



naar
2014

met het
memorandum
van
BRAL

voor de gewestverkiezingen 2009

memorandum

De Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral vzw) vraagt aan de nieuwe Brusselse regering een duidelijk engagement voor de ontwikkeling van een duurzaam Brussel, een ‘ecopolis Brussel’, waarin de volgende drie facetten hand in hand gaan:

- ✘ **een emancipatiestad waarin het recht op wonen realiteit is**
- ✘ **een ecopolis die groen maar toch dicht is**
- ✘ **een stad met een geïntegreerd, participatief en creatief bestuur**

Deze drie uitdagingen vormen de kapstok waar we onze andere uitdagingen en beleidsvoorstellen voor de nieuwe regeringsploeg aan vasthangen. Zij zijn ook de voorwaarden voor de realisatie van een duurzame stad.

Bij het lezen van onderstaande voorstellen krijgen sommigen misschien een sterk déjà-vu gevoel. Veel van de uitdagingen van vandaag waren er namelijk ook al bij de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest twintig jaar geleden. Voor Bral is er de laatste twee decennia echter nog te weinig in beweging gezet. Daