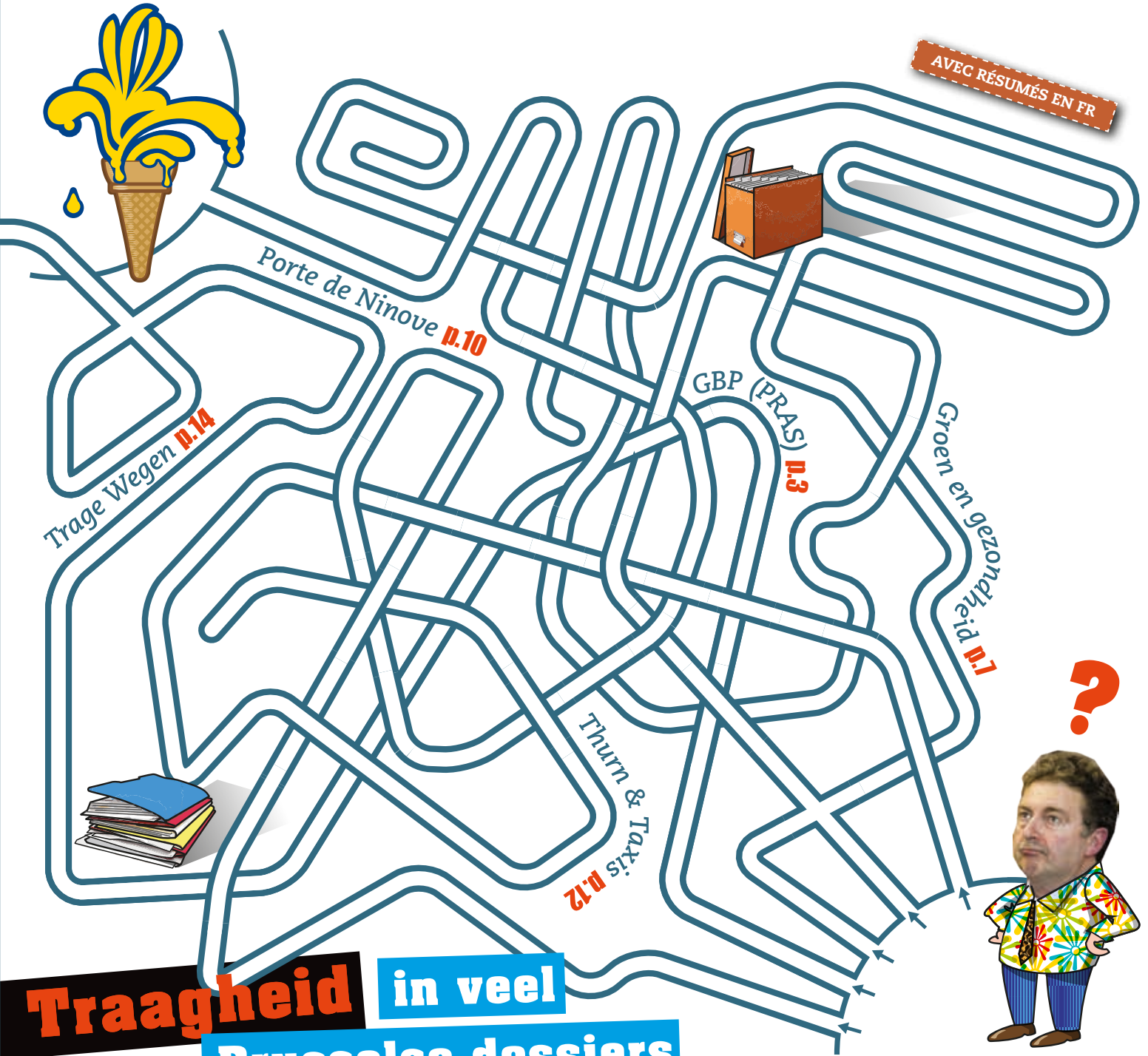


ALERT

België - Belgique
P.B. - P.P. BRUSSEL X
BC 6381

de kritische kijk van BRAL vzw op stedenbouw, leefmilieu en mobiliteit in het Brussels Gewest

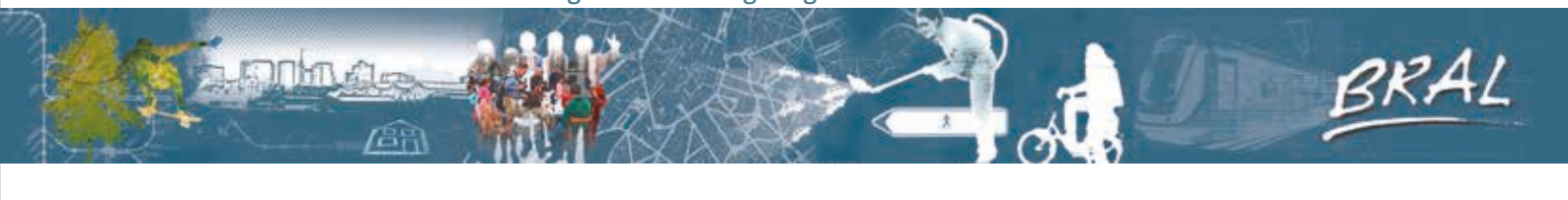
tweemaandelijks magazine - afgiftekantoor Brussel X - P3A9102 jg 24 - nr 384 - sept/okt 2013



Traagheid in veel
Brusselse dossiers

Vindt Rudi* de uitgang?

*en met hem de volledige Brusselse regering



ruimtelijke ordening planning, demografie

20.000 theoretische woningen en een shoppingcenter

3



leefmilieu groen en gezondheid

Leven zonder vitamine G(roen)?
Neen, dank u.

7



interview David Leysens

Buurtbewoners Ninoofsepoort:
tussen droom en realiteit

10



Tour & Taxis environnement

Tour & Taxis: toujours pas de grand parc urbain

12



carte blanche Geert de Boveldt, Trage Wegen

Voetgangers in Brussel,
eindelijk de wind mee?

14



edito

Die belastingen kunnen groener!

16



ALERT is het gratis tweemaandelijks magazine van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral vzw).

ALERT verschijnt 6 x per jaar. Voor een gratis **abonnement**, stuur je adresgegevens naar alert@bralvzw.be of bel 02 217 56 33. Wil je Alert (niet meer) gratis ontvangen? Laat het ons dan ook weten

V.U.: Sarah Hollander, Bral vzw
Zaterdagplein 13, 1000 Brussel
T 02 217 56 33 – F 02 217 06 11

Bral = An Descheemaeker, Ingrid Dujardin, Hilde Geens, Marianne Stevens, Joost Vandenbroele, Steyn Van Assche, Piet Van Meerbeek, Jeroen Verhoeven.

Verzending: Etiket, een deelwerking van Atelier Groot Eiland vzw – T 02 511 72 10
Hoofdredactie: Joost Vandenbroele
Grafische vormgeving: Wim Didelez
Druk: drukkerij Gillis, 100% gerecycleerd papier
Copyright: Overname van artikels aanbevolen mits bronvermelding. Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Meer nieuws, documentatie en opinies op www.bralvzw.be Plus d'infos, de documentation et d'opinions sur notre site.

Bral is een Nederlandstalige Brusselse vereniging van bewonersgroepen, organisaties en Brusselaars met hetzelfde engagement: een leefbare stad, waar iedereen zich kan verplaatsen, kan wonen en kan vertoeven op een milieuvriendelijke, betaalbare en aangename manier. We zetten ons hier samen met onze leden en partners voor in via lobbywerk en acties, door kennis te verzamelen, op te bouwen en te verspreiden. We steunen Brusselaars in hun strijd en adviseren en sensibiliseren hen. Als onafhankelijke vereniging werken we hierbij altijd vanuit een solidaire visie en met aandacht voor participatie, gelijkheid en diversiteit.

