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

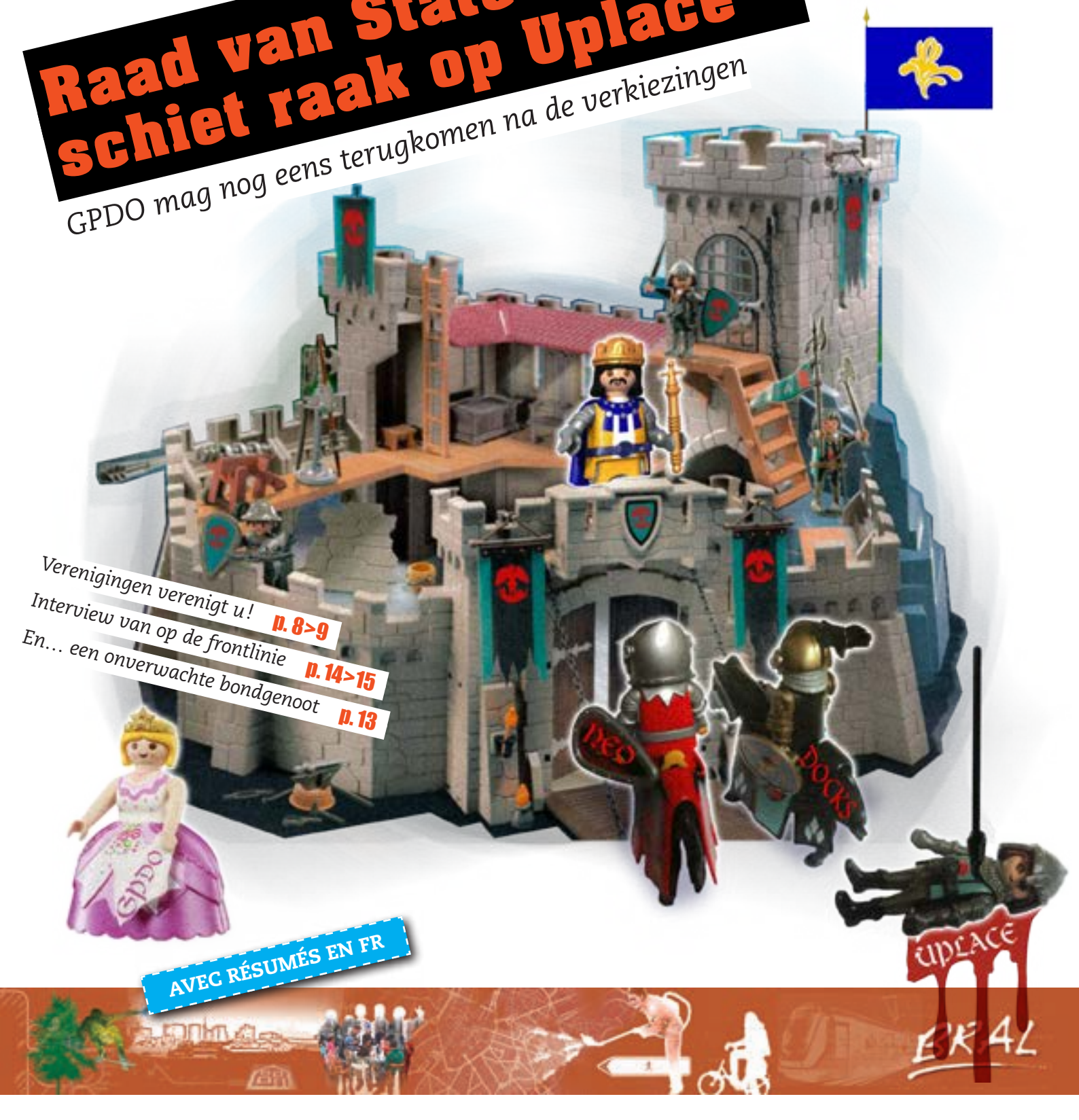
alert

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

tweemaandelijks magazine - afgiftekantoor Brussel X – P3A9102 **jg 24 – nr 387 – maart/april 2014**

Raad van State schiet raak op Uplace

GPDO mag nog eens terugkomen na de verkiezingen



Verenigingen verenigt u! p. 8>9
Interview van op de frontlinie p. 14>15
En… een onverwachte bondgenoot p. 13

AVEC RÉSUMÉS EN FR

inhoud

stadsontwikkeling
shoppingcentra, juridische strijd

Winkelen: vooral iets voor investeerders

3

carte blanche
De Verenigde Verenigingen

Le coeur avant tout: les associations font la différence

beter bestuur gpdo

Hij is er!

10

stadsontwikkeling
groen & gezondheid

Ginette Bauwens op de frontlinie van het activisme

14

edito

Files eisen hun (stads)tol

16

colofon

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: Steyn Van Assche
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.

VLAAMSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE

LEEFMILIEU BRUSSEL
BIM

Winkelen: vooral iets voor investeerders

Sinds de naamsverandering van *Just Under the Sky* naar *Docks Bruxsel* bleef het bijzonder stil in de strijd tussen de geplande winkelcentra. Stilte voor de storm! Uplace (Machelen) voert zijn doodsstrijd, terwijl NEO (Heizel) net een stevige financiële duw in de rug krijgt. En oh ja, Stad Brussel wil een zwemvijver aanleggen in de schaduw van het shoppingcenter op de Heizel. Ondertussen blijft BRAL pleiten voor binnenstedelijk winkelen en zetten we de juridische strijd tegen de drie shoppingmonsters verder.

RÉSUMÉ FR P.7

Vastgoedcertificaten voor winkelcentra blijven een enorm goede belegging op de Brusselse beurs. Volgens de zogeheten Petercam-index waren ze de laatste tien jaar de beste investering op de beurs. Ze bieden een jaarlijks nettorendement van 7%. Terwijl bestaande winkels in de binnenstad vandaag minder renderen. Ter vergelijking: een m² winkelruimte in de Nieuwstraat levert vandaag een rendement op van 4,5%.

"Shoppingcentra zijn echte financiële producten, die worden uitgewisseld en doorverkocht."

Dat rendement ligt ook veel hoger dan bij de kantoorcertificaten. Een precies percentage vonden we niet, maar diezelfde Petercam-index beschrijft dat langetermijnbeleggers van kantoorcertificaten er de laatste jaren "bekaaid zijn vanaf gekomen". Dat is onder meer te wijten aan het jarenlange overschot aan kantooroppervlaktes in Brussel en de Rand.

