook een variant voor het brede publiek.

In een eerste fase komt er een platform voor gebruik door de stadsdiensten. Dit platform verzamelt mobiliteitsdata voor verschillende modi en geeft ze gestructureerd weer op een dashboard. Op basis van dit dashboard krijgt zowel de professionele als niet-professionele gebruiker zicht op de realsituatie van onder meer wegverkeer, parkingbezetting en congestie.

In een tweede fase zal het publiek zich kunnen registreren om informatieberichten te ontvangen die relevant zijn voor de reisroute.

4.14. De juiste plek voor geparkeerde fietsen en auto's

4.14.1. Fietsparkeren

Op vlak van fietsparkeren zetten we grote stappen vooruit. Bovengronds verdubbelen we het aantal fietsparkeerplaatsen. We zetten hierbij sterk in op wijkgerichte screenings, waarbij we uitgaan van het principe dat er op maximum 100 meter van ieders deur een stalling moet zijn. We kijken hiervoor in eerste instantie naar restruimtes, maar indien nodig worden hiervoor autoparkeerplaatsen ingenomen. We creëren buurtfietsenstallingen waar bewoners tegen gunstige prijzen hun fietsen veilig en afgesloten kunnen stallen. In het centrum creëren we minstens 3 nieuwe inpandige fietsparkings. Dit kunnen nieuw te bouwen fietsparkings zijn, onder andere bij heraanleg van het openbaar domein, maar evengoed kunnen dit bestaande gebouwen zijn die we omvormen tot fietsparkings. Hiervoor komen pakhuizen, verlaten winkelgebouwen, oude woningen etcetera in aanmerking. Voor elk gebouw dat in aanmerking komt, gebeurt een inschatting van voor- en nadelen vooraleer overgegaan wordt tot deze invulling.

We diversifiëren het aanbod fietsenstallingen voor thuisparkeren, kortparkeren, en parking bij evenementen. We experimenteren met parkeergeleiding voor fietsers.



Figuur 22 Fietsenstallingen in verschillende vormen

We zetten in op parkeergelegenheid voor buitenmaatse fietsen, ook in de deelgemeenten, en zorgen dat fietsenstallingen drempelloos toegankelijk zijn.

We voorzien oplossingen zoals fietsparkeervakken voor kortparkeren in het centrum en werken daarmee ook aan obstakelvrije routes voor voetgangers. We experimenteren ook met innovatieve aanpakken, zoals pop-up fietsparkeervakken om piekbelastingen op te vangen.

We onderzoeken of autoparkings dienst kunnen doen als fietsparking tijdens grote evenementen zoals de Gentse Feesten.

Om diefstal tegen te gaan en het comfort te verhogen gaan we tijdelijke fietsenstallingen bij grote evenementen bestaffen, en onderzoeken zo of dit ook voor permanente fietsenstallingen een optie kan zijn.

We maken werk van weesfietsenbeleid en -preventie, en schakelen ook in het opruimen of verplaatsen van hinderlijk gestalde fietsen een versnelling hoger. We werken samen met politie en NMBS om één uniek contactpunt op te richten waar fietsers terecht kunnen om hun ontruimde of verdwenen fiets te zoeken. De zones rond Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort moeten voldoende kwaliteitsvolle fietsenstallingen krijgen, voor elk soort fiets. We dringen hierop aan bij de verdere uitbouw van het masterplan Gent-Sint-Pieters.

4.14.2. Autoparkeren

Wie de auto gebruikt om zich te verplaatsen, moet die op een bepaald moment achterlaten. De geparkeerde wagen neemt heel wat ruimte in, die dus een grote impact heeft op de beleving van de

stad. We gaan verder met ons autoparkeerbeleid om de negatieve effecten op het vlak van parkeren van de bezoekers aan onze stad tot een minimum te beperken. We stimuleren hen maximaal om gebruik te maken van het openbaar vervoer, van de park-and-ride-faciliteiten en van de ondergrondse parkings. We experimenteren met zones waar bovengronds parkeren enkel kan voor bewoners en met shop-and-go-plaatsen.

De stad en de mobiliteit evolueren, net als parkeerdruk in sommige buurten. We monitoren dit permanent en toetsen dit aan de basisprincipes van het Parkeerplan 2020 (2014). We houden tarieven up-to-date conform inflatieaanpassingen en onderzoeken waar en of het huidige parkeerregime nog sturend genoeg is ten aanzien van de gewijzigde situatie in het deelgebied.