20.000 theoretische woningen en een shoppingcenter

RÉSUMÉ FR P.6



Zo kunnen we het Demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (D-GBP) in zes woorden samenvatten. Het bestaande bestemmingsplan wordt aangepast en moet bepalen welke functies – woningen, kantoren, etc – we waar kunnen inplanten. Belangrijkste – officiële – reden van deze aanpassing: het hoofd bieden aan de galopperende bevolkingsgroei. Het plan zou in september in voege moeten treden. Hoog tijd om enkele belangrijke nieuwigheden van commentaar te voorzien.

Dé grote nieuwigheid van dit plan is dat het de bouw van woningen toelaat in verschillende gebieden die momenteel nog industriegebied zijn. Dat doet men door deze specifieke gebieden om te vormen tot 'ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving' (OGSO'S voor de vrienden). In zo'n OGSO moet dan een mix van werken en wonen tot stand ko-

men. Daar horen vaak nog collectieve voorzieningen (scholen, crèches, etc) bij. En idealiter staat men ook eens stil bij de publieke ruimte.

Voor elke OGSO zou er dus een soort masterplan moeten worden opgesteld. Niet zo simpel als je weet dat er vaak veel prive-partners en overheden be-

Woningen op de terreinen van de Vroegmarkt (MABRU) voor Groenten en Fruit zijn niet voor morgen. Daarvoor moet eerst het - nog te bouwen én te vergunnen - multimodale distributiecentrum op Schaarbeek-Vorming klaar zijn. © Wikimedia Commons, the free media

trokken partij zijn. Die moeten het dus eens geraken over zo'n plan en dus wie wat uitvoert. En het is geen staatsgeheim dat de Brusselse regering in het verleden niet in staat bleek zulke processen in goede banen te leiden. Ambitieuze plannen verzandden vaak in een jarenlange patstelling. Denk maar aan de heraanleg van de Ninoofsepoort of ook aan de richtschema's voor Thurn &

Taxis, het Rijksadministratief Centrum (RAC) of het Weststation.

Als de overheid zich dus niet beter organiseert en wapent om zulke processen de baas te kunnen, is de kans groot dat er gewoon niets zal gebeuren of dat enkel de lekkerste (lees: meest winstgevende) brokken er uit worden gepikt.

Welke impact ?

Het nieuwe Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) – cfr.

het BRAL-standpunt over dit plan in Alert nr. 382 – is zich bewust van deze noodzaak aan betere procedures. Die zijn nodig om daadkrachtig en op een grotere schaal te plannen. Het GPDO is er echter nog niet. De OGSO's wel. Het noodzakelijk kader om één en ander in goede banen te leiden ontbreekt nu dus helaas.

Kortom, met de OGSO's toverde deze regering een wit konijn uit de hoed. Maar de impact ervan is onbekend. Op

zich is het goed dat deze regering open staat voor experiment maar een experiment past men best kleinschalig toe. Een strenge selectie van de gebieden was dan ook nodig geweest. Zo had men de partners uit industriële sector alvast minder in de gordijnen gejaagd. Zij vrezen min of meer dat industrie uit de stad wordt verbannen. Ofwel omdat ze er tegenop zien mee te draaien in dit nieuw concept, of omdat hun activiteiten moeilijk te combineren zijn met woningen of doordat de ex-industrie-gronden waarop ze actief zijn nu eenmaal plots meer geld waard zijn.

Waarom werd dus niet eerst geëxperimenteerd, met enkele gebieden, op kleine schaal? Een en ander had kunnen aantonen dat – mits een goede planning – de creatie van tewerkstelling én woningen wel degelijk kan samen gaan. En de overheid zou er in één ruk



De – gigantische - perimeter van het OGSO Biestebroek. (Kaart uit het openbaar onderzoek, wijzigingen in definitief D-GBP zijn mogelijk.) © BROH

Projectgebieden met bestemming ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving



Ook op dit godverlaten industriegebied tussen twee spoorwegbundels wordt het nu mogelijk woningen te bouwen. De Zenne die er enigszins idyllisch door meandert inspireerde ook Alexandre Chemetoff. Hij stelt in zijn 'Masterplan voor het Kanaal' ook voor om te pleiten voor huisvesting in deze zone. Of het lawaai te harden zal zijn, valt nog af te wachten. © Bral



Wachten op
het D-GBP?
© Bral

door mee kunnen bewijzen dat ze wel degelijk over plankracht beschikt. Nu weet niemand eigenlijk waar we aan beginnen.

Wonen wordt trouwens niet alleen mogelijk in industriegebied, het wordt ook makkelijker gemaakt in kantoorgebieden en gebieden voor collectief belang (bv. de campus van de VUB en het UZ in Jette). Verschillende gebieden van gewestelijk belang – bijvoorbeeld aan het Weststation – krijgen dan weer een hoger percentage woningen toebedeeld.

Shopper op de Heizel

Nog een andere opvallende nieuwigheid is de nieuwe status voor het Heizelplateau. Dat gebied wordt een Gebied van Gewestelijk Belang (GGB). Die statuswijziging heeft verstrekkende gevolgen. Elk GGB – er werden er ondertussen een 15-tal aangeduid – heeft zijn eigen programma en in dat van de Heizel lezen we dat er een shoppingcenter van maximum 72.000 vm² dient te komen. We weten al lang dat de Stad Brussel dat van plan was maar deze wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan verankert nu die politieke beslissing.

Er kan vanaf nu dus veel eenvoudiger en sneller een vergunning worden afgeleverd voor een groot winkelcentrum. Een niet te versmaden voordeel in de huidige race tussen de shoppingcentra. En dan vooral met Uplace in Machelen.

Het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) – een adviesraad waarin zowel de economische, sociale als milieu en mobiliteitsfactoren vertegenwoordigd zijn – luidde nochtans als volgt: “De Commissie verzet zich tegen de oprichting van een

Wie wordt hier beter (lees: rijker) van?

De industriegebieden waar vanaf nu ook woningen kunnen komen, liggen veelal in de kanaalzone. Het is dan ook niet toevallig dat er al een tijd speculatie aan de gang is in deze gebieden. Om deze speculatie te beheersen, beloofde de regering om samen met de wijzigingen aan het bestemmingsplan een systeem te voorzien om de eventuele meerwaarden te belasten. Het besluit dat samen met D-GBP in het Staatsblad zal verschijnen gaat echter over stedenbouwkundige lasten. Die hebben ook hun nut, maar zeker niet hetzelfde als een belasting op meerwaarden.

Het D-GBP voorziet een bestemmingswijziging van een aantal zones voor stedelijke industrie zodat er ook woningen gebouwd kunnen worden (cfr. OGSO's in de tekst hierboven). Voor de betrokken eigenaars betekent dit een belangrijk verschil. Hun gronden krijgen daarvoor immers een hoger potentieel rendement, zelfs voor er ook maar één vergunning is afgeleverd. Vandaag is er niets voorzien dat ervoor zorgt dat een deel van die meerwaarde bij de gemeenschap terecht komt.

Wanneer het omgekeerde gebeurt, namelijk wanneer door een bestemmingswijziging een bepaalde grond aan waarde zou vermin-

deren, bepaalt het Brussels Wetboek Ruimtelijke Ordening (BWRO) nochtans dat de eigenaar een schadevergoeding kan vragen (planlasten).

In Vlaanderen is het systeem van planbaten wel opgenomen in het Decreet Ruimtelijke Ordening en ook Wallonië werkt met wettelijke bepalingen. Het is daarbij logisch dat wie voordeel heeft van de meerwaarde ook de belasting betaalt. In Vlaanderen krijgt de eigenaar dus een aanslagbiljet wanneer die na de bestemmingswijziging de grond verkoopt of een project realiseert.

