

Gents Milieufrent Nieuwsbrief april 2012

Gents MilieuFront [info@gentsmilieufrent.be]

Verzonden: woensdag 4 april 2012 22:59

Aan: Veerle Solia

--- Kan je de nieuwsbrief niet lezen of is de lay-out verkeerd in je mailprogramma, klik dan hier voor de online versie. ---

**Nieuwsbrief april 2012**

Is Max Mobiel redding voor Gents laatavond-en nachtvervoer?

Heraanleg Brusselsesteenweg gemiste kans voor duurzame mobiliteit

Stadsvlucht jonge Gentse gezinnen nog nooit zo groot

Brugge toont de weg voor duurzame woonwijken

Stad Gent start met proefprojecten groene oevers

Matthias De Clercq (Open VLD) wil ook af van fly-over aan Zuid

Is Max Mobiel redding voor Gents laatavond-en nachtvervoer?

Foto: Vandaag.be

**"Besparingsplannen voor
Gent zijn een
universiteitsstad
onwaardig"**

De laatavond- en nachtbussen in Gent verdwijnen. De Lijn zet zijn drastische besparingen op het Gentse net door en snoeit hard in de dienstverlening. Vanaf 17 mei valt het openbaar vervoer in de stad na 23 uur opnieuw zo goed als stil. Ook andere centrumsteden zoals Antwerpen, Brugge, Leuven en Mechelen krijgen er van langs, maar Gent wordt extra hard getroffen. Ook vele **kleinere Vlaamse gemeenten** vrezen voor de mobiliteit van hun inwoners. En misschien probeert De Lijn op **sommige plaatsen** de belbus naar voren! te schuiven als vervanging, maar dat is echt geen volwaardig alternatief.

De reizigersvereniging TreinTramBus (TTB) **deed een onderzoek** naar het openbaar vervoer in andere Europese steden van vergelijkbare grootte. Volgens hun cijfers stopt in geen enkel andere onderzochte stad het openbaar vervoer er zo vroeg mee. Zelfs in Vlaanderen wordt Gent zowat de enige stad waar er zelfs op vrijdag en zaterdag na 23 uur geen bussen meer rijden. De TTB vindt de besparingsplannen van De Lijn dan ook **onwaardig voor een universiteitsstad**.

Openbaar vervoer zo drastisch verminderen vinden we bij GMF natuurlijk geen goed idee. Gelukkig heeft het Gentse stadsbestuur **dezelfde mening**. Schepen van Mobiliteit Martine De Regge (sp.a) zei in de gemeenteraad dat er in Gent op weekdays tot middernacht en tijdens het weekend tot 2 uur openbaar vervoer zou moeten zijn. Het stadsbestuur overlegt met De Lijn en TTB om naar een oplossing te zoeken.

GMF ziet alvast één interessante denkpiste: **Max Mobiel**. Die biedt momenteel al personenvervoer aan voor het Gentse Haven. Via pendelbussen bedienen ze dagelijks tientallen bedrijven en honderden werknemers. Max Mobiel zou ook een aanbod kunnen voorzien voor laatavond- en nachtbussen. Het grote knelpunt is natuurlijk: wie gaat dat betalen? De Lijn, dus de Vlaamse overheid en Gent moeten een oplossing

bedenken. Maar dat is uiteraard vooral een kwestie van politieke keuzes en prioriteiten.

Gent hoeft in elk geval niet te wachten op een signaal van de Vlaamse overheid om actie te ondernemen. Als tweede grootste stad van Vlaanderen moet het stadsbestuur zelf tonen dat ze de mobiliteit van haar inwoners belangrijk genoeg vindt. Ook als het donker is!

GMF vindt dat openbaar vervoer ook 's avonds en 's nachts een essentieel onderdeel is van duurzame mobiliteit. Het zomaar eenzijdig schrappen van het avond- en nachtnet is dus onaanvaardbaar. De verschillende overheden moeten stilaan maar eens kleur bekennen: willen ze nu meer of minder auto? Meer of minder leefbare steden?