We blijven van mening dat bovengronds parkeren in eerste instantie voor bewoners is, in de tweede plaats voor de kort parkerende bezoeker. Ondergronds parkeren is in eerste instantie voor de kort parkerende bezoeker. Voor deze automobilisten blijven we het comfort van de garages verbeteren en introduceren we nieuwe systemen zoals nummerplaatgestuurde toegangscontrole. Om te vermijden dat de kort parkerende bezoekers overlast veroorzaken (bovengrondse parkeerfiles aan de inritten van volle parkings, inrijden van volle sectoren met gevolgen voor de doorstroming van het openbaar vervoer) is een performant parkeer- en verkeersgeleidingssysteem noodzakelijk vanaf de R40.

De lang parkerende bezoeker willen we bij voorkeur op de P&R's en pas in tweede instantie in de ondergrondse parkeerfaciliteiten. Hiervoor is een performant parkeer- en verkeersgeleidingssysteem noodzakelijk vanaf de R4. Om het gebruik van de P&R's verder te stimuleren werken we nauw samen met De Lijn om het natransport beter uit te bouwen.

In de stad is de claim op het openbaar domein veel groter dan de beschikbare ruimte. We moeten dus goed nadenken over het gebruik van die openbare ruimte. In de binnenstad en de 19^e-eeuwse gordel is er een enorme behoefte aan ruimte voor vergroening en voor actieve weggebruikers. Deze behoeftes krijgen prioriteit op de behoefte aan ruimte om wagens te parkeren. Voor het parkeren van auto's in deze omgeving kijken we vooral naar het gedeeld gebruik van bestaande parkeerinfrastructuur via de parkeermakelaar. Bij herinrichtingsprojecten wordt ook de parkeermakelaar ingezet om het bestaande parkeerareaal beter in beeld te brengen en actief te promoten. Via een website wordt het aanbod en de vraag naar parkeerplaatsen bij elkaar gebracht.

In de deelgemeenten is er vaak nog geen parkeerregime. Er wordt onderzocht of ook hier een parkeerregime nodig is om sturend te werken op het gebruik van de openbare ruimte. Plaats en draagvlak voor een buurtparking zullen hier vlotter te vinden zijn dan in de 19^e-eeuwse gordel. Bij de opmaak van de wijkmobiliteitsplannen wordt de parkeersituatie mee onder de loep genomen en worden de mogelijke scenario's onderzocht.

De bestaande park-and-ride-faciliteiten verbeteren we en we onderzoeken locaties voor bijkomende park-and-rides. We onderzoeken de juiste tarievenstructuur en het optimale natransport.

Zoals bepaald in het Parkeerplan 2020 (2014) introduceren we het nodige juridische kader voor het niet uitreiken van de eerste bewonerskaart bij nieuwe ontwikkelingen van enige omvang. De parkeerrichtlijnen worden geactualiseerd en opgenomen in het Algemeen Bouwreglement.

Parkeer+Zorg is een initiatief dat voor veel hulpverleners welgekomen kansen biedt, en dus blijven we dit ondersteunen en promoten.

We onderzoeken samen met de doelgroep waar een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap wenselijk en nuttig is en voeren dit uit.

4.15. Elektrische mobiliteit

Een groeiende noodzaak om onze CO₂-uitstoot de komende jaren drastisch te reduceren dwingt ons na te denken over de verdere ontwikkeling van schoon personen- en goederenvervoer in onze stad. Elektrische voertuigen zijn hiervoor de beste technologie. Een belangrijk aandachtspunt is dat een optimaal resultaat pas wordt bereikt als het elektrische voertuig op groene stroom rijdt.

We investeren bijkomende middelen in de transitie naar elektrische mobiliteit en deelmobiliteit. We subsidiëren, samen met de schepen voor milieu, de elektrificatie van de standplaats taxi's om de doelstelling van emissie loze wagens te halen tegen 2025 en streven naar 50% elektrische deelauto's.



Figuur 23 Elektrische mobiliteit stimuleren

Ook het reglement voor duurzame deelmobiliteit komt mee in beeld voor het verder stimuleren van elektrische mobiliteit. Samen met de schepen voor milieu, bekijken we of verdere verfijning nodig is.

In 2020 werken we aan een uniforme strategie en een spreidingsplan voor de verdere uitbouw van (semi-)publieke laadinfrastructuur na 2020. Hiervoor lanceren we een studie die ons begeleidt in het bepalen van onze ambitie en strategie. Daarbij een stevige verhoging van de huidige 130 publiek toegankelijke laadpalen naar minstens 800 laadpunten en 30 publieke snelladers in 2025. We monitoren deze ambitie constant in functie van reële behoefte. We enten dit laadpalenbeleid op de parkeervisie. Hierbij hechten we ook belang aan de juiste signalisatie. We verbeteren het correct gebruik van deze laadplaatsen (tegen gaan van 'laadpaalkleven') door doelgerichte communicatiecampagnes en handhaving. Tegelijk onderzoeken we de beste werkwijze voor een verdere uitrol van de laadinfrastructuur en passen we deze toe.