Volgens **Christian Lasserre**, consultant en expert in de immobiliënsector, zijn het dezelfde beleggers die tien jaar geleden in de winstgevende kantoormarkt investeerden, die nu hun geld inzetten op winkelcentra. "Het openen van de Europese grenzen en een versoepeling van de wetgeving op de inplanting van winkelcentra liggen mee aan de oor-

We kunnen gerust zeggen dat de Brusselse overheden makkelijker geld op tafel leggen voor winstgevende 'nieuwe handelswijken' aan de rand van de stad dan voor de uitdagingen in de stad.
© BRAL/Le Soir

zaak hiervan", verduidelijkte Lasserre onlangs in een interview in La Vif.

Geen maatschappelijke winst

Volgens **Jean-Luc Galonger**, professor aan de provinciale hogeschool Condorcet in Mons en voorzitter van het Expertisecentrum Centrummanagement (CEMA), hanteren die investeerders een pure commerciële logica: "Hun bedoeling is vooral om zo'n hoog mogelijk huurprijs voor de handelsruimtes te bekomen om die dan zo duur mogelijk door te verkopen. Het belang voor de winkeluitbaters en de rentabiliteit op lange termijn komen maar op de tweede plaats", aldus Calonger. "Shoppingcentra zijn echte financiële producten, die worden uitgewisseld en doorverkocht zonder afstemming met de realiteit van de markt en vooral, zonder afstemming met het terrein."

Het CEMA deed tussen 2000 en 2010 onderzoek naar de impact van de verschillende soorten winkelcentra op hun onmiddellijke omgeving. "De beloftes van investeerders zijn altijd dezelfde: ons project gaat werkgelegenheid creëren, het gaat de aantrekkelijkheid van de buurt verhogen,... maar altijd stellen we vast dat dit ten koste gaat van bestaande commerciële ruimtes en dus van jobverlies elders." De nadelen en de kosten voor de samenleving zijn voor investeerders van geen belang. Want wat moet een belegger zich nu aantrekken van de mobiliteits- en gezondheidsproblemen rond het project waarin hij investeert? Als hij zijn product maar verkocht krijgt vóór die problemen er zijn.

Juridische strijd BRAL

Het is tegen die commerciële logica en niet-duurzame, winstgerichte marktmechanismes dat BRAL zich blijft verzetten. De ongebreidelde bouw van meer shoppingcentra is een aanslag op ons stadsweefsel en de sociale cohesie.

UPLACE

Samen met **Greenpeace** en **Bond Beter Leefmilieu** voert **BRAL** een juridische strijd op drie fronten tegen dit winkelcomplex nét over de gewestgrens. En het begint er stilaan op te lijken dat we het pleit gaan winnen.

Alles begon met de ondertekening van de zogeheten Brownfieldconvenant in juni 2009. Dat convenant engageert de Vlaamse regering om tijdig vergunningen af te leveren en

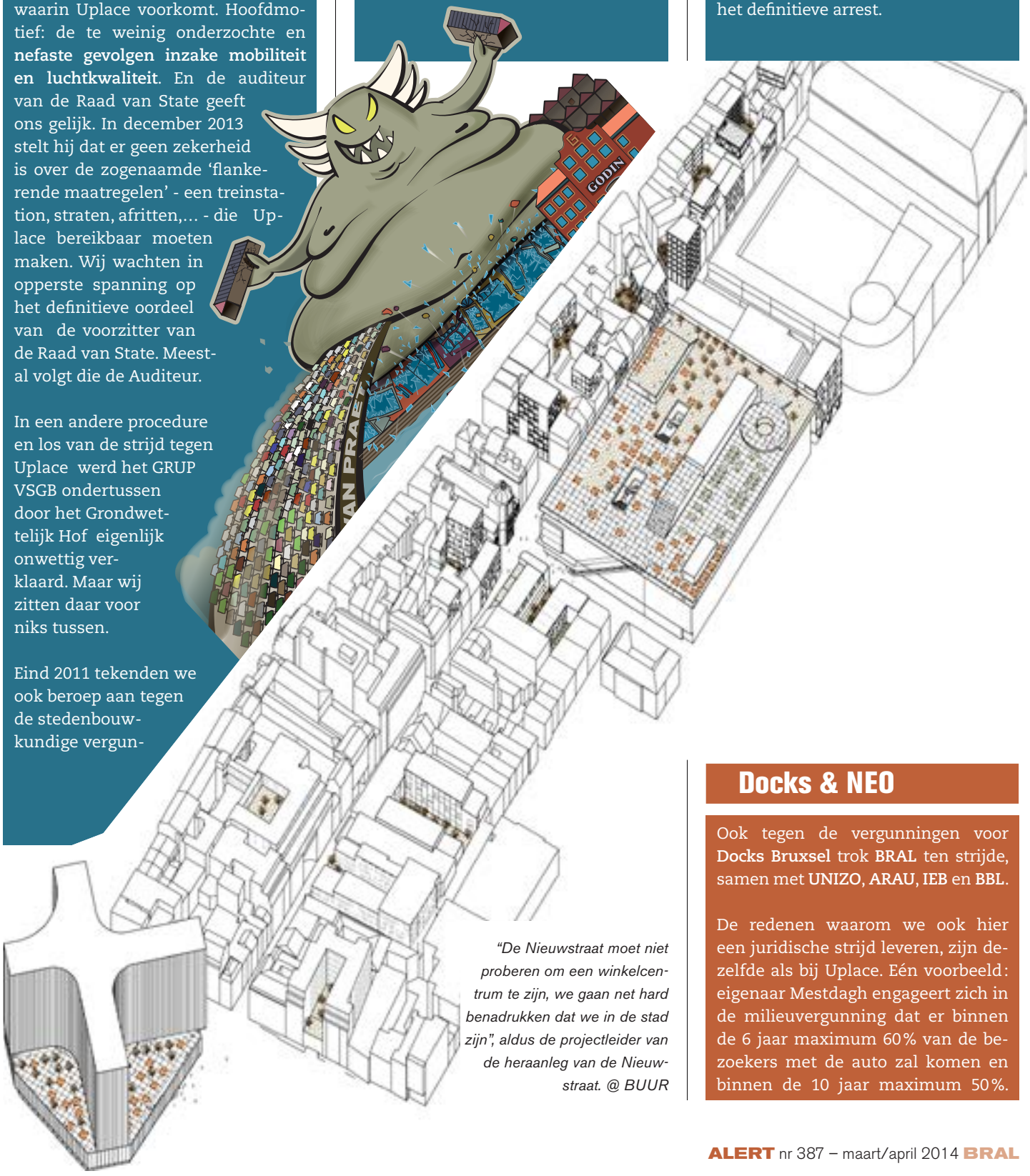
Net zoals bij Uplace zal de gemeenschap aardig mogen bijdragen aan Docks Bruxsels, een zogezegd privéproject. En ook hier is er heel wat onzekerheid omtrent de noodzakelijke 'flankerende maatregelen' en de mobiliteitsinvesteringen. © Docks Bruxsel / tvbrussel

maakt duidelijke afspraken over de mobiliteitsinfrastructuur. De engagementen uit dit convenant worden - ondanks een heel reeks negatieve adviezen - in december 2011 hard gemaakt in het **Ruimtelijke Uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel** (GRUP VSGB). We vragen dan ook bij de Raad van State de nietigverklaring van het stukje GRUP waarin Uplace voorkomt. Hoofdmotief: de te weinig onderzochte en **nefaste gevolgen inzake mobiliteit en luchtkwaliteit**. En de auditeur van de Raad van State geeft ons gelijk. In december 2013 stelt hij dat er geen zekerheid is over de zogenaamde 'flankerende maatregelen' - een treinstation, straten, afritten,... - die Uplace bereikbaar moeten maken. Wij wachten in opperste spanning op het definitieve oordeel van de voorzitter van de Raad van State. Meestal volgt die de Auditeur.