REAGEREN

[Terug naar boven](#)

Voor de lente-editie van ons ledenmagazine **Frontaal** heeft GMF journalist Marc Reynebeau geïnterviewd. Als overtuigde auto- en zelfs rijbewijsloze Gentenaar geeft hij zijn visie op het openbaar vervoer. Over de besparingsplannen van De Lijn schreef hij ook de column **Park and Walk** in De Standaard. Heb je Frontaal deze keer gemist? Geen probleem: [lees het interview online](#) of [word lid](#) van GMF, dan krijg je elke Frontaal netjes in je brievenbus!

Heraanleg Brusselsesteenweg gemiste kans voor duurzame mobiliteit

[Klik hier voor een grotere kaart](#)

***"Minder parkeerplaatsen
maken vrije trambaan in
twee richtingen mogelijk"***

De Brusselsesteenweg wordt heraangelegd. Op zich een goede zaak, toch stellen we een bekend probleem vast. Gent gaat niet voluit voor duurzame mobiliteit, ook wel het **klassieke Gentse en-/en- beleid** genoemd. We dienden dan ook een **bezwaarschrift** in tegen het huidige plan.

GMF heeft vier suggesties om dit plan bij te sturen. We vinden ten eerste dat de weginfrastructuur vanaf de P+R parking duidelijk moet aangeven dat vanaf dit punt het stadscentrum begint. En dat de toegang met de auto moeilijker wordt en eigenlijk af te raden is.

Concreet moet de weg vanuit Melle vanaf de P+R parking aangepast worden. Daarom moet de weg (dus vanaf de P+R parking) van twee keer twee rijstroken versmallen naar twee keer één rijstrook. Als je de wegingdeling onveranderd laat, maakt het concept van de P+R parkings weinig kans om een succesvol alternatief te worden voor met de auto naar de binnenstad te komen.

Verder vinden we dat de trambaan over de volledige lengte van de heraanleg autovrij moet blijven. Een vrijliggende trambaan in beide richtingen is essentieel voor een vlot en aantrekkelijk openbaar vervoer van en naar de stad. Nu stellen we vast dat na de heraanleg aan beide kanten van de weg rijen parkeerplaatsen overblijven. Eén rij parkeerplaatsen kan perfect wijken voor een volledig vrije trambaan.

Ten derde stelt GMF voor om ter hoogte van de verschillende winkels aan de Colruyt een lokale bedieningsweg te voorzien.

Onze laatste suggestie is om de P+R parking zo modern en comfortabel mogelijk te maken. Om mensen aan te moedigen om over te stappen op het openbaar vervoer heb je een goed uitgeruste tramhalte nodig. Dus: een tramhalte met goede oversteekplaatsen, schuilmogelijkheid, zitbanken, tijdsaanduiding,...

Om je een overzichtelijk idee te geven van onze voorstellen hebben we een kaartje gemaakt in Google Maps. Heb je zelf ook opmerkingen? Klik op REAGEREN en laat het ons weten!


[REAGEREN](#)
[Terug naar boven](#)

Stadsvlucht jonge Gentse gezinnen nog nooit zo groot



Foto: Fietsbult

"Jonge gezinnen willen een stad met minder autoverkeer en meer groen"

In 2011 was het verschil tussen het aantal mensen dat Gent verliet nog nooit zo groot in vergelijking met het aantal nieuwe inwoners. Het is zelfs het grootste verschil sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw. Dat blijkt uit cijfers van socioloog Bart Van De Putte, professor Sociologie aan de UGent.

Van De Putte vertelt in Het Nieuwsblad hoe vooral jonge gezinnen tussen 25 en 34 jaar de stad verlaten. Mensen komen meestal als single en/of student naar Gent en verhuizen dan naar één van de randgemeenten zoals Lochristi, Melle en Merelbeke van zodra ze kinderen krijgen.