We verhogen het aandeel elektrische voertuigen in de autodeelvloot. We gaan hiervoor in overleg met de verschillende autodeelorganisaties.

We houden in de maatvoering en kwaliteit van nieuwe weginfrastructuur en stallingen maximaal rekening met elektrische (cargo)fietsen. Elektrische fietsen en speed pedelecs zorgen immers voor een meer duurzame modal split. We maken fietspaden breder om ze veilig te maken voor verschillende snelheden, en houden rekening met de draaicirkels van grote elektrische cargofietsen.

4.16. Veilige en duurzame logistiek

Het vervoer van goederen is essentieel in een vitale samenleving, want het zorgt voor broodnodige levensmiddelen en essentiële aanvoer van economische goederen. We willen dat dit veilig en binnen het juiste kader gebeurt.

We evalueren het Charter Werftransport dat zwaar werfverkeer uit de schoolspits moet houden, en gaan op zoek naar bijkomende maatregelen om de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers te garanderen.

We werken een vrachtwagenroutenetwerk uit, waarbij we aangeven welke routes gewenst zijn voor zwaar verkeer. Dit betekent dat we ook definiëren waar ze niet gewenst zijn.

We richten specifieke vrachtwagenparkings in. Hierbij is er extra aandacht voor parkeren in de haven. Het parkeren van vrachtwagens in woonwijken gaan we tegen.

Er werden al heel wat stappen gezet in Gent op vlak van duurzame beleving. Toch merken we dat meer nodig zijn. Samen met schepen bevoegd voor economie faciliteren we nieuwe projecten en ideeën, met de focus op de binnenstad. De verdere professionalisering van GentLevert is een van de speerpunten.

De doelstelling van een plan voor duurzame logistiek is de verkeersveiligheid en leefkwaliteit van de Gentse binnenstad verhogen en het economisch weefsel versterken.

Gent zet de werking van GentLevert verder als ondersteunend platform bij de transitie naar efficiënte en duurzame stedelijke logistiek. De Stad investeert middelen voor communicatie, events en kennisdeling.

We maken een plan van aanpak voor duurzame logistiek en stimuleren concrete zichtbare realisaties op het terrein. De eigen stadsdiensten hebben hierin een belangrijke rol. Samen met de Vlaamse Waterweg en Gentlevert organiseren we projecten in het kader van logistiek over water. We steunen projecten rond fietslogistiek.

Het plan voor duurzame logistiek omvat een actieplan dat als leidraad dient voor projecten op het terrein en zorgen voor meer harmonie tussen logistiek, economische belangen en leefkwaliteit. We ondersteunen maximaal initiatieven voor fietslogistiek en logistiek over water en zetten proefprojecten op die als voorbeeld kunnen dienen. Een convenant duurzame logistiek, af te sluiten met de voornaamste betrokkenen, past in deze aanpak.

We onderzoeken hoe we de nadelige effecten van bromfietsen (lawaai, vervuiling) kunnen wegwerken. We herverdelen de ruimte op fietspaden om een maximale veiligheid te garanderen voor alle gebruikers. We onderzoeken waar bromfietsen niet meer thuishoren, en werken bromfietsen volledig weg uit het autovrij gebied (tenzij vergunninghouders).

4.17. Vlotte en kwalitatieve dienstverlening

De bewoners en bezoekers van de stad zijn onze klanten. We zetten klantvriendelijkheid voorop.

Verdere digitalisering zorgt voor een vlottere behandeling van vergunningen voor parkeren en toegangen tot het autovrij gebied. Niet enkel voor de bewoners en de bezoekers, maar ook voor de medewerkers van de Stad zorgt dit voor een snellere behandeling. Burgers die het moeilijk hebben met digitale middelen, blijven er de nodige alternatieven.

Door middel van bewonersbrieven worden betrokkenen op de hoogte gebracht van geplande werken en de te verwachten hinder.

Specifiek voor de werken in Oostakker wordt het digitaal platform 'Boost' opgericht. Hier wordt alle informatie rond geplande werken, hinder en uitvoerende partijen verzameld.

In samenwerking met de dienst participatie worden infomomenten georganiseerd rond grote projecten zoals de wijkmobiliteitsplannen en grote integrale heraanlegprojecten.

4.18. Onze topacties Mobiliteit

Wat willen we?	Wat doen we?
We willen aangename, goed bereikbare buurten met leefkwaliteit	We realiseren 7 wijkmobiliteitsplannen
we willen dat financiële of andere beperkingen geen hindernis zijn om je te verplaatsen	We voeren een ambitieus actieplan vervoersarmoede uit met gerichte acties voor specifieke doelgroepen
We willen meer mensen aan het stappen krijgen en van Gent een aangename wandelstad maken	We maken een voetgangersplan op met aandacht voor veiligheid en comfort voor voetgangers
We willen een vergroening van de Gentse auto's	We bouwen versneld de laadpaalinstructuur uit
We willen in 2025 25.000 autodelers	We voeren een nieuw autodeelplan uit
We willen dat kinderen, jongeren en ouderen zich vlot, veilig en zelfzeker kunnen verplaatsen in de stad. Wat werkt voor kinderen werkt voor iedereen dus ook ouderen.	We hanteren de principes rond kindermobiliteit als rode draad in het ontwerp van de openbare ruimte
We willen stallingscomfort en services voor fietsers	We zorgen voor 3 inbandige fietsenparkings en openen een fietspunt in de Krook

5. Ons historisch patrimonium en erfgoed (monumentenzorg, archeologie en archief)

5.1. Inleiding

In Gent vinden de Leie en Schelde elkaar, en ook het heden en verleden vloeien hier in elkaar over.

We kunnen Gent - - onmogelijk vatten. Het verleden van deze stad is onnoemelijk rijk. Dat verleden tastbaar maken is niet gemakkelijk.



Figuur 24 Historisch erfgoed in Gent

Erfgoed kan daaraan verhelpen. Het maakt tastbaar hoe Gent is geëvolueerd tot wat het vandaag is. Het toont wie en hoe Gent is en zelfs de richting waar we naartoe gaan. Historisch erfgoed waarmee elke Gentenaar zich associeert kleurt onze leefomgeving. Het laat zich lezen als een boek. Elke gelezen bladzijde doet je het verhaal beter begrijpen. We willen dit boek verder schrijven en door zoveel mogelijk mensen laten lezen.

Erfgoedbeheer is een kwestie van verleden maar ook van toekomst, van historische waarde maar ook van leefkwaliteit, van herinnering maar ook van dynamiek om dit erfgoed te bewaren en te ontsluiten voor de Gentenaars en de Gent-gebruikers. Want zo maken we Gent. Telkens opnieuw. Het is daarom vanzelfsprekend dat we ons erfgoed koesteren en zoveel mogelijk laten schitteren.

5.2. Onroerend erfgoed behouden door te ontwikkelen

Het stadslandschap is de waarneembare verschijningsvorm van onze stedelijke leefomgeving. En met stadslandschap bedoelen we niet enkel de evidente historische kuip en binnenstad, maar ook alle deelgemeenten en landelijkere gebieden die Gent rijk is. Het is het resultaat van historische keuzes van elke Gentenaar. Gentenaars hebben talloze ruimtelijke keuzes gemaakt en blijven dat doen. Over handel, wonen, groen, veiligheid. De omgeving waarbinnen dat gebeurt is erg bepalend. Uiteindelijk leidt dit tot een gemeenschappelijk cultureel erfgoed met een heel specifieke eigenheid.

Erfgoedbeleid zoekt mee naar een evenwicht tussen behoud van de eigenheid van het stadslandschap en de ruimte voor stedelijke groei. Basis daarbij is het besef dat het organisch gegroeide verleden krijtlijnen uittekende waarop we verder bouwen. We behouden door te ontwikkelen. Waardevol erfgoed vormt de basis voor verandering. Historische structuren en sites inspireren ons bij de opmaak van ruimtelijke plannen.

We realiseren ons onroerenderfgoedbeleid in nauwe samenwerking met het Vlaams Agentschap Onroerend Erfgoed. Met andere kunststeden, zoals Brugge of Leuven, stemmen we regelmatig af. We streven wel naar een grotere autonomie als onroerenderfgoedgemeente in 2023. We bespreken met de GECORO of een erfgoedadviesraad binnen de schoot van de GECORO kan worden opgericht, dan wel een aparte adviesraad zal worden. Deze adviesraad wordt actief nadat we onroerenderfgoedgemeente geworden zijn.

Het onroerenderfgoedbeleid wordt opgebouwd vanuit vier beleidslijnen: inventariseren en kennen, selecteren en behouden, beheren, en ontsluiten.

5.2.1. Inventariseren en kennen

Een actuele en volledige inventaris van onze collecties en het onroerend erfgoed in de stad is van groot belang. We vervullen die door, behalve het bouwkundig erfgoed, ook de historische landschappen en archeologische sites te inventariseren. Ook kleinere relictten, zoals historisch straatmeubilair en wegenuitrusting (zoals natuurstenen palen of gietijzeren hekken) kunnen beeldbepalend zijn en verdienen een plaats in deze inventaris.

Door inventarisatie en een duidelijk erfgoedbeleid adviseren we gericht en constructiever bij bouwaanvraagprocedures. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning kunnen bouwheren zo makkelijker om met het beheer en behoud van erfgoed.

We zetten het instrument inventarisatie gericht in. We kiezen eerst voor inventarisatie in straten en wijken die de Stad de komende jaren al planmatig zal aanpakken, bijvoorbeeld in het kader van de heraanleg publieke ruimte of van wijkstructuurschetsen.