Andere logica

Het systeem dat Brussel voorbereidt vertrekt vanuit een andere logica. Bij de aflevering van een vergunning vraagt de overheid hier stedenbouwkundige lasten. De bedoeling is een bijdrage te leveren aan de kosten die de gemeenschap moet dragen om het project te laten functioneren. Voor een kantoorcomplex betekent dat mobiliteitsinvesteringen, voor huisvestingsprojecten gaat het om publieke voorzieningen als scholen en crèches. Of met andere woorden: een aantal kosten die bij het project horen, zal de overheid terugvorderen. Het gedeeltelijk “internaliseren van externe kosten”.

De discussie gaat er dan over wat die externe kosten allemaal zijn en welk aandeel de projectaanvrager ten laste moet nemen. De aanvrager kan zelf bepaalde werken uitvoeren en daarna overdragen aan de gemeenschap of hij kan ook een bijdrage leveren aan een speciaal fonds. Die discussies binnen de re-

gering zijn vandaag nog bezig of ondertussen afgelopen.

Stedenbouwkundige lasten zijn specifiek verbonden aan de realisatie van projecten. Dit principe staat al vanaf het begin jaren 90 in de Brusselse stedenbouwwetgeving. Na een arrest van de Raad van State van juni 2009 moesten er dringend een aantal juridisch-technische zaken op punt gesteld worden om het systeem opnieuw operationeel te maken.

Het besluit op de stedenbouwkundige lasten, zullen we binnenkort dus in het Staatsblad kunnen lezen. Maar dat raakt echter niet aan de immo-transacties die nu gebeuren of het laatste jaar gebeurd zijn op de terreinen die met het gewijzigde D-GBP een nieuwe bestemming gekregen hebben. Daarvoor is een systeem van meerwaardebelasting nog altijd nodig.

Hilde Geens

winkelcentrum op de Heizel-site, aangezien er in de buurt al twee projecten voor winkelcentra bestaan en dat een winkelcentrum de internationale aantrekkingskracht van Brussel niet zal verhogen." Bovendien achtte de GOC de aanpassing van het GBP niet nodig voor een evenwichtige ontwikkeling van de Heizel-site.

Waarbij wij graag aanvullen dat het winkelcentrum alleen al de oorzaak zal zijn van 5.800 bijkomende autoverplaatsingen per uur (tijdens piekuren). Enigszins tegenstrijdig dus met de doelstellingen van het gewestelijk IRIS II mobiliteitsplan om de autoverplaatsingen te verminderen met 20% tegen 2020.

Demografisch ?

Verder pretendeert het plan plaats te maken voor 20.000 woningen. Wetende dat de prognoses spreken van 180.000 bijkomende inwoners tegen 2020 is dat sowieso een druppel op een hete plaat. Maar passons. Belangrijker is de nuance dat deze wetswijziging die woningen enkel in theorie mogelijk maakt en dat de broodnodige omkadering nog steeds ontbreekt. Bovendien gaan de bedrijven die gehuisvest zijn op terreinen waar vanaf nu ook woningen kunnen komen, niet van vandaag op morgen verdwijnen.

Vanaf nu kan er veel eenvoudiger en sneller een vergunning worden afgeleverd voor een groot shoppingcenter op de Heizel.

Dit 'demografisch' GBP zal dus hoogst waarschijnlijk zeer weinig zoden aan de dijk brengen als het er op aan komt de verwachte bevolkingsgroei op te vangen. Bovendien is het weinig waarschijnlijk dat de projectontwikkelaars sociale woningen zullen bouwen. Nochtans zal het tekort hieraan enkel nijpender worden.

Een antwoord zoeken op de bevolkingsgroei is op zich natuurlijk een nobel doel. Het verdiende echter een meer doordachte aanpak. Zo weet je bijvoorbeeld best eerst hoe je je openbaar vervoer wil organiseren of welke stukken



Het winkelcentrum op de Heizel-site krijgt de rode loper uitgerold door het D-GBP. Impressie van toekomstig winkelplezier op de Heizel. © KCAP

van je stad je zeker groen wil houden vooraleer je bepaalt waar je nieuwe woningen wil neerpoten of waar je in de hoogte wil gaan. Niets van dat alles echter in dit plan.

Die geïntegreerde aanpak vinden we echter wél terug in dat ander plan in opmaak, het nieuwe gewestelijk ontwikkelingsplan (GPDO). Voor een mo-

gelijk antwoord op de bevolkingsgroei kijkt BRAL dus naar het GPDO. De regering wou hier echter niet op wachten. Mocht het GPDO prioriteit zijn geweest, was het misschien op tijd klaar en hadden we nu een écht kader om de bevolkingsgroei op te vangen.

Steyn Van Assche

Advies GOC: te raadplegen via crd-goc.be
Het D-GBP vind je op de website stedenbouw.irisnet.be (> spelregels > bestemmingsplannen).

|| RÉSUMÉ EN FRANÇAIS ||

PRAS-D: centre commercial et spéculation

Le PRAS démographique (PRDD) est une adaptation du plan d'affectation existant. Celui-ci définit quelles fonctions peuvent être implantées à quel endroit (logement, bureau, équipements publics,...). La principale raison – officielle – de cette adaptation est la croissance démographique galopante. Une des principales nouveautés apportées par le PRAS démographique est la création des Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), par laquelle il est désormais possible de construire des logements dans les zones réservées aux industries. Etant donné la complexité des dossiers et l'absence de plan stratégique des autorités bruxelloises, il est très probable que rien ne se passe ou que seules les zones les plus rentables soient retenues. Une sélection rigoureuse du nombre de ZEMU eût été préférable. Une autre nouveauté frappante est la zone d'intérêt régional (ZIR) du Heysel. Le programme prévoit 72.000m² d'infrastructures commerciales, soit un véritable tapis rouge pour le centre commercial souhaité. Il est peu probable que ce projet réponde à l'enjeu de la croissance démographique et nous apporte autre chose qu'un centre commercial et de la spéculation. La réponse à l'explosion démographique doit plutôt être cherchée du côté du PRDD.

Leven zonder vitamine G(roen)? Neen, dank u.

Veel politici en planners beschouwen groen nog als aangename decoratie van de stad. Mooi, sympathiek maar niet essentieel. Vergissing! Onderzoek toont op spectaculaire wijze aan hoe groot de rol van groen is voor het functioneren van de mens. Wetenschappers spreken zelfs van 'Vitamine G(roen)', net zo belangrijk als de vitamines die je eet. Laat je overtuigen.

Lange tijd werd het belang van groen veelal onderzocht door aan mensen te vragen wat het betekent in hun leven. En af en toe kwam iemand met zotte, zweverige theorieën en vaststellingen. Maar de laatste 15 jaar graven wetenschappers in alle continenten een stuk dieper. Zij baseren zich niet meer uitsluitend op subjectieve gegevens maar kijken ook naar een breed gamma van harde indicatoren: bloeddruk, gewicht, concentratie, misdadafcijfers,... Het is ook de gewoonte geworden om daarbij

abstractie te maken van andere belangrijke factoren zoals inkomen of diploma. De effecten van groen op de mens die zo aan het licht komen, zijn enorm uiteenlopend en vaak erg verrassend. Samen vormen deze studies een impressionante bewijslast dat 'Vitamine G' zo belangrijk is voor de mens dat het een essentieel onderdeel moet zijn van elke leefomgeving. We geven een overzicht van het wetenschappelijke werk op dit vlak aan de hand van twee literatuurstudies (Kuo 2010; Tzoukas 2007).