Er is geen klaar en duidelijk antwoord te geven op de stadsvlucht, zegt Van De Putte. Toch moet het stadsbestuur volgens hem proberen om jonge gezinnen zoveel mogelijk in de stad te houden. Want jonge gezinnen die niet wegtrekken worden een onderdeel van het stadsleven en zijn dus goed voor de leefbaarheid van een stad.

Wat zijn nu de oplossingen die Van De Putte voorstelt om de stad aantrekkelijk te maken voor jonge gezinnen? Wel, het doet ons plezier om te lezen dat zijn voorstellen precies dezelfde zijn als waar GMF elke dag mee bezig is: een stadscentrum met weinig of helemaal geen verkeer, meer groen en bankjes, verkeersvrije wijken en woonerven, meer speelruimte, Park + Ride... Met dat soort maatregelen maak je de stad kindvriendelijker en leefbaarder voor jonge gezinnen.

Een rode draad die altijd maar opnieuw opduikt, en ook hier weer: de auto. De volgende politieke coalitie kan heel wat problemen tegelijk aanpakken door volop in te zetten op duurzame mobiliteit. Ook wel eens mobiliteit van de 21ste eeuw genoemd. Ban het autoverkeer zoveel mogelijk uit de stad. Resultaat? Minder fijn stof en andere luchtvervuiling, minder verkeerschaos en een veiligere en mooiere stad voor alle inwoners... en de duizenden toeristen.


[REAGEREN](#)
[Terug naar boven](#)

Brugge toont de weg voor duurzame woonwijken



In Gent verrijst ten noorden van de Dampoort een volledig nieuwe stadswijk: de Oude Dokken. Positief is dat het stadsbestuur voor de sociale woningen kiest voor passiefbouw. Maar voor de andere woningen gelden er weinig ambitieuze doelstellingen.

We mogen er wel vanuit gaan dat passiefbouw en andere duurzame maatregelen de norm zijn als de bouw van de woningen daadwerkelijk start. Waarom kan en wil Gent

de projectontwikkelaar blijkbaar niet opleggen om verder te gaan dan het wettelijke minimum? Is dat het voorbeeld dat je als stad moet geven voor een nieuw woonproject anno 2012?

Volgens het stadsbestuur zouden de private partners afhaken en zou er bij het publiek geen interesse zijn. Waarschijnlijk was er ooit vanuit de privésector en het publiek ook weinig interesse om [lood in benzine](#) te verbieden. Toch deden beleidsmakers dat uiteindelijk wel, omdat een goed politiek beleid nu eenmaal het algemene belang beschermt. Zelfs als er tegenwind is. En het algemene belang is in dit geval overduidelijk een duurzame, leefbare stad van de toekomst.

Het klinkt trouwens ongeloofwaardig dat er voor zo'n miljoenenproject geen projectontwikkelaar meer overblijft als Gent meer ambitieuze bouwverplichtingen oplegt. Ook al haken er dan een paar af, uiteindelijk is er ongetwijfeld wel een bedrijf dat zijn portfolio graag met De Oude Dokken wil opvullen.

In Brugge bewijzen ze nu dat het wel kan [in het Kyotopark](#). Daar bouwt een vastgoedmakelaar niet alleen nul-energiewoningen. Ook de auto zal aan de rand van de nieuwe wijk moeten blijven staan. Akkoord, de schaal is kleiner dan de Oude Dokken. Maar wat Brugge kan, moet Gent toch beter kunnen? Voor de huidige bewoners van het stadhuis blijft er weinig beleidsruimte meer over tot aan de gemeenteraadsverkiezingen. GMF hoopt dat de volgende politieke meerderheid zijn verantwoordelijkheid opneemt!



REAGEREN

[Terug naar boven](#)

Stad Gent start met proefprojecten groene oevers



Foto: GMF

"Gent wil zo kilometer groene oevers: Coupure is ideale eerste grote project"

Uit de studie [Groene Oevers](#), besteld door Stad Gent, blijkt dat heel wat oevers van de 55 kilometer Gentse waterlopen in aanmerking komen voor vergroening. Nu bestaan die vooral uit grasbermen en kades. Gent wil in totaal zo'n twintig kilometer waterlopen vergroenen.