Inventarisatie betekent voor archeologie ook het onderzoek naar een verfijnde afbakening van archeologische zones in de oudere dorpskernen en gekende archeologische sites.

5.2.2. Selecteren en behouden

Stedelijke ontwikkeling is een opportuniteit om historisch patrimonium een nieuw leven te geven. Een cultuurhistorische kijk op de ruimtelijke planvorming houdt een meerwaarde in. We ontwikkelen op projectniveau een visie over de historische ruimte, proactief advies en actieve participatie. Bij herbestemming van onroerend erfgoed durven we 'out of the box' te denken zonder aan kwaliteit in te boeten. Innovatieve herbestemmingen en goede voorbeelden zetten we in de schijnwerper.

We grijpen de heraanleg van straten en pleinen aan om het gemeentelijk subsidiereglement voor restauratie in te zetten, om beheersplannen op te maken en/of het aanwezige onroerend erfgoed een nieuw leven te geven. We visualiseren en duiden plaatselijke archeologische sporen, zoals ondergrondse muurresten, gedempte waterlopen of andere. Verschillende bestaande stedelijke dossiers, zoals Nieuwpoort, Kolveniersgang en Vijfwindgatenstraat, bieden hier mogelijkheden.



Figuur 25: Stadsarcheologen aan het werk op De Sikkel

Er komt een aanpak om waardevolle historische gebouwen zoveel mogelijk klimaatneutraal te maken en tegelijkertijd hun erfgoedwaarde te behouden. Als stad zoeken we oplossingen hoe monumentenzorg en het bewaren van erfgoed samen kan gaan met het verduurzamen en energiezuiniger te maken van gebouwen.

We onderzoeken de Gentse beluiken om erfgoedwaarden en hedendaagse woonnormen te verzoenen. Deze studie zal ons in staat stellen inzake beheer en instandhouding van dit uitzonderlijk woonpatrimonium onderbouwde keuzes te maken voor de toekomst. De historische waterpompen in de publieke ruimte maken we opnieuw operationeel. In een studie naar de scholen naar ontwerp van architect Charles Van Rysselberghe, stadsarchitect in Gent van 1879 tot 1916, onderzoeken we de erfgoedwaarden en beheeropties voor de toekomst.

We ondersteunen, samen met de schepen bevoegd voor openbaar groen, het Vlaams Gewest bij de uitwerking van de erfgoedlandschappen in Gent. Erfgoedlandschappen zijn grotere ruimtelijke gehelen van erfgoedelementen en –waarden, ingebed in een ruimtelijk uitvoeringslandschap. Dit geldt zeker voor de Gentse meersgebieden. We doen dit in samenwerking met de Groendienst en de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. We maken de herinrichting van het Citadelpark gecoördineerd door de schepen voor Openbaar Groen mee mogelijk. We vertrekken hierbij vanuit het goedgekeurde beheersplan voor dit beschermd landschap. Hierdoor zal de stedelijke expertise op het vlak van historische tuinen en parken uitbreiden.

We maken een prioriteitsbepaling van het funerair erfgoed. Zo kan het behoud en beheer kwalitatiever. Beschermd grafmonumenten krijgen voorrang. Het behoud van een grafmonument of van het graf van een bekende en/of verdienstelijke Gentenaar is een absolute prioriteit.

5.2.3. Onroerend erfgoed beheren

We maken met de Vlaamse Overheid duidelijke afspraken over de meldingsprocedure in stadsgezichten en de handhaving hierop.

De Stad wil het goede voorbeeld geven in het beheer van onroerend erfgoed. Elke stadsdienst draagt hierbij verantwoordelijkheid. Duidelijke afspraken hierover zijn noodzakelijk. De Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg begeleidt de opmaak van beheersplannen en restauratiedossiers voor stadseigendommen. Een goed beheer van het stedelijk historisch patrimonium is de basis van goede erfgoedzorg. Het leidt tot minder onderhoudskosten en minder dure restauratiekosten. Dit is ook een voorwaarde om onroerenderfgoedgemeente te worden. We volgen mee de restauratiewerken op in functie van gegarandeerde kwaliteit.

Voorkomen is beter dan genezen. Samen met Facility Management onderzoeken we in welke mate Monumentenwacht bij het beheer van het stedelijk patrimonium een rol van betekenis kan spelen. We gaan na in welke mate we eigenaars en zakelijk rechthouders de weg naar Monumentenwacht kunnen wijzen.

Beheersplannen van beschermde stadsgezichten motiveren burgers en overheden om daadwerkelijk met het beheer van erfgoed aan de slag te gaan. We gaan verder met de opmaak van dergelijke beheersplannen. Het beheersplan voor de Prinses Clementinalaan wordt als eerstvolgende opgemaakt. In deze beheersplannen voorzien we tevens een archeologisch luik.