In een andere procedure en los van de strijd tegen Uplace werd het GRUP VSGB ondertussen door het Grondwettelijk Hof eigenlijk onwettig verklaard. Maar wij zitten daar voor niks tussen.

Eind 2011 tekenden we ook beroep aan tegen de stedenbouwkundige vergunning én tegen de milieuvergunning. Het eerste beroep wordt ingediend bij de (Vlaamse) Raad voor Vergunningsbetwistingen. Op een uitspraak is het nog wachten, maar gezien de uitspraak van het Grondwettelijk Hof is het bijna zeker dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen zal besluiten tot vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning.

In ons beroep tegen de in mei 2012 afgeleverde milieuvergunning **volgt de Auditeur van de Raad van State ons opnieuw**: "Bij het verlenen van de milieuvergunning [mag de Vlaamse Regering] er niet zonder meer van uitgaan dat die mobiliteitsinfrastructuurwerken later ook effectief vergund en gerealiseerd zullen worden." Ook hier is het nog even wachten op het definitieve arrest.



"De Nieuwstraat moet niet proberen om een winkelcentrum te zijn, we gaan net hard benadrukken dat we in de stad zijn", aldus de projectleider van de heraanleg van de Nieuwstraat. @ BUUR

Docks & NEO

Ook tegen de vergunningen voor **Docks Bruxsel** trok **BRAL** ten strijde, samen met **UNIZO**, **ARAU**, **IEB** en **BBL**.

De redenen waarom we ook hier een juridische strijd leveren, zijn dezelfde als bij Uplace. Eén voorbeeld: eigenaar Mestdagh engageert zich in de milieuvergunning dat er binnen de 6 jaar maximum 60% van de bezoekers met de auto zal komen en binnen de 10 jaar maximum 50%.

Het stadsbestuur Brussel laat de privé (AG Real Estate) de onderste sokkels van het Muntcentrum renoveren zonder concrete plannen te hebben voor de verdiepingen erboven, waar het nochtans eigenaar van is. © AG Real Estate

Maar hoe dit moet gebeuren en of dit realistisch is, lezen we nergens in de vergunning. Ook al belooft de eigenaar het nieuwe rondpunt aan de Van Praetbrug te financieren, het zal vooral de belastingbetaler zijn die op lange termijn zal moeten bijdragen. Want wie betaalt voor meer en frequenter openbaar vervoer naar Docks, de link met het station van Schaarbeek of het onderhoud van het rondpunt ? Of voor de maatschappelijke kost die het extra vervuilende autoverkeer de komende jaren met zich meebrengt ? Juist ja. Net zoals bij Uplace zal de gemeenschap aardig mogen bijdragen aan dit zogezegde privéproject. En ook hier is er heel wat onzekerheid omtrent de noodzakelijke 'flankerende maatregelen'.

En dat is niet anders bij het **NEO-shoppingproject** dat de Stad Brussel nu samen met het Gewest op de Heizel wil neerplanten. Er zijn nog geen vergunningen aangevraagd of juridische procedures lopend, maar de constructies die ze hier samen met private ontwikkelaars opzetten, vragen opnieuw heel wat financiële inspanningen van de belastingbetaler. In een recente ordonnantievoorstel engageren het Gewest en de Stad zich tot een bijdrage van maar liefst 335 miljoen euro (Stad en Gewest elk 167 miljoen). Dat is niet alleen voor het shoppinggedeelte maar voor het volledige stadsproject. Maar die omkadering is wel noodzakelijk voor een bloeiend shoppingcenter.

En in het centrum ?

Vallen die perifere aspiraties nu te rijmen met de ambitie om ook het stadscentrum als winkelcentrum te promoten ? Afgaande op de recentste cijfers : neen. De engagementen die de Brusselse overheden nemen voor het welslagen van

buitenstedelijke centra staan in schril contrast met de publieke middelen die diezelfde overheden de komende jaren inschrijven voor bijvoorbeeld de aanpak van de Vijfhoek.

stad. Publieke middelen moeten prioritair naar onderwijs en betaalbare huisvesting gaan, maar dienen ook om het bestaand stadsweefsel aantrekkelijker te maken. En dus voor de verbetering van de mobiliteit voor zachte

Wie betaalt voor meer en frequenter openbaar vervoer naar Docks en voor het onderhoud van het nieuwe rondpunt? Of voor de maatschappelijke kost die het extra vervuilende autoverkeer de komende jaren met zich meebrengt?

De meest opvallende voorbeelden voor Brussel : voor de studies over en de heraanleg van de Brusselse Nieuwstraat en omgeving budgetteert de Stad Brussel tot 2015 slechts 3,5 miljoen euro. Verder laat het stadsbestuur Brussel de privé (AG Real Estate) de onderste sokkels van het Muntcentrum renoveren zonder concrete plannen te hebben voor de verdiepingen erboven, waar het nochtans (samen met BPost) eigenaar van is. En voor de studie en de inrichting van de centrale lanen ("Een nieuwe hart voor Brussel !"), zijn er nog geen budgetten vrijgemaakt. De gesprekken met de publieke geldschieter Beliris moeten zelfs nog goed en wel beginnen. In het collegebesluit van januari 2014 dat de grote principes van die heraanleg moet vastleggen, staat alvast geen enkel concreet financieel engagement.

Conclusie

We kunnen gerust zeggen dat de Brusselse overheden makkelijker geld op tafel leggen voor winstgevende 'nieuwe handelswijken' aan de rand van de stad dan voor de uitdagingen ín de weggebruikers en de kwaliteit van de publieke ruimte. En dus niet voor de omkadering en bereikbaarheid van semi-privéprojecten.

Joost Vandenbroele

Bronnen o.a. :
- Belgian Real Estate Magazine, Property Talk 9 – april 2013.
- "Centres commerciaux – 1,3 million de m² en projet', Le Vif n° 40, 4 octobre 2013, Frédérique Masquelier (p.42-46)
- Stad Brussel - Collegebesluit 'Een nieuw hart voor Brussel !', januari 2014
- Ordonnantievoorstel betreffende NEO (Brusselse Parlement) – 22 januari 2014

Rudi Vervoort, minister-president van het Brussels Gewest, en Yvan Mayeur, burgemeester van Stad-Brussel. Samen zijn ze goed voor 335 miljoen euro financiële input in het Neo-project op de Heizel. @ Facebookpagina Rudi Vervoort

||| RÉSUMÉ EN FRANÇAIS |||

Le shopping: surtout intéressant pour les investisseurs

Le Bral poursuit son combat contre les centres commerciaux, c'est-à-dire tant contre le projet agonisant d'Uplace que contre Docks Bruxsel. Des procédures sont en cours contre différents plans et permis.

Nous obtenons régulièrement gain de cause puisque l'auditeur du Conseil d'Etat considère comme nous que les moyens publics destinés à favoriser l'accessibilité d'Uplace sont trop importants. Le gouvernement a traité ce dossier de manière inconsidérée.

Les mêmes arguments sont valables pour Docks. 335 millions d'euros de moyens publics sont investis au Heysel alors que le bénéfice pour la collectivité est très incertain. Les chiffres démontrent en outre que les autorités préfèrent investir des moyens en périphérie, dans des projets lucratifs de 'nouveaux quartiers commerçants', que dans les défis urbains.

Le coeur avant tout: les associations font la différence

Le monde associatif joue un rôle important dans la vie de nombreux Flamands. Mais la société civile a-t-elle encore son mot à dire dans notre société? «*De Verenigde Verenigingen*», une plateforme associative flamande, a mis en place un groupe de travail *Société civile* et identifié les opportunités et les menaces.

En Flandre, la société civile est un assemblage bigarré d'associations de défense de groupes, d'opinions et d'intérêts. Celles-ci naissent d'un groupement spontané de citoyens, mus par un objectif ou un intérêt plus élevé. L'objectif de *Natuurpunt* est par exemple la préservation de la nature tandis que celui de *Koor & Stem* est de fédérer les ensembles ou groupes de musique vocale flamands. Quant au syndicat, son rôle est de défendre les intérêts des travailleurs.

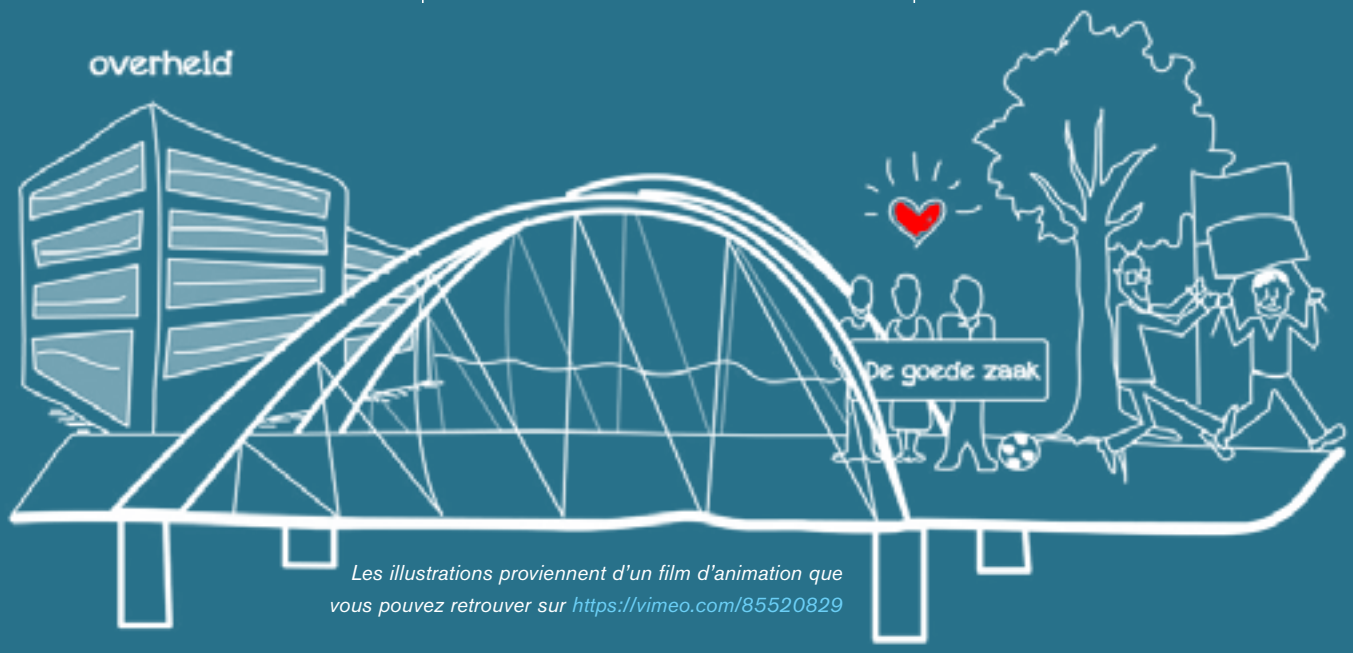
La plupart du temps, ces associations jouent un rôle de passerelle entre le citoyen et les autorités. Elles donnent la parole à la base et participent activement à l'élaboration des politiques. C'est ainsi que *Natuurpunt* siège dans le Conseil pour l'environnement et la nature en Flandre et que le *Forum voor Amateurkunsten* (le Forum des arts amateurs) est impliqué dans l'élaboration de la politique culturelle.

Un sentiment de malaise au sein de la société civile

Toutes ces associations sont aujourd'hui confrontées à une certain nombre de menaces. Traditionnellement, la société civile part du citoyen et se positionne entre les autorités et le marché. Ces associations s'enracinent dans des valeurs et des missions sociétales, plutôt que dans des motivations politiques ou l'appât du du gain. Elles génèrent du lien et de la cohésion sociale, ainsi que de la participation démocratique. Nombre d'entre elles participent de manière critique au débat politique et au débat de société ou s'impliquent dans l'aide sociale depuis des années. Or, ces deux dernières fonctions sont soumises à l'emprise grandissante des pouvoirs publics et du marché.

Les associations et les bénévoles sont de plus en plus confrontés à la réglementation. Leurs frais de fonctionnement sont souvent couverts pour partie par des subsides publics, ce qui les oblige à se justifier jusque dans les moindres détails. La charge administrative qui en découle pèse sur leur fonctionnement de base. C'est comme si les pouvoirs publics n'accordaient plus leur confiance à la société civile.

Par ailleurs, il devient extrêmement difficile, notamment pour les militants, de faire entendre une voix critique. Des procès sont intentés contre des actions ludiques et des procédures en référé portent atteinte au droit de grève. L'asbl anversoise Villanella, une maison d'art pour les enfants et les jeunes, a été condamnée à une sanction administrative communale (SAC) pour avoir protesté contre l'instauration des SAC. Toutes ces restrictions limitent la citoyenneté à une obéissance servile aux lois et aux règles. Elles restreignent le droit fondamental à la liberté d'expression et portent atteinte à une forme de créativité liée à la désobéissance citoyenne. Le nouveau mot d'ordre devient «*Sois sociable et tais-toi*».