Fysische en psychische genezing

Een van de eerste studies die een effect van groen op gezondheid vaststelde, was die van Ulrich in Pennsylvania in 1984. Ulrich toonde aan dat patiënten in een ziekenhuis er sneller bovenop kwamen na een operatie als ze uitkeken op wat bomen en gras. Zij bleken ook minder pijnstillers te nemen en minder aandacht te vragen van het verplegend personeel en ze hadden minder medische complicaties.

De academische wereld vond deze studie kennelijk een rariteit want veel jaren lang kreeg Ulrich geen of nauwelijks gezelschap. Zelf ging hij door. Zo merkte hij in 1991 dat videobeelden van natuur de stress bij patiënten verminderden.

Ook elders in de wereld verschenen gelijkaardige onderzoeken. In Japan is



Plaats maken voor natuurelementen op straat leidt tot betere gezondheid, meer gemeenschapsleven en meer veiligheid (Kopenhagen). © PVM

Heb je pijn? Kijk naar een boom!

Analgesic strength	Number of doses					
	Days 0-1		Days 2-5		Days 6-7	
	Wall group	Tree group	Wall group	Tree group	Wall group	Tree group
Strong	2,56	2,40	2,48	0,96	0,22	0,17
Moderate	4,00	5,00	3,65	1,74	0,35	0,17
Weak	0,23	0,30	2,57	5,39	0,96	1,09

Deze pioniersstudie uit 1984 toont dat patiënten die op wat groen uitkijken na enkele dagen drastisch minder pijnstillers gebruiken dan patiënten die louter beton te zien krijgen. Bron: Kuo, 2010

bijvoorbeeld herhaaldelijk vastgesteld dat groen een positief effect heeft op allerlei medische aspecten als bloeddruk, stressniveau, depressies,... Een ander onderzoek vond een duidelijk verband tussen wandelingen in het groen en levensverwachting. Ook het verband tussen groen en obesitas bij kinderen is vastgesteld.

Een van de meest spectaculaire studies (Maas et al, 2009) ontdekte een verband tussen groen in de wijde omgeving van de woning en een groot deel van de klachten in de dossiers bij huisartsen. Cardiovasculaire aandoeningen, nek- en rugklachten, neurologische problemen, spijsvertering worden dus positief beïnvloed door een groene omgeving.

Concentratie en functioneren

Groen helpt ook gewoon om mensen goed te doen functioneren. Een Zweeds

onderzoeksteam onderwierp oudere mensen aan intellectuele oefeningen om hun concentratie te meten. Vooraf mocht de helft van de bejaarden een uurtje in een groene omgeving rusten terwijl de andere helft zich kon terug-

trekken in hun favoriete kamers. Een uur groen had duidelijk een gunstig effect op de concentratie; een uur rusten in je eigen kamer had geen effect.

Een Amerikaanse studie onderzocht dan weer het effect van een groene omgeving op ADHD-patiëntjes van zeven

tot elf jaar oud. Activiteiten in het groen verminderden de symptomen van ADHD, meer dan activiteiten buitenshuis in een niet-groene omgeving en meer dan activiteiten binnenskamers. En Frances Kuo onderzocht in 2001 of er een verband was tussen de aanwezigheid van groen rond sociale woonblokken en de capaciteit van de bewoners om problemen in hun dagelijks leven op te lossen. Bewoners van 'grijze' blokken bleken dagelijkse moeilijkheden minder goed aan te kunnen en ervaren ze als zwaarder en van langere duur dan hun burens in blokken met bomen en gras.

Agressie en sociale gevoelens

Maar de invloed van groen gaat nog verder. Een studie in sociale woonblokken

Stadsbewoners die uitkijken op asfalt en beton rapporteren meer gevallen van agressie en geweld dan hun burens die uitkijken op wat bomen en gras.

in Chicago (Kuo & Sullivan, 2001) toonde aan dat bewoners die uitkijken op asfalt en beton meer gevallen van agressie en geweld rapporteren dan hun burens die uitkijken op wat bomen en gras. Ook vergelijking met de politiestatistieken leidde tot hetzelfde besluit: hoe meer vegetatie rond de woonblokken, hoe minder processen-verbaal voor vechtpartijen, aanrandingen, diefstallen én moorden.

Ook de hoeveelheid groen speelt een rol. In gebouwen te midden van veel groen was de criminaliteitsgraad 52% lager dan in gebouwen met een lage hoeveelheid vegetatie, die het op hun beurt 42% beter deden dan gebouwen zonder groen.

Verschillende onderzoeken suggereren dat het positieve effect van groen te maken heeft met de tijd die bewoners doorbrengen in de publieke ruimte. Groen brengt mensen naar buiten en



In Kopenhagen durft men een stuk verder te gaan dan in Brussel in het vergroenen van straten. © PVM

verbetert de kwaliteit van de contacten tussen bewoners, zo blijkt. Mensen in een groene omgeving kennen hun buren beter, voelen zich beter thuis in hun buurt, en krijgen meer bezoek. Een Nederlands team slaagde er in om op basis van luchtfoto's te voorspellen in welke mate de bevolking van een buurt zich eenzaam voelt. Hoe meer vegetatie er te zien was op de foto's, hoe meer de bevolking sociaal geïntegreerd was en het gevoel had ergens toe te behoren.

Groen op foto

Maar hoe komt toch, dat groen zo veel effect heeft op de mens? Welke mechanismen zijn er precies in het spel? Verondersteld wordt dat een groene buurt mensen aanzet om meer buiten te komen en meer te bewegen. Beweging is erg belangrijk voor de gezondheid en dus zou dat inderdaad de verklaring kunnen zijn. Maar, zo antwoordt Frances Kuo in haar uitstekende werk *Parks and other green environments, essential components of a healthy human environment*, beweging is maar een deel van het verhaal. Uit verschillende onderzoeken blijkt bijvoorbeeld dat een half uur wandelen in het bos uitstekend is voor diabetespatiënten. Maar drie uur aan een stuk fietsen blijkt maar half zo goed te zijn als een half uur wandelen in het bos!

Het is duidelijk dat je niet hoeft te sporten of te wandelen om van groen te



Mensen in een groene omgeving kennen hun buren beter, voelen zich beter thuis in hun buurt en krijgen meer bezoek. Hoe weelderiger je klimplant, hoe meer bezoek dus? © PVM

profiteren. Kijken naar groen of rusten in het groen is op zich al voordelig, zo blijkt. Zelfs alleen nog maar kijken naar groen op foto's heeft effect (Weinstein et al, 2009)! Eén groep studenten kreeg een slideshow met natuurfoto's voorgeschiedeld terwijl de andere helft beelden kreeg van een stedelijke omgeving. In een rollenspel achteraf bleken de 'groene' studenten genereuzer en socialer dan de 'stedelingen'. De studenten van de stadfoto's vertoonden eerder aspiraties als 'financieel succes boeken' en 'bewonderd worden'.

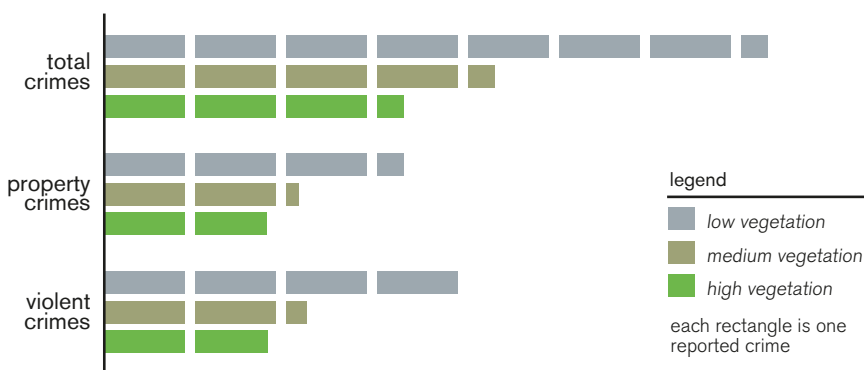
Er is ook nog de theorie van de biofilie, aldus Tzoulas. Mensen zouden een inherente nood hebben om in contact te komen met levende, natuurlijke processen. Klinkt mooi, maar empirisch bewijs is er voor deze theorie vooralsnog niet.