Zowel voor de Westerbegraafplaats als voor Campo Santo wordt, samen met de schepen bevoegd voor begraafplaatsen, volgens de principes van het harmonisch park- en groenbeheer een beheersplan opgemaakt. Beide iconische begraafplaatsen hebben een beschermd deel waarvoor een apart erfgoedbeheersplan wordt opgemaakt. In dit beheersplan wordt de visie omtrent beheer, zoals het maaibeheer, de groenstructuur en toegankelijkheid, voor 20 jaar vastgelegd.

Gent wil in 2023 een erkende onroerenderfgoedgemeente worden. Voor elk beschermd monument in eigendom van de Stad wordt een onderhoudsplan uitgewerkt in opdracht van Facility Management. Samen met de Monumentenwacht evalueert FM de huidige bouwkundige toestand, voeren we de meest dringende onderhoudswerken uit en wordt er een langetermijnplanning op in functie van herbestemming, restauratie en duurzaamheid opgemaakt. Dit alles doen we uiteraard samen met de schepen van Facility Management.

We ondersteunen burgers bij de aanpak van de restauratie en renovatie van hun woning. We geven proactief en oplossingsgericht advies waarbij we zowel oog hebben voor de kwaliteitseisen vanuit monumentenzorg, als voor hedendaagse woonnormen en comfort. In onze adviezen kiezen we resoluut voor vakkundigheid en kwaliteit.

We verbeteren de bewaaromstandigheden van de depots in De Zwarte Doos. In onze depotwerking kiezen we voor een uitstekende conservatie en digitale ontsluiting door digitalisering van onder meer de oude bouwvergunningen. Een grotere digitale content door scanning is immers ook een conserverende maatregel.

Zodra we als onroerenderfgoedgemeente erkend zijn, zetten we in op toezicht van de overtredingen tegen het Onroerenderfgoeddecreet. Dit kan door het aanstellen van een gemeentelijke verbalisant.

5.2.4. De historische en culturele rijkdom van Gent ontsluiten

We zijn trots op ons rijke historisch patrimonium met werelderfgoed (Belfort en begijnhoven), industrieel erfgoed (Manchestergebouwen, de Gentse Haven) en een eeuwenlange traditie in architectuur met 20ste-eeuwse toparchitectuur van Paul Felix, Juliaan Lampens, Emile De Nil, Gaston Eysselinck, Geo Bontinck en vele anderen. We willen de Gentenaars en bezoekers aan Gent met dit erfgoed vertrouwd maken, want een breed gedragen erfgoedzorg biedt een grotere garantie op behoud van erfgoedwaarden. Waardering, betrokkenheid en verantwoordelijkheid zijn bij sensibilisatie cruciaal. Dat willen we stimuleren. Dit kan door middel van gerichte communicatiecampagnes, zoals Steengoed Gent, of door bewoners en toeristen gericht te leren kijken naar de veelheid aan erfgoed.

Het delen en ontsluiten van ons erfgoed is daarbij een kernopdracht. Om ons erfgoed beter te delen, ontsluiten we niet alleen de beschikbare kennis, maar evenzeer onze monumenten beter. Bij de verworven archeologische kennis schrijven we samen met universiteiten en private archeologische bedrijven in op de door Vlaanderen ondersteunde synthese-onderzoeken.

Om de Gentenaar beter te laten kennismaken met het funerair erfgoed, blijven we naast onze eigen restauratieprojecten ook het hergebruik en peter- en meterschap van grafmonumenten bij de Gentenaars stimuleren.



Figuur 26 De Zwarte Doos in Gentbrugge

We willen dat Gentenaren De Zwarte Doos met Archief Gent en het Archeologisch Depot ervaren als een deel van het collectief geheugen. We zetten in op een brede publiekswerking. Binnen De Zwarte Doos zetten we daarom een permanente tentoonstellingsruimte op voor Archief Gent en het Archeologisch Depot. Het erkend onroerenderfgoeddepot met zijn unieke stukken bezorgen we een grotere bekendheid. We willen de Gentenaar in De Zwarte Doos bijbrengen hoe de vele archeologische onderzoeken die uitgevoerd worden in het centrum en in de rand bijdragen tot de nieuwe stadsgeschiedschrijving.

De mogelijkheden van De Zwarte Doos worden actief gecommuniceerd. Naast de websites en geavanceerde digitale toepassingen, kiezen we ook voor social media. We bouwen de leeszaal uit en verbreden de openingsuren tot minimaal 4 werkdagen. Archief Gent biedt de mogelijkheid van digitale scanning aan.