Les illustrations proviennent d'un film d'animation que vous pouvez retrouver sur https://vimeo.com/85520829

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.

Un monde à l'envers

Economies, croissance, efficacité dans le travail et discipline budgétaire dominent le moindre débat de société. La société civile n'échappe pas à ce phénomène. Le travail de cohésion sociale, de bénévolat et de citoyenneté démocratique accompli par les associations n'est pas pris en compte dans le calcul du Produit Intérieur Brut. Bien que les subsides représentent moins de la moitié des rentrées des associations socio-culturelles, l'idée selon laquelle le monde associatif serait sur-subventionné perdure. Combien de plus-value sociale devrons-nous encore générer avant d'être pris au sérieux?

Cette logique d'économie budgétaire met à mal l'aide sociale, à l'édification de laquelle de nombreuses organisations ont fortement contribué. **Pourquoi la mutuelle doit-elle organiser l'assurance maladie et Natuurpunt doit-il gérer les zones naturelles?** Parce que les sondages et les études ne font que confirmer que ni le marché ni les autorités ne sont en mesure de proposer ces services à moindre coût. De plus, les valeurs qui sous-tendent ces services

"Het middenveld zal niet alleen aaibaar of participatief zijn maar ook kritisch."

risqueraient alors de subir la pression d'une certaine 'commercialisation'. En tant que fournisseur privé, ne seriez-vous pas tenté d'obtenir la part du gâteau la plus lucrative? Ce qui veut dire, par exemple, qu'une assurance maladie prendrait essentiellement en charge la tranche de population âgée de 18 à 40 ans. Des principes tels que l'accessibilité, la solidarité et l'universalité risqueraient d'être mis à rude épreuve.

Un appel pressant

Assez d'accusations. En tant qu'associations constitutives de la société civile, que pouvons-nous faire? Lors des «*thinks & drinks*» que la plateforme associative organise avec des présidents de partis, des chefs de groupes, des parlementaires et des ministres, nous nous sommes aperçus qu'une série de caractéristiques de la société civile était négligée. Respecter chacun à sa juste valeur et cultiver la reconnaissance et le respect mutuel est un bon début pour aborder des sujets tels qu'une réglementation excessive.

Deuxièmement, la société civile doit revendiquer la place qui est la sienne. Elle doit se montrer non seulement accommodante ou participative mais également critique, c'est-à-dire manifester son indignation. Lorsque *De Morgen* publie le samedi 8 février une carte du Ring bruxellois couleur rouge sang, intoxiqué par les particules fines, c'est la santé de nos enfants qui est en jeu. Lorsqu'une enquête révèle que l'absentéisme d'un enseignant sur trois serait lié à des problèmes psychiques (stress, burn-out,...), nous devons nous interroger sur cette société de performance dans laquelle nous vivons. Lorsque le taux de chômage des jeunes frôle les 35% ces dix dernières années à Bruxelles, c'est tout simplement inacceptable.

Politiser les défis de société, l'indignation et une série d'autres thèmes permet de nourrir un intense débat de société, d'où émergent des options claires. Cette politisation est encore plus efficace lorsque le mouvement provient de la base. C'est ainsi que l'action *Pic Nic the Streets* a débouché sur la décision de transformer le centre-ville en zone piétonne.

Un discours positif

Pour finir, et c'est sans doute le plus important, nous transformons notre sentiment de malaise et d'indignation – qui provient de la sensation que notre société se durcit et devient de plus en plus froide – en un engagement commun en faveur d'un discours social positif et renouvelé.

En d'autres termes, ceci est un plaidoyer pour une histoire renouvelée, dans laquelle la force du monde associatif prend toute sa place. Une histoire positive, basée sur la croyance des individus et des associations en une société dans laquelle 'le coeur prime avant tout', pour laquelle ils s'engagent jour après jour. Seule une société de ce type peut garantir le bien-être, la prospérité et surtout le bonheur des individus sur le long terme.

Anton Schuurmans
Coordinateur de projet de la plateforme associative «De Verenigde Verenigingen»

Info: www.deverenigdeverenigingen.be

Hij is er!

RÉSUMÉ FR P.13

Met het plan voor duurzame ontwikkeling legt de regering een soort blauwdruk op tafel voor de volgende regeringsonderhandelingen. Belangrijk: voor het eerst zijn er stappen om het bestuur van onze stad te verbeteren. Maar het blijft voornamelijk een analyse met vrijblijvende verklaringen. We kijken vol verwachting naar de volgende regering en hoe zij dit plan zal uitvoeren.

Hij, of liever het, is publiek consulteerbaar: het lang aangekondigde **Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling** (GPDO). Jawel, dat fameuze plan dat de krijtlijnen moet uitzetten voor de nabije en verre toekomst van het Brussels Gewest (2020-2040).

Zoals we voorspelden, wordt het echte openbaar onderzoek en dus ook de goedkeuring over de verkiezingen getild. Afhankelijk van de samenstelling van de nieuwe regering zal het plan dus nog in meer of mindere mate worden herschreven.

'Waarom er dan nog woorden aan vuil maken,' horen we jullie zuchten. Omdat we een aantal zaken bewaard of veranderd willen zien. En omdat we het onderbelichte luik 'governance' – eenvoudiger gezegd: beter bestuur – stevig in de zon willen zetten. Om te wijzen op het belang ervan én verbeteringen te suggereren. Want we weten ondertussen dat Brussel goed is in het maken van plannen maar zeer slecht in het uitvoeren ervan.

Beter bestuur

Bral is blij dat de regering zich bewust is van de versnippering en de soms mank lopende organisatie van onze hoofdstad. Voor het eerst is er een apart hoofdstuk(je) governance met daarin enkele concrete hervormingen. Zo kondigt het gewest meer beheerscontracten aan met instellingen van openbaar nut en met andere overheden. Daardoor zullen die explicieter gebonden zijn aan het behalen van (gewestelijke) doelstellingen. Daarmee bouwt de regering verder op **de zesde staatshervorming die de relatie tussen de gemeenten en het gewest al stevig hertekende** (zie kader p. 13).

Idealiter bewaken de mensen van strategische planning ook de kwaliteit van de uitvoering, want daar loopt het nog vaak fout.

Nog interessanter wordt het wanneer het GPDO komt met *interne* hervormingen van de gewestelijke administraties en aanverwante organisaties. Een kwestie van het eigen huis op orde te zetten vooraleer men anderen het hof maakt.