Conclusie

De kennis van de mens over de invloed van groen is vandaag nog te klein om te zeggen hoe het precies op ons inwerkt. Maar dit is in elk geval verpletterend aangetoond: contact met natuur is belangrijk voor de mens. Groene infrastructuur kan bijdragen tot mentale en fysieke gezondheid en tot socio-economische voordelen voor de buurt. Om het met de woorden van Kuo te zeggen: "To promote a healthier, kinder, smarter, more effective, more resilient, more vital populace, communities should be designed to provide every individual with regular, diverse sources of 'Vitamin G'".

Piet Van Meerbeek

Mean number of crimes reported per building with different amounts of vegetation



Deze grafiek toont dat er een verband is tussen de aanwezigheid van groen rond een sociale woonblok en de hoeveelheid criminele feiten die daar gerapporteerd worden. Bron: Kuo, 2010

Bronnen:

- Frances Kuo: *Parks and Other Green Environments: Essential Components of a Healthy Human Habitat*. 2010
- Tzoulas et al: *Promoting Ecosystem and Human Health in Urban Areas using Green Infrastructure: A Literature Review*. 2007



Buurtbewoners Ninoofsepoort: tussen droom en realiteit

Wonen aan de Ninoofsepoort is spannend. Het belangrijke kruispunt op de westelijke kleine ring langs het kanaal kampt met een heuse identiteitscrisis. Er liggen master- en andere plannen op tafel, maar bevoegdheidsversnippering en het blijvend gebrek aan een langetermijnvisie zorgt ervoor dat de ontwikkeling van dit gebied vooral stil staat. Of denkt David Leyssens daar anders over? Hij woont met zijn gezin in 'Terrassen aan de Sluis' langs het kanaal en verzamelt al jaren bewoners in dit dichtbevolkt stuk Brussel rond de vraag voor een groot park.



© David Leyssens

“Het is waar dat de moed je soms in de schoenen kan zakken, maar ik heb besloten om me positief te blijven inzetten. Ik was het beu om te klagen en te wachten. Je kunt je bijvoorbeeld blijven opwinden over het feit dat niemand verantwoordelijk blijkt voor het stuk open ruimte voor onze deur. Ik doe dat niet meer. Ik doe nu vaak mee aan de opruimactie die buurtbewoonster Thérèse elke donderdag organiseert op het Driehoekspleintje. Als we dat breed communiceren of wanneer we daar nog iets extra's aan koppelen, komen daar soms 20 of 30 mensen op af. We bouwden ook een eigen speeltuin op het pleintje. Op die manier leren bewoners en passanten respect krijgen voor hun buurt. Zelfs mannen die betrokken zijn bij de autohandel hier in de wijk, doen soms mee.”

Is het niet aan de gemeente om te investeren in haar wijken?

“Het is waar dat veel mensen die voordien actief waren in de groep, soms afhaken omdat ze de stilstand beu zijn. Ik begrijp dat, maar ik weet ook dat dingen tijd vragen. Misschien niet alles wat wij doen, zorgt voor de grote ommezwaai op het terrein, maar alleen met een positieve energie is het mogelijk om te bouwen aan sociaal weefsel, aan het creëren van meer betrokkenheid.”

Op welke manier denk je dat het tijd aan het keren is?

“In onze wijk komen echt alle niveaus samen. We liggen op de grens van drie gemeenten, met een kanaal als fysieke grens en in een groter gebied

waar zowel privé als publiek eigenaar zijn van terreinen en gebouwen. Door die versnippering is het voor bewoners vaak onmogelijk om te weten tot wie we ons met onze vragen en eisen moeten richten.”

“Voor de zomervakantie organiseerde de minister-president een brede brainstorm over de kanaalzone. Dat gebeurde in het kader van de opmaak van het Masterplan waar de stedenbouwkundige Alexandre Chemetoff mee bezig is. Dit soort van ontmoetingen, dit soort van brainstorms hebben we meer nodig. Voor het eerst konden bewoners als gelijkwaardige partner met beleidsmakers praten. Het is absoluut aan de minister-president van Brussel om die regierol te spelen. Maar écht leiderschap ontbreekt nog altijd. Een masterplan laten opstellen is een eerste stap, maar ook in de opvolging van nieuwe realisaties moet iemand de touwtjes in handen houden. Versnippering dreigt tot stilstand te leiden.”

De Ninoofsepoort is de locatie voor een nieuwe Pic Nic the Streets-actie. Waarom?

“Veel mensen spreken over de Ninoofsepoort en over de Heyvaertwijk, maar kennen onze buurt eigenlijk niet. Zo'n actie kan daarbij helpen. Natuurlijk willen we ook concrete vragen op de politieke agenda zetten. Je kunt hier heel snel voelen dat hier te weinig open ruimte en groen is bijvoorbeeld. En het is heus niet alleen de rijke middenklasse die dat vindt. Naast ons zijn er nog andere actieve netwerken van bijvoorbeeld moslimvrouwen of van de clubs in de Heyvaert-sportzaal. Zij hebben hetzelfde gevoel: doordat we in een soort van grensgebied liggen, worden we vaak vergeten. De *gardiens de paix* van Molenbeek zien we hier bijvoorbeeld nooit. Die sociale controle doen de bewoners dan maar zelf. Anderzijds brengt de sportzaal nu wel veel nieuwe mensen naar de wijk.”

Welke rol zie jij voor de bewoners in de heraanleg van de Ninoofsepoort?

“Ik denk vooral dat we niet te theoretisch moeten willen zijn, maar dat we concrete voorstellen moeten doen. Als er een groene ruimte of een park komt,

zien we daar bijvoorbeeld liever geen tram door rijden. We willen participatief zoveel mogelijk wegen op het dossier, maar vooral door zo duidelijk mogelijk te zijn. En we blijven vragen om transparantie en een duidelijke coördinator.”

onze wijk rijk is, wonen hier niet eens. Om 17u sluiten ze de deur achter zich en vertrekken ze naar hun villa in het rijke zuiden van Brussel. Anderzijds merken we wel dat we aansluiting vinden bij de kleinere spelers in de auto-

||| RÉSUMÉ EN FRANÇAIS |||

Les habitants de la Porte de Ninove n’attendent pas la politique

David Leyssens est le porte-parole d’un groupe d’habitants des environs de la Porte de Ninove. Cette zone, qui se situe à la frontière de trois communes, en bordure du canal et sur un carrefour important du petit Ring Ouest, souffre d’une réelle crise identitaire. Parmi les initiatives prises par David figure notamment la création d’une petite plaine de jeux au Triangle. “Il manque encore toujours un véritable coordinateur pour tous les projets qui concernent la zone du canal. Nous adoptons l’attitude la plus constructive possible et faisons des propositions claires et concrètes. Nous nous efforçons avant tout de renforcer le tissu social à travers des actions hebdomadaires de nettoyage et une fête de quartier de temps à autre”. David préférerait voir le commerce de voitures à grande échelle quitter le quartier Heyvaert bien que, d’après lui, le commerce informel qui tourne autour de celui-ci ait sa place dans le quartier.

De autohandel biedt geen meerwaarde voor de buurt.

Het biedt heel weinig tewerkstelling en kwalitatief wonen is erdoor onmogelijk.

Hoe kijk jij aan tegen de aanwezigheid van de autohandel?