Dit jaar starten er al enkele proefprojecten. Aan de [Augustijnen- en Sint-Antoniuskaai](#) komen er over een lengte van 350 meter extra bloemen en planten op de oevers. Bij de [Kolveniersgang, tegenover Bachtenwalle](#) komt er veertig meter extra beplanting. Tussen de [Koepoortkaai](#) en de [Tweebruggenstraat](#) wil het stadsbestuur 250 meter groene eilanden voorzien.

GMF is [al jarenlang vragende partij](#) om de oevers van de Gentse waterlopen te vergroenen. We zijn dus tevreden dat Gent er eindelijk werkt van maakt. En waarom niet beginnen aan een [Pure Coupure](#), zoals wij voorstellen? Nu is het een grauwe betonnen koker waar water doorstroomt met hier en daar een lawaaiig knetterend (huur)bootje. Volgens ons is de Coupure de perfecte kandidaat om als eerste grote vergroeningsproject te dienen. Niet alleen goed voor fauna en flora, maar ongetwijfeld meer dan welkom voor de [honderden fietsers en joggers](#) die dagelijks de Coupure passeren.

We hopen dat het stadsbestuur de vanzelfsprekende conclusies van deze proefprojecten ter harte neemt en snel werk maakt van groenere en meer diverse oevers. Ook dit project moet net als de Oude Dokken (zie hoger) overgenomen worden door de nieuwe meerderheid vanaf oktober. Daarom moet iedereen zichzelf bij de gemeenteraadsverkiezingen de vraag stellen: hoe wil ik dat de stad waar wij wonen

evolueert?



REAGEREN

Terug naar boven

Matthias De Clercq (Open VLD) wil ook af van fly-over aan Zuid



Foto: Stijn Vercamer

"Deze verbindingsweg is historische vergissing uit tijd dat auto's overal moesten zijn"

Eerste Schepen in Gent Matthias De Clercq (Open VLD) schreef een boek rond zijn ideeën over Gent. Bij de lancering ervan lichtte hij in de media enkele voorstellen toe. De Clercq ziet de zogenaamde *fly-over* (foto) ook graag verdwijnen. Dat is de weg die nu nog de E-17 via de Zuid met het stadscentrum verbindt. Volgens hem kan het Zuidpark dan evolueren tot een echt **Central Park**, zoals in de Amerikaanse stad New York City.

GMF is het hier volmondig mee eens. Meer zelfs, we zijn **al heel lang vragende partij** voor dit soort plannen. De verbinding tussen de E17 en de stad, die dagelijks auto's uitbraakt tot in het hart van het centrum, is een historische vergissing. Een overblijfsel uit de jaren zestig, toen de auto nog overal door en heen moest... en bij voorkeur **geparkeerd op de Korenmarkt**. Dat lijkt vandaag onvoorstelbaar, hopelijk vinden we binnen tien jaar net hetzelfde van de huidige situatie aan de Zuid.

Ook andere partijen zijn het er mee eens dat deze mastodont niet past in een stad als Gent. Is dit misschien al iets waar de volgende bestuursploeg het over eens blijkt te zijn? We kunnen maar hopen.

Jammer genoeg is de *fly-over* een bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Maar als Gentse politici even ijverig zijn in lobbyen bij Vlaanderen als in het maken van beloften, dan is de afbraak van deze verbindingsweg een fluitje van een cent. Als dat geen straffe realisatie zou zijn!



REAGEREN

Terug naar boven

Wil je onze nieuwsbrief niet meer krijgen? Mail ons met onderwerp "uitschrijven nieuwsbrief" naar [inschrijven\[at\]gentsmilieufrent.be](mailto:inschrijven[at]gentsmilieufrent.be)

- This E-mail Message was Processed by Virtual AutumnTECH: Standard Edition -

<http://www.AutumnTECH.com>