Enkele plus- en minpunten van het GPDO

\+ **het kijkt over de grenzen van het gewest**
(het stadsproject wordt gekaderd in zijn metropolitane context)

valoriseert de 'buurtstad'
(winkels, scholen, crèches & openbaar vervoer op wandelafstand)

valoriseert het reliëf en de valleien

de mobiliteitsstructuur wordt het geraamte voor stedelijke ontwikkeling
(hoewel minder expliciet en doorgedreven dan in vorige versies)

erkent voor het eerst de noodzaak aan een beter bestuur

\- een **catalogus aan doelstellingen en acties, zonder prioriteiten.**
Veel te veel maatregelen zijn zelfs nog *à étudier*. Politieke consensus was er duidelijk niet en veel mensen en organisaties moesten te vriend worden gehouden.

alle grote projecten die al *en cours de route* waren, krijgen plots een plaats in de algemene visie van het GPDO. Ze worden bijvoorbeeld verkocht als onderdelen van de 'multipolaire stad'. **Pragmatisme troef dus.**

Dankzij de zesde staatshervorming moet gewor-stel tussen gewest en gemeenten over aanleg van trams of fietspaden moeilijker worden. (foto: actie op initiatief van Gracq & Fietsersbond)

De administratie wordt grondig hervormd. Check www.gpdo.be voor het volledige plaatje.

Maar niet al die interne veranderingen zijn concreet. We lezen vooral veel juiste analyses en goede intenties maar vaak volgt daarna dat bepaalde pistes verder moeten worden bestudeerd. Wél concreet wordt het wanneer het gaat over planning en economie. Alle gewestelijke diensten & actoren die daar nu mee te maken hebben, worden ondergebracht in respectievelijk een territoriaal en een economisch platform. *Muy bien*, de herstructurering van een aantal bestaande diensten om ze beter te laten samenwerken is noodzakelijk. We kijken even van nabij naar het territoriaal platform.

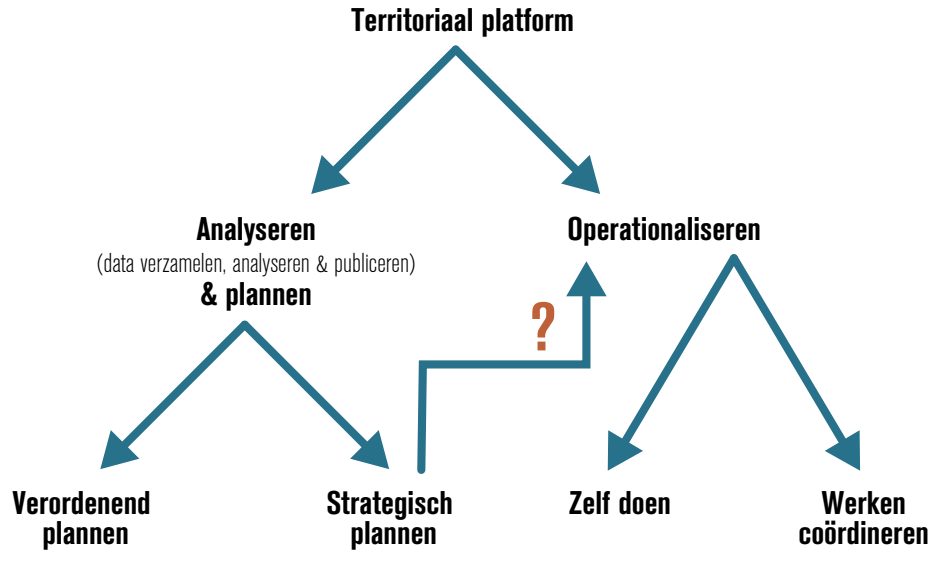
Territoriaal platform voor dummies

Het territoriaal platform krijgt een luik 'analyse en planning' en een operationeel luik. Kort door de bocht: de ene maakt de plannen en de andere probeert ze te realiseren. Klinkt zeer logisch maar achter dit eenvoudige schema schuilt een zware interne herstructurering van mensen en middelen.

Verrassend: de wil om via een vernieuwd autonoom overheidsbedrijf nu ook zélf strategische projecten/zones te ontwikkelen. Ambitieus! Hopelijk is er geld om ervaring en expertise in te kopen.

Belangrijkste spelverdeler

De strategische planning lijkt het cruciale onderdeel. De cellen 'GPDO', 'par-



De geplande hervormingen zijn geen garantie op het niet in de soep draaien van complexe dossiers. Aan de Ninoofsepoort zijn ze het wachten alvast beu. © canalPARKbxl gvda
https://www.facebook.com/canal.park.bxl

ticipatie' en 'richtschema's' ontmoeten elkaar daar. De volgende richtschema's en de invulling van de nieuwe ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving moeten daar vorm krijgen. Het is ook dé link met het operationeel platform. Maar we blijven op onze honger zitten

Een echte projectgerichte stedenbouw krijgen we hier niet mee.

wat betreft de linken naar de uitvoering. Idealiter bewaken de mensen van strategische planning ook de kwaliteit van de uitvoering want daar loopt het nog vaak fout. Maar de operationele dienst wordt geen administratie maar een overheidsbedrijf. En diensten met verschillende structuren werken vaak moeilijk samen. Een wettelijk kader moet duidelijkheid scheppen.

Lakmoesproef

Zou het territoriaal platform een debacle als de Ninoofsepoort – één van die dossiers die wel gevloerd lijken door hun complexiteit – vermijden? We twijfelen eraan. Deze hervorming heeft zeker potentiële efficiëntiewinst maar lost de versnippering van verantwoordelijkheden niet op. We bespeuren om te beginnen een weelde aan subplatformen en we lezen niets over linken met Mobiel Brussel, Leefmilieu Brussel of de andere – nog op richten – 'platformen'. De noodzakelijke samenwerking om een project tot een goed einde te brengen is dus niet gegarandeerd. Moge het 'Draaiboek Complexe Stadsprojecten' van het Kenniscentrum Vlaamse Steden de opstellers van het definitieve GPDO inspireren.

Lees ook:
www.gpdo.be
www.complexestadsprojecten.be

RÉSUMÉ EN FRANÇAIS

Le voici! Le voilà!

Le Plan régional de Développement durable est enfin consultable. Il doit encore être approuvé définitivement par le prochain gouvernement mais l'on peut d'ores et déjà noter une amorce de réforme de l'administration régionale. Nous déplorons toutefois l'absence d'approche transversale, pourtant nécessaire pour mener à bien les projets complexes. Bruxelles reconnaît pour la première fois la nécessité d'une meilleure gestion et poursuit la mise en oeuvre de la sixième réforme de l'Etat, pour laquelle des changements importants ont déjà été opérés: désormais, le plan régional de mobilité a force de loi et la Région évaluera elle-même toutes les demandes de permis importantes.