“Die legt uiteraard een enorme druk op onze wijk. Jaarlijks worden hier 250.000 auto’s verhandeld. Dat is uiteraard niet houdbaar. De autohandel biedt geen meerwaarde voor de buurt. Het biedt heel weinig tewerkstelling en kwalitatief wonen is erdoor zo goed als onmogelijk. Het brengt een heel diverse groep mensen naar onze wijk. Dat is op zich geen probleem, maar die mensen wonen hier niet. Ze komen hier als toeristen, tonen op geen enkele manier respect voor de leefomgeving, en ze zoeken geen aansluiting met wie hier woont. Ook de Libanese eigenaars van de enige vier grote exportbedrijven die

handel. Zij komen soms zelfs naar de buurtfeesten die we organiseren. Ook de informele economie – auto’s die voor ze naar Afrika vertrekken volgepropt worden met matrassen etc – verdient zeker een plaats in een wijk als de onze. Maar dat moet dan wel transparanter en beter georganiseerd.”

Joost Vandenbroele

De Facebook-groep ‘Porte de Ninove/ Ninoofse Poort: un GRAND parc! Een GROOT park!’ heeft 245 leden. Je kunt David bereiken via david.leyssens@gmail.com of je kunt hem op donderdag vinden op het Driehoekspeintje.



Tour & Taxis: toujours pas de grand parc urbain

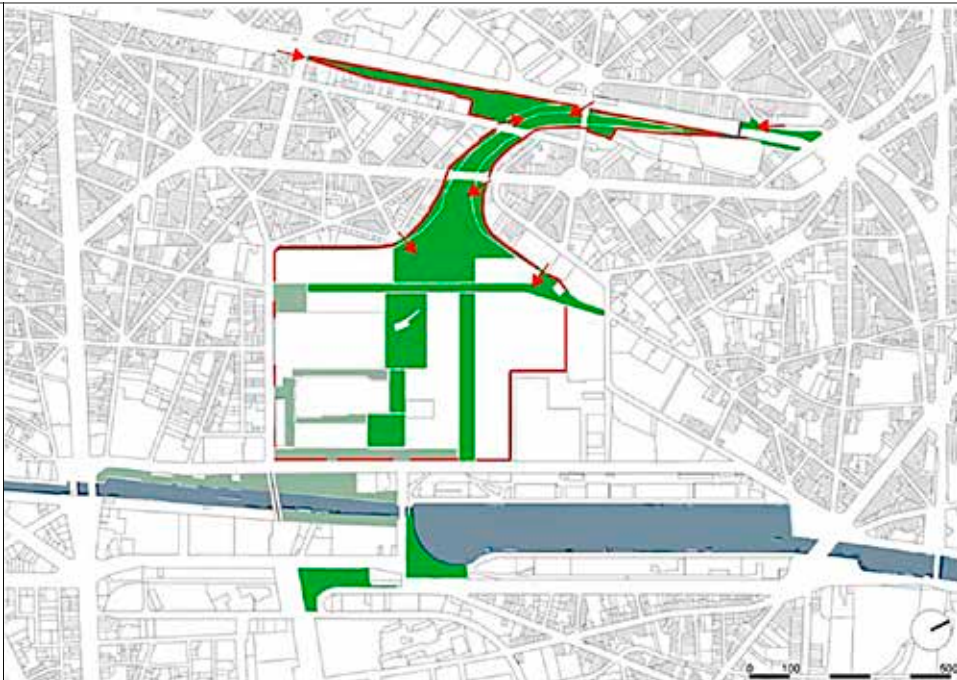
Cinq années après l'annonce de l'aménagement d'un parc régional le long du canal et sur le site de Tour & Taxis, les portes du site restent fermées aux riverains. Et il semble que cette situation soit appelée à durer. Dommage.

Des terrains de sport et de jeux ainsi que des espaces verts sont essentiels à la qualité de vie dans une ville densément peuplée. Or, c'est précisément ce qui manque dans les quartiers voisins de Tour & Taxis. Et par extension dans tous les quartiers centraux de la zone du canal. Cette partie de Bruxelles compte pourtant un grand nombre de jeunes, et la densité d'habitants y est très forte alors que les espaces verts privés sont rares, voire inexistants. Par ailleurs, le nombre élevé de voitures de passage ou en stationnement réduit encore l'espace susceptible de servir d'aires de jeux informelles. Faut-il dès lors s'étonner si une large proportion des habitants de ces quartiers fondent de grandes espérances sur le site voisin de Tour & Taxis ?

Schéma directeur

Le manifeste 'Tour & Taxis: TouT Publiék' publié en 2006 formule pour la première fois à haute et intelligible voix la demande d'espaces verts et d'aires de jeux sur ce site. Ce 'manifeste' – une liste de priorités rédigée par les riverains de T&T – est le fruit d'un processus de consultation coordonné par le Bral qui visait à impliquer le maximum de personnes dans le schéma directeur que la Région était en train d'établir. Yota!, le projet participatif de l'asbl JES Stadslabo, a organisé la participation des enfants et des jeunes, qui représentent 30% de la population dans les quartiers voisins de T&T.

Lors de l'élaboration du schéma directeur, Yota! a réuni un groupe d'adolescents pour un premier projet participatif, une plaine de construction. Les trois



En 2010, la Région de Bruxelles-Capitale a demandé au célèbre architecte paysagiste Michel Desvigne de préparer un projet en vue d'un réseau d'espaces publics complémentaires dans la zone de Tour & Taxis. © Michel Desvigne

étés qui ont suivi, plus de 300 enfants et adolescents bruxellois ont joint leurs efforts pour aménager une plaine de jeux et de sport temporaire dans ce lieu emblématique proche du canal. Cette action, mais aussi le dialogue noué avec ces jeunes Bruxellois, montrent qu'il y a dans cette zone un besoin criant d'espaces verts de qualité, de préférence associés à une offre d'animations variées. Sur la base du processus de consultation et concertation auprès des riverains, organisé par le Bral, une proposition très explicite a été émise dans le manifeste: "Donnez-nous un parc d'au moins 10ha qui servira d'axe structurant pour le développement ultérieur du site." Et encore: "d'abord un parc, les bâtiments ensuite". À la plus grande joie de tous, cette demande a été prise en compte dans le schéma directeur. En juillet 2008, le Ministre-Président de l'époque disait ceci: "La structure du site est fondée sur un espace public important qui conditionne les aménagements." Ainsi un parc de 20ha (dont 10ha sur le site de Tour & Taxis) est la colonne vertébrale du schéma directeur

autour de laquelle devront s'articuler toutes les activités. "Il s'agit du plus grand parc de Bruxelles créé depuis le XIX^e siècle. Il est important que les riverains se retrouvent dans ce projet."

Des places de quartier surchargées

Dans les années qui ont suivi la première plaine de construction, Yota! a élargi son champ d'action aux espaces publics des quartiers environnants. Enfants, parents, personnes âgées,



en vue

adolescents, tous ont besoin d'espaces publics accueillants au coin de la rue. En l'absence d'alternative digne de ce nom, les jeunes adultes masculins monopolisent une grande partie de ces espaces publics trop peu nombreux (et trop petits). Il y a donc trop de besoins contradictoires sur une surface trop

parer un projet en vue d'un réseau d'espaces publics complémentaires dans la zone de Tour&Taxis. L'architecte évoque une 'chaîne de parcs' formant un tout continu qui s'étend de la place Émile Bockstael et du boulevard Belgica jusqu'au canal en passant par le site de Tour&Taxis. Principale caractéristique: il s'agit d'un 'parc en évolution'. La première phase consiste en l'aménagement d'une pelouse centrale sur le site de T&T, le long d'un

Choix

Or, jusqu'à présent, cette première phase est toujours dans les cartons. La pression qui s'exerce sur les espaces publics dans les quartiers avoisinants ne faiblit pas. Nous demandons aux différents niveaux de pouvoir d'agir. Tranchez dans le vif! Instaurez une communication claire et globale concernant le calendrier et les plans concrets des différents projets prévus sur le site de T&T et alentours. Lancez AUJOURD'HUI la première phase d'aménagement du parc et osez miser pleinement sur une forme sincère de participation. Les riverains et les Bruxellois dans leur ensemble attendent depuis plus de cinq ans que toute le site s'ouvre avec la réalisation du parc. Et dans la vie d'un jeune, cinq ans, c'est une éternité!