We verbeteren en vergemakkelijken de digitale ontsluiting van de inventarissen en collecties in De Zwarte Doos. Het project 'CoGhent - de collectie van de Gentenaar' - dat de 'Gentse museale collectie' digitaal zal ontsluiten en op een participatieve manier zal verrijken met input en verhalen van Gentenaars, is een mooi voorbeeld over hoe we dit, in samenwerking met de schepen van Cultuur en Digitalisering, realiseren.

De Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg benut vanuit haar expertise de kansen om integrale monumentenzorg bij stedelijke projecten op de kaart te zetten. Dit kan onder meer bij het beheer en de herinrichting van het openbaar domein.

We haken in op bredere promotiedagen. We zorgen voor een toegankelijke programmatie tijdens Open Monumentendag en in De Zwarte Doos tijdens de Erfgoeddag. We nemen deel aan de Archeologiedagen.

We kiezen voor een educatieve werking die bijdraagt aan de zichtbaarheid van onze collecties en het onroerend erfgoed. We organiseren lezingen en communiceren over activiteiten van de Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg en Archief Gent.

We concretiseren de samenwerking met universiteiten en hogescholen. We sluiten samenwerkingsovereenkomsten af, waarbij we onder meer het verblijf van studenten en doctorandi faciliteren, onderzoeksonderwerpen aanreiken en mogelijkheden voor jobstudenten creëren.

Bezoekers aan De Zwarte Doos zijn een staalkaart van onze maatschappij en we willen dat de maatschappelijke diversiteit ook te zien is in het bezoekend publiek. De educatieve werking speelt hierop in.

We onderzoeken de mogelijkheden om de kennis en de beleidsopties van ons onroerend erfgoed en archief, zoals de Gentse bouwdossiers, opgravingsresultaten en historische gegevens, te ontsluiten door middel van een digitale erfgoedkaart op perceelsniveau. Zo'n erfgoedkaart is vooral een beleidskaart met een gedifferentieerde waardering van de erfgoedrelicten. De kaart geeft een beeld van het erfgoedbeleid en -beheer in de stad.

Bestaande partnerschappen met burgers en bevoorrechte partners, zoals Herita of GVSALM, wensen we te bestendigen en versterken. De stad is een bruisend milieu, waar nieuwe initiatieven vaak ons erfgoed omarmen. We hebben daarom een open houding ten aanzien van elk initiatief - groot of klein- dat een meerwaarde betekent in het behoud van ons historisch patrimonium.

Samen met de Gentse Vereniging Stad Archeologie Landschap Monument (GVSALM) willen we de driejaarlijkse Gentse Monumentenprijs verder promoten. Het is een uitgelezen moment om de waarde van het historisch patrimonium in Gent in de kijker te stellen.

Op vraag van andere lokale besturen onderzoeken we de mogelijkheden van het delen van het onroerenderfgoeddepot. We maken hiervoor sluitende afspraken met die besturen.

We monitoren stadsbreed het historisch patrimonium van Stad Gent. We geven hiervoor ondersteuning bij restauratiedossiers en meerjarenplanning(en). Een goede coördinatie verhoogt onze kansen op vlottere subsidiëring door de Vlaamse Overheid.

We herzien het Subsidiereglement voor de restauratie van niet als monument beschermde waardevolle gebouwen. Het reglement wordt vereenvoudigd en wordt uitgebreid in mogelijke toepassingen. Bij deze herziening geven we een duidelijke definitie van het patrimonium dat voor subsidie in aanmerking komt. Ook hier is de selectie gebaseerd op de vastgestelde inventaris en planologische bestemmingen. Naast particulieren kunnen in de toekomst ook zakelijke rechthouders van de subsidie gebruikmaken. Binnen het reglement onderzoeken we de mogelijkheid om op vraag van het stadsbestuur tijdelijke impulsgebieden af te bakenen. Bovendien volgt een geweigerde subsidieaanvraag voortaan een geijkte procedure.

5.3. Snelle en rechtszekere procedures

De Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg is dé ondersteunende dienst en het aanspreekpunt voor bouwkundig en archeologisch patrimonium in en van Gent. Het advies en de ondersteuning zijn transparant.

In het Onroerenderfgoeddecreet bestaat sinds 2013 de mogelijkheid om een erkenning als onroerenderfgoedgemeente (OEG) te bekomen. Het biedt Gent de mogelijkheid om in het beheer van het erfgoed een grotere autonomie uit te bouwen. Zo'n autonomie van het lokaal beleid verhoogt de slaagkansen van een monumentenzorg en archeologisch beheer op maat van Gent en de Gentenaren. De erkenning biedt tevens de mogelijkheid tot gerichte samenwerking met middenveld en vrijwilligersverenigingen. We streven ernaar een onroerenderfgoedgemeente te zijn tegen 2023. We werken hiervoor ook samen met de schepen van openbaar groen en de groendienst.