De zesde staatshervorming: een bondgenoot in de strijd tegen auto-aanzuigende projecten

De fel bevochten en door velen al vergeten zesde staatshervorming wordt momenteel effectief uitgevoerd. Sommige uitvoeringsbesluiten staan nog in de steigers maar grosso modo verandert het volgende aan onze mobiliteit en stedenbouw.

Mobiliteit

In september verscheen in het staatsblad de 'ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning'. Een taaie titel waaronder een kleine aardverschuiving schuilt. **Het gewestelijk mobiliteitsplan krijgt een verordenend luik** en de gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten in het verlengde van hun grote broer liggen. De gewestelijke 'referentieambtenaar' moet erop toezien dat dit effectief het geval is en giet zijn bedenkingen in een rapport aan de regering. En een slecht rapport betekent: aanpassen. Als de gemeente in kwestie daar geen zin in heeft, kan de regering dat in haar plaats doen op basis van het rapport van de referentieambtenaar. Dezelfde vrouw/man doet ook de opvolging van de verschillende plannen en stuurt bij waar nodig. Iemand om in het oog te houden dus!

Nu het Iris 2-plan kracht van wet kreeg,

is -20% autoverkeer geen vage doelstelling meer.

Vergunningen voor grote dossiers worden voortaan door het gewest afgeleverd. Foto: 'De Meander', het gevraagde nieuwe kantoorcomplex op Thurn & Taxis. © neutelingsriedijk

Voortaan zullen de becijferde doelstellingen met hun timing, de instrumenten om die te bereiken en de concrete acties uit het gewestelijk en de gemeentelijke mobiliteitsplannen afdwingbaar zijn.

Kortom, wanneer er in het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan een tramlijn of een fietsroute staat, kan de gemeente dit eigenlijk niet meer tegenhouden. De welles nietes discussies over nieuwe tramlijnen moeten nu beslecht worden tijdens de opmaak van het plan. Met een echt verordenend luik is dat nu minder vrijblijvend dan voorheen. Met andere woorden: naast de definitieve goedkeuring van het GPDO zal de nieuwe regering ook iedereen op één lijn moeten krijgen voor het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan. Dat is ook logisch want beide zijn extreem gelinkt. Toch als ze het menen dat de 'mobiliteitsstructuur het geraamte voor stedelijke ontwikkeling moet zijn'.

Tot het zover is, krijgt het huidige IRIS 2–plan kracht van wet. Jawel, dat plan dat ons al jaren voorhoudt dat het aantal autoverplaatsingen 20% naar beneden moet. Nieuwe vergunningsaanvragen mogen dus niet meer in strijd zijn met Iris 2. Niet makkelijk te beoordelen maar hoe dan ook, in onze strijd tegen auto-aanzuigende shoppingcenters krijgen we er een bondgenoot bij.

Stedenbouw

Met de invoegetreding van de staatshervoming gaat elk dossier waarvoor een effectenrapport of -studie nodig is, meteen naar het gewest. Een effectenstudie is o.a. nodig bij grote projecten met meer dan 200 parkeerplaatsen of meer dan 20.000 m². Een rapport – de *lightversie* zeg maar – is vereist zodra er meer dan 50 parkeerplaatsen in open lucht, 25 ondergrondse parkeerplaatsen of 5000 m² kantoren worden gevraagd. Samengevat: de grote(re) dossiers zijn voor het gewest terwijl de gemeenten verantwoordelijk blijven voor de kleinere dossiers. Zo zal het gewest nu moeten beslissen over het al dan niet vergunnen van de 'De Meander', het gevraagde nieuwe kantoorcomplex op t&t. De gewestelijke gemachtigde ambtenaar krijgt dus voortaan een grotere beslissingsmacht.

Andere nieuwigheid: Ook bij een stedenbouwkundig dossier, kan het gewest het dossier overnemen, indien de gemeente het niet 'binnen een redelijke termijn' afhandelt.

Steyn Van Assche en Hilde Geens

Ginette Bauwens op de frontlinie van het activisme

De zucht naar radicale democratisering bracht Ginette Bauwens, na decennia van mondiale engagementen, op het pad van BRAL en Pic Nic the Streets. Een gesprek met een voltijds vrijwilliger en activiste, over de kracht van pleinen, de nood om te herverdelen en de wil van mensen om te veranderen. En wat blijkt? Het Anspachpark was een sleutelmoment in haar leven.

"Als ik een ding geleerd heb, is het dat mensen erg gehecht zijn aan hun territorium, terwijl ik 't net tof vind om linken te leggen." © Bral

"Veel is begonnen met jullie wedstrijd rond het Anspachpark" begint Ginette. "Dat heeft me echt *getengeld*." *Tengelen?* Volgens het woordenboek betekent het 'prikken'. In 2012 zetelde Ginette in de jury van de ideeënoproep Anspachpark die Bral georganiseerd heeft. En dat heeft duidelijk weerhaakjes geslagen in haar geest.

"De vzw Buurtwinkel zocht iemand om namens hen in die jury te zitten en ik wou dat wel doen. Nieuwsgierigheid hé. Dingen bijleren waar ik weinig van weet. En ik moet zeggen: het heeft m'n beeld op veel dingen echt veranderd. Ik vond Bernardo Secchi, de juryvoorzitter, zo inspirerend. Hij wees ons op de democratische mogelijkheden van pleinen. Pleinen kunnen verbindingen. Het agora-idee. Ik had er lang niet bij stil gestaan, maar eigenlijk kun je via de ruimte dialoog stimuleren. We hebben daar nood aan."

Terug naar de roots

Daarmee was de cirkel rond. "Die wedstrijd heeft me doen teruggrijpen naar de teksten die we vroeger maakten met het tijdschrift Kladdaradatsch, tussen 1978 en 1980. We waren een groep waar autonome denkers hun ideeën met elkaar uitwisselden, een alternatief voor mensen die zich niet thuis voelden in de kleine linkse partijen maar zich evenmin konden vinden in de traditionele partijen. Een beetje meer rebels dus."

"We waren heel jong, maar toen al waren we onder andere bezig met de teksten van Henri Lefebvre, en zijn Le droit à la Ville. De stad om te flaneren, om er gewoon te zijn. En niet om er iets te kopen. Die stad is totaal verloren gegaan. Iedereen is op weg naar iets, behalve de jeugd. Er zijn gewoon veel te veel auto's. Jarenlang was ik dat soort visie op de stad en ontmoeting uit het oog verloren en nu kwam het terug. En pas had ik deelgenomen aan de Anspachpark-jury of ik raakte betrokken bij Pic Nic The Streets. En bij Socialisme 21. En nu hebben we dit boekje uit."

Ze haalt een nieuwe publicatie boven: 'De Stad in debat, sleutelteksten van Henri Lefebvre'. "De tijdsgeest is nu aanwezig voor dit soort ideeën. Ook in Istanbul is het protest begonnen rond een plein. Kijk ook naar de Ninoofse Poort, naar de Occupy-beweging,... De basisgedachte is bij mij niet veranderd."