Caroline Claus, Yota! (JES vzw)
Steyn Van Assche (BRAL vzw)

Deze tekst ('Nog steeds geen zicht een groot stadspark') verscheen eerder in het Nederlands als opiniestuk in Brussel Deze Week (juni 2013) en op brusselnieuws.be.

La rénovation d'une place de quartier ou d'un parc doit être intégrée dans un cadre beaucoup plus vaste et mise en corrélation avec d'autres équipements.

petite. La remise en état, voire la création de quelques petites plaines de jeux (ou espaces verts) – généralement du fait d'administrations différentes – ne changera rien à l'affaire. La rénovation d'une place de quartier ou d'un parc doit être intégrée dans un cadre beaucoup plus vaste et mise en corrélation avec d'autres équipements et projets concernant cet environnement urbain, y compris les projets concernant Tour&Taxis. Le plan de Michel Desvigne rencontre ce besoin. Dans ce contexte, il est évidemment impossible de faire l'impasse sur une collaboration entre les divers niveaux d'autorité.

Concrétisez le Plan Desvigne !

En 2010, la Région de Bruxelles-Capitale a demandé au célèbre architecte paysagiste Michel Desvigne de pré-

fossé de drainage reliant le pont du Jubilé au canal. Les plans, présentés lors d'un débat public qui s'est tenu en juin 2011 dans le quartier maritime, à l'initiative du comité de quartier Maritime soutenu par le Bral, ont été approuvés par le gouvernement bruxellois. Le lancement de la première phase du parc était programmé pour le printemps 2012.

22/09 – Famille-event op T&T

JES vzw (Jeugd en Stad), JNM (Jeugdbond voor Natuur en Milieu), BRAL en de gemeenschapstuin Thurn & Taxis organiseren op de 22 september 2013 (Autovrije Zondag) een familiale activiteit voor jongeren én hun ouders in en rond de site van Thurn & Taxis. Verrassende natuur, verwarrende stedenbouw en vernieuwende participatietechnieken zijn zeker van de partij. Start om 14u aan de Picardstraat (ingang site naast de Circuschool).



Voetgangers in Brussel, eindelijk de wind mee?



De Brusselse voetganger heeft lang in de kou gestaan. Stilaan lijkt de politieke wind uit de juiste hoek te waaien. “We moeten de voetganger verwennen”, zegt het onlangs goedgekeurde Strategisch Voetgangersplan van het Brussels Gewest. Vanwaar deze veelbelovende woorden? Wat kunnen we ermee aanvangen?

De Brusselse buurtcomités en actiegroepen ijveren al jaren voor een betere omgevingskwaliteit en mobiliteitssituatie. De laatste tijd eist vooral de voetganger de aandacht op, culminerend in de bezettingsacties van het Beursplein, de Elsensesteenweg en de Ninoofsepoort. De voetganger heeft dus zowel de schijnwerpers van de politiek als het maatschappelijke middenveld op hem gericht. Hoe krijgt hij dat voor elkaar?

De voordelen van stappen in de stad zijn legio en behoeven nauwelijks beoog. Stappen is goed voor mensen én hun omgeving. Voor de gezondheid, sociale cohesie en de lokale economie – al zijn handelaars daarvan soms moeilijk te overtuigen. Stappen, iedereen kan het, iedereen doet het.

Omwegen

Maar helaas. Ondanks het enorme potentieel kun je Brussel vandaag nog geen voetgangersstad noemen. Een groot deel van de openbare ruimte is exclusief gereserveerd voor auto's en ontoegankelijk voor voetgangers. De stad wordt ook in stukken gehakt door de ene na de andere barrière: het kanaal, spoorlijnen, stadssnelwegen als de Kleine Ring. Voeg daar nog de omwegen aan toe rond monotone kantoor- of industriegebieden, ontoegankelijke zones als het Koninklijk Domein of het VRT/RTBF-terrein en voilà, een voetganger stapt in de auto of op de bus.

Zelfs de mooie parken, voetgangersgebied bij uitstek zou je zeggen, vormen soms een hindernis. Dankzij poorten en hekken allerhande, loopt de kortste weg er vaak niet eens doorheen. Bo-

vendien zijn ze 's avonds meestal niet toegankelijk.

In Brussel is het verschil tussen de werkelijke wandelafstand en de afstand in vogelvlucht groot. Leesbaarheid van voetgangersroutes is vaak een probleem. De kortste weg om een boulevard over te steken is vaak lastig te vinden, waardoor de psychologische afstand nog groter wordt. Aangrenzende

wijken liggen in de hoofden van mensen soms mijlenver uit elkaar.

Korte afstanden

Toch heeft Brussel alles om voetgangersstad te worden. De stad is compact en dichtbebouwd (laten we Parijs *intra-muros* voor één keer niet als vergelijking nemen). De multipolaire stadsstructuur is een schitterende troef. De oude dorpskernen buiten de Vijfhoek kunnen knooppunten worden in een gewestelijk voetgangersnetwerk. Daardoor hoeft het centrum van Brussel geen voetgangerseiland te zijn, zoals in andere steden. Voorzieningen bevinden zich op loopafstand. De 'stad van de korte afstanden' geldt bovendien als ruimtelijke ontwikkelingsmodel in het



GPDO. De typische vooroorlogse stedenbouw met zijn geringe kavelbreedte en blok grootte zorgt voor een visuele complexiteit die aangenaam is voor voetgangers. En de Brusselse hellingen zijn voor voetgangers minder een probleem dan voor fietsers.

De voornemens van het Voetgangersplan

De straatpicknicks en andere happenings richten zich tot nu toe op straten en pleinen die onder gemeentelijk beheer vallen. Het zijn dus acties tegen het gemeentelijk voetgangersbeleid, of het ontbreken daarvan. Maar wat doet het Gewest?

De goede voornemens in het Voetgangersplan scheppen verwachtingen: tegen 2040 moet Brussel een voorbeeldige voetgangersstad zijn, met een percentage verplaatsingen te voet vergelijkbaar aan Barcelona, Lyon en Zürich. Om daar toe te komen gaat het plan uit van tien principes, de zogenaamde GO10: fijnmazig netwerk, rechtstreekse en continue routes, vlotte intermodaliteit,

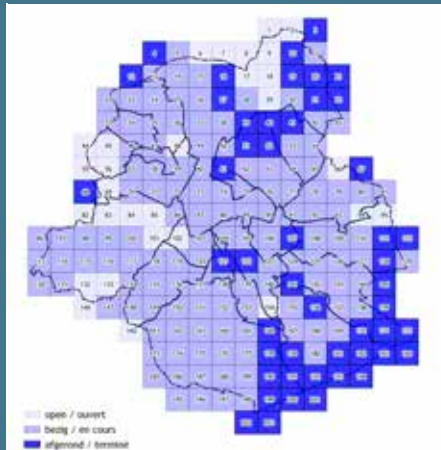
Een stedelijke omgeving als Brussel biedt kansen, doordat er relatief veel voetgangers zijn.

beleving, meer ruimte, fysiek comfort, universeel, magneten, gegarandeerde veiligheid en rustig verkeer.