Meer autonomie betekent ook dat we ons lokaal beleid ten aanzien van onroerend erfgoed duidelijk vorm moeten geven. Vertrekkend vanuit de inventaris en bestaande gegevens zal een transparant beleidskader nodig zijn. De vaak gehoorde uitspraak "*Je kunt niet alles behouden*" is enkel terecht, als we ook kunnen aangeven wat we wel willen behouden en/of beschermen. Bovendien liggen er tussen afbraak/verlies en beschermen veel beheeropties en andere oplossingen. We hanteren de inventaris al vertrekbasis om duidelijke selectiecriteria op te stellen. De voornaamste doelstellingen zijn om een goede selectie mogelijk te maken waarbij waardevol erfgoed blijft bestaan en het creëren van duidelijkheid en rechtszekerheid voor bouwheren. Hierbij differentiëren we in belang van het gebouw en elementen van gebouwen. We doen dit in samenspraak met stakeholders en belanghebbenden. Tijdens deze bestuursperiode onderzoeken we de mogelijkheden van een stedelijk verordenend kader op basis van de inventaris. Dit kan binnen de eigen bevoegdheid en/of binnen bestaande stedelijke reglementering.

Stedelijke ontwikkeling en bouwwerken bieden kansen om de erfgoedwaarden voor toekomstige generaties te beheren. Begeleiding van bouwheren is in functie van dit toekomstige beheer essentieel.

Voor stedelijke projecten zorgen we van plan tot uitvoering voor archeologische ondersteuning. We begeleiden de bouwheren in hun archeologisch traject en passen hierbij de procedure uit het Onroerenderfgoeddecreet strikt toe.

We ontwikkelen een beleidskader voor ingrepen die de energieprestatie van een gebouw verbeteren, met speciale aandacht voor isolatie van waardevol niet-beschermd erfgoed en stofferen deze met een up-to-date praktijkhandboek.

5.4. Onze topacties historisch patrimonium en erfgoed

Wat willen we?

We willen ons erfgoedbeleid in eigen handen nemen

We willen duidelijke thematische accenten leggen

Wat doen we?

We zetten de nodige stappen om erkend te worden als onroerenderfgoedgemeente

We onderzoeken de Gentse beluiken, restaureren de historische Gentse waterpompen, tekenen het beheer van scholen van Charles Van Rysselberghe uit en ondersteunen de uitwerking van erfgoedlandschappen

We willen dat ons erfgoed in Gent beter onderhouden wordt	We vereenvoudigen ons subsidiereglement voor monumenten en breiden het uit
We willen de duurzaamheid van erfgoedpanden verbeteren	We maken een beleidskader voor verbeteren energieprestaties bij erfgoedpanden en ontwikkelen een aanpak om historische gebouwen klimaatneutraal te maken
We willen het collectieve geheugen van Gent meer bekendheid geven en gemakkelijker toegankelijk maken	We zetten een brede publiekswerking op voor alle Gentenaars in Archief Gent en het Archeologisch Depot
We willen een goed toegankelijk archief	We verhogen het aantal openingdagen van Archief Gent en ontwikkelen ook een digitale ontsluiting van archief en collecties

6. Ambitie in tijden van crisis

Tijdens het schrijven van deze beleidsnota brak de coronacrisis uit. Die crisis woedt nog steeds, maar één ding is nu al duidelijk: de manier waarop we naar de stad en naar elkaar kijken is grondig gewijzigd.

We zijn op een harde manier herinnerd aan wat essentieel is: gezondheid, tijd doorbrengen met dierbaren, zorg voor wie in de problemen zit. Het was dan ook ontroerend om te zien hoe Gentenaars elkaar spontaan vonden en hielpen.

De waarde van het openbaar domein is duidelijk gebleken. Opeens waren er tal van vragen om iets te kunnen doen in de publieke ruimte. Mensen vragen om groen in de buurt, om aangename straten en pleinen, om ruimte om te spelen en experimenteren.

Corona kost ons handenvol tijd, geld en energie, maar het zou een vergissing zijn om daarom onze beleidsambities terug te schroeven. Integendeel: we moeten nóg ambitieuzer zijn over de inrichting van onze gedeelde ruimte en de organisatie van onze mobiliteit. Gent vraagt dat en Gent verdient dat.

De plannen in deze nota zijn niet voor iedereen evident. Over heel wat zaken zal de komende jaren stevig worden gedebatteerd, door politici en hopelijk ook door heel veel niet-politici. Zo hoort dat. Het mag schuren en wringen – ook dat is Gents. Van het uitwisselen van ideeën kan het beleid alleen maar beter worden. Daarom wil ik nu al alle Gentenaars bedanken voor hun bijdrage aan het altijd boeiende en nooit eindigende gesprek over waar we met onze stad naartoe willen.