Decennialang actie voeren en toch dezelfde persoon blijven, met dezelfde ideeën? Wat zegt dat dan over de mogelijkheid van dialoog en consensus? Zijn we allemaal gedoemd om ons leven lang op onze standpunten te blijven zitten? "Wel, met de leeftijd word je zachter hé. Rebels ben ik nog altijd, maar ook wel milder. Als jonge mens heb je een conflictvisie. Nu vind ik dialoog even belangrijk als conflict. Zo heb ik me ook verdiept in Islamstudie en Arabistiek. Niet gemakkelijk voor een atheïste."

BXL-Rwanda-Palestina-BXL

Het parcours van Ginette is ronduit indrukwekkend. Ze is in Brussel beland als studente filosofie en criminologie en ze is er gebleven, weliswaar met enkele zijsprongetjes naar Rwanda en Antwer-

pen. Ze doctoreerde ook, over de mogelijkheid van verzoening. De Rwandese genocide heeft haar beziggehouden. En verder waren de jaren '80 en '90 gevuld met de Palestijnse kwestie.

voor acties, ook in zelforganisaties", vindt Ginette. "En ondersteuning uit het middenveld. Als dat middenveld maar niet teveel bezig is met middenveld te zijn. Ze blijven teveel hangen in status quo. Dat is net wat de overheid beoogt. Dat alles min of meer bij het oude blijft. Terwijl er net een grote omwenteling nodig is. Herverdeling dus. De professionele verenigingen doen ongelooflijke inspanningen. Kijk maar naar *Bij Ons/Chez Nous*! Maar er is gewoon meer geld nodig om het probleem op te lossen. Er zijn centen genoeg, maar er is politieke onwil. Er moet nationaal en mondiaal herverdeeld worden."

De participatiemaatschappij moet niet in de plaats komen van herverdeling.

"Ik werkte halftijds, om tijd te hebben voor activisme, betogingen, los engagement. En rond 2004 kwam ik via Omer Mommaerts bij de Buurtwinkel terecht. Daar zit ik nu in de Raad van Bestuur. Ik zit ook in een diversiteitswerkgroep in de Markten. Daar proberen we andere kleuren en groepen mensen over de vloer te brengen. Verder is er de Toekomstfabriek in Gent."

En sinds de ideeënoproep dus ook Bral. Lukt het wat om verbanden te leggen tussen al die verschillende organisaties? "Da's niet makkelijk toch. Organisaties moeten zich met hun corebusiness bezighouden. Bij de Buurtwinkel blijft het strijdpunt bijvoorbeeld sociale huisvesting en de strijd tegen leegstand en dat is natuurlijk erg belangrijk. Voor andere thema's is dan maar weinig tijd. Als ik een ding geleerd heb, is het dat mensen gehecht zijn aan hun territorium, terwijl ik 't net tof vind om linken te leggen."

Mensen worden bewuster

Welke rode draad ziet ze zelf in al dat activisme? "Directe, radicale democratie", zegt ze zonder aarzelen. Daarom werkt ze nu ook mee met Bral en een aantal andere groeperingen aan een nieuwe werking rond zelforganisaties en zelfbeheer. Maar zelfbeheer moet niet tot in het absolute gaan.

"De participatiemaatschappij moet niet in de plaats komen van herverdeling. Dat zit er nochtans wel dik in. Ze zijn alles nu al aan 't afbouwen: rusthuizen, OCMW's,..."

En dat brengt haar ook op de rol van het middenveld. "Natuurlijk zijn er altijd trekkers uit de middenklasse nodig

Het leefmilieu is voor Ginette nooit een drijfveer geweest. Maar verbanden ziet ze wel. "Mensen verdienen zoveel! Is dat nodig? Kun je met tien auto's rijden? Of twee biefstukken meer eten? Moet je al die laatste snufjes hebben? Ik kan optimistisch zijn maar ik heb toch de indruk dat een deel van de jonge mensen dat in vraag stelt. Mensen worden weer bewuster. Neem een psychiater als Paul Verhaeghe, mensen die nooit links bezig geweest zijn en die toch zeggen dat het zo niet verder kan. Die stemmen waren er tien jaar geleden niet. Dat komt door de tijdsgeest. Mensen willen het anders."

Piet Van Meerbeek

Info:
www.socialisme21.be
www.detoekomstfabriek.be

editO

Moet je een rijbewijs hebben om te kunnen stemmen? Het lijkt er wel op. Een strategisch gelekte studie over stadstol en een proefproject over slimme kilometerheffing, meer is er in volle verkiezingskoorts niet nodig om paniek te laten toeslaan bij de politici.

En ondertussen wordt een dak boven je hoofd voor iedereen duurder. In tegenstelling tot de energieke politieke reacties tegen duurder autorijden, blijft de politieke eensgezindheid hierover uit.

Stijgende woningprijzen worden vaak als normaal of zelfs als een fataliteit beschouwd. Want het gevolg van een stijgende vraag en een te klein aanbod op de vrije markt. Dat daardoor steeds meer mensen steeds moeilijker dicht bij hun werk en sociale leven een woonst vinden, moeten we er maar bij nemen.

Ook de gebruikers van het openbaar vervoer lijken politiek niet echt mee te tellen. Toch als je merkt dat stijgende tarieven voor het openbaar vervoer eensgezind worden goedgekeurd. Paradoxaal genoeg zijn de stijgende financiële noden van het openbaar vervoer in Brussel terug te brengen tot hun stijgend succes én door het feit dat er veel geld verloren gaat aan trams en bussen die vast staan in… het autoverkeer.

Files eisen hun (stads)tol

Van een politieke discussie was zelfs geen sprake. Uit wel duizend kelen klonk het: autorijden mag niet duurder worden! De 4 op de 10 Brusselse gezinnen die géén auto hebben, lijken niet mee te tellen voor politici.

Toch betalen ze al jaren een zware tol voor het autoverkeer in de stad. Niet in euro's maar met verloren gezonde levensjaren (net zoals de mensen die wel een auto hebben overigens).

Voorstellen om bij een stijgend aantal auto's diezelfde markt de kostprijs te laten bepalen van het beperkte aantal plaatsen op de weg – en dan nog enkel tijdens de spitsuren! –, worden afgedaan als zowat een regelrechte aanslag op de mensenrechten. Het lijkt wel alsof autorijden het recht op wonen heeft verdrongen als basisrecht.

Het komt er op neer dat alternatieven voor het gebruik van de auto blijkbaar wél duurder mogen worden, maar autorijden/in de file staan niet. En als wonen in de stad of nabij een knooppunt van het openbaar vervoer onbetaalbaar wordt, is er maar één alternatief: allemaal in de file gaan staan!

Sarah Hollander,
voorzitster Bral