Die principes zijn vertaald naar behoorlijk concrete beleidsaanbevelingen: waar mogelijk komt er tenminste elke 100 meter een voetgangersdoorsteek door bouwblokken. Elk zebrapad langer dan twee meter krijgt een eilandje. Stoplichten worden zo afgesteld dat er een 'groene golf' ontstaat voor voetgangers.

Maar, het plan is niet of nauwelijks plaats-specifiek. Het geeft niet aan waar de overheid moet ingrijpen. Veel gehoorde kritiek: het Voetgangersplan is een catalogus van goede intenties, zonder ruimtelijke uitvoeringsvoorstellen. Maar laten we niet vergeten dat het een strategisch plan is, geen actieplan. Andere beleidsinstrumenten als het GPDO

Bral is de enige Nederlandstalige vereniging in Brussel die zich professioneel bezighoudt met zowel stedenbouw, mobiliteit als leefmilieu. Dat betekent uiteraard niet dat wij geen partners hebben waar we intensief mee van gedachten wisselen en waar wij van leren. Vaak hebben zij expertise waar wij inspiratie uit putten. Daarom geven we hen een plaats in onze Alert. Ze mogen van ons zeggen waar het voor hen op staat, wat voor hen het heetste Brusselse hangijzer is, waar ze van wakker liggen. Als dit in de lijn ligt van wat wij denken, zo veel te beter. Als we niet overeenkomen, geen probleem.



Via de website www.stapas.be kan iedereen zich inschrijven om de trage wegen van een vierkante kilometer in Brussel te inventariseren.

en de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) moeten de goede intenties dus hard maken. Ook de gemeenten zullen zich hier aan moeten aan houden.

Langzaam maar zeker

Het Gewest heeft de deur dus opengezet voor voetgangers. Het is nu aan het middenveld om de handen ineen te slaan en hiervan te profiteren.

Een eerste concretisering is alvast het project **Stapas**. **Trage Wegen vzw** onderzoekt op initiatief van de Brusselse staatssecretaris van mobiliteit en Mobiel Brussel de actuele staat van alle autoluwe wegen van het Gewest. Dat is nodig voor het maken van een voetgangerskaart, een routeplanner én om concrete verbeteringsvoorstellen aan het voetgangersnetwerk te doen. Een hele klus, waarvoor een flink aantal vrijwilligers geronseld worden. **Trage wegen** maakt zoveel mogelijk gebruik van de kennis van plaatselijke bewoners, die op hun beurt het meest gebaat zijn bij een degelijke voet-

gangersinfrastructuur. Het project gebruikt het contact met bewoners als hefboom om het stappen in Brussel te promoten.

Trage Wegen vzw heeft een tiental jaren ervaring met dergelijke projecten in Vlaanderen en richt zich behalve op de mobiliteitswaarde ook op het recreatieve, ecologische en cultuurhistorische aspect van trage wegen. Een stedelijke omgeving als Brussel biedt kansen, doordat er relatief veel meer voetgangers zijn dan op het platteland, maar ook vanwege de mogelijkheid om de *modal share* van verplaatsingen te voet flink te vergroten. Omdat trage wegen de afstand voor voetgangers verkorten vergeleken met die voor automobilisten.

Cultuurverandering

Het voetgangersplan is een strategisch plan en geeft de richting aan voor toekomstige beleidskeuzes. "Eerst de voetgangers, daarna de gebouwen", staat er. De voetganger als uitgangspunt voor elk stedenbouwkundig project. Dit moet doordringen tot alle betrokken beleidsniveaus en -sectoren. Niet alleen mobiliteit, maar ook leefmilieu, stedenbouw en ruimtelijke ordening. Niet alleen het Gewest, maar zeker ook de gemeenten. Een lange weg te gaan. Actiegroepen en buurtcomités pleiten sinds lang voor een goed voetgangersbeleid. Nu zouden ze beleidsmakers een duwtje in de rug moeten geven door gebruik te maken van het platform dat het Gewest biedt.

Een "hefboom en inspiratiebron om een cultuurverandering teweeg te brengen", noemt het Voetgangersplan zich. Tot de Gewestregering begint deze cultuurverandering dus door te dringen. Alvast een stap in de goede richting.

Geert te Boveldt

Projectcoördinator/Coordinateur de projet
STAPAS - Trage Wegen vzw
www.tragewegen.be
geert.teboveldt@tragewegen.be



België haalt minder dan vijf procent van haar ontvangsten op via milieubelastingen en zit daarmee onderaan de Europese rangschikking.



Vergroening van de fiscaliteit staat al lang op het verlanglijstje van de milieubeweging, maar de laatste jaren staan we niet meer alleen. Het IMF, de OESO en de Europese Commissie zijn ons komen gezelschap houden. Voor deze instanties is dat een

kunnen en de werkgeversbijdragen zelfs met 10 tot 13%. Arbeid wordt dan significant goedkoper. Dingen maken of herstellen ook.

Natuurlijk is een fiscale hervorming zeer complex en de sociale effecten moeten grondig bestudeerd worden. Bij hogere taksen op energie, gecompenseerd

door lagere lasten op arbeid, zou de niet-actieve bevolking bijvoorbeeld de dupe zijn. Volgens scenario's van het Europees Milieuagentschap (EEA) met een mix van maatregelen zou dan weer iedereen erop vooruit gaan maar is het de middengroep die minder winst boekt. Begeleidende maatregelen zoals herverdelingsmechanismen, isolatiecampagnes, onbelast minimumverbruik... kunnen de sociale nadelen weggommen, zegt het EEA. Dat vraagt natuurlijk opnieuw overheidsinvesteringen maar is belangrijk.

Die belastingen kunnen groener!

van de manieren om onze economie en onze arbeidsmarkt gezond te maken. Een (groene) hervorming van de belastingen staat nu eindelijk op het to-do-lijstje van onze ministers. Dat kan allerlei vormen aannemen: accijnzen, stadstol, afschaffing van bedrijfswagens, taks op pesticiden of luchtverkeer...

België haalt minder dan 5% van haar ontvangsten op via milieubelastingen en zit daarmee onderaan de Europese rangschikking. Het gemiddelde in Europa ligt boven de 6%. In Nederland zijn milieubelastingen goed voor meer dan 10% van de inkomsten. Er is dus zeker ruimte voor verhoging. Johan Albrecht (prof. Economie UGent) rekent ons voor dat, als we de inkomsten uit milieufiscaliteit bijvoorbeeld met drie tot vijf miljard zouden verhogen, de personenbelasting met 7 to 11% naar beneden

seerd door lagere lasten op arbeid, zou de niet-actieve bevolking bijvoorbeeld de dupe zijn. Volgens scenario's van het Europees Milieuagentschap (EEA) met een mix van maatregelen zou dan weer iedereen erop vooruit gaan maar is het de middengroep die minder winst boekt. Begeleidende maatregelen zoals herverdelingsmechanismen, isolatiecampagnes, onbelast minimumverbruik... kunnen de sociale nadelen weggommen, zegt het EEA. Dat vraagt natuurlijk opnieuw overheidsinvesteringen maar is belangrijk.

Een milieubelasting is voor de milieubeweging geen melkkoe. Op de eerste plaats moet het milieuwinsten ople-

veren: het klimaat redden, de mobiliteitsknoop ontwarren, onze afvalberg reduceren... Budgettaire voordelen volgen vanzelf want lagere milieuvervuiling zal onze overheid heel wat kosten besparen. Een taks op overdreven afvalproductie en de kost van onze inzameling zal sterk dalen. Een vorm van rekeningrijden gecombineerd met

Sarah Hollander,
voorzitster Bral

Lees de nota van de milieubeweging 'Groene fiscaliteit kan overheidsfinanciën gezond maken', mét cijfers, over fiscale vergroening op bralvzw.be.

Lees ook het rapport 'Environmental Taks Reform in Europe' op eea.europa.eu (>publications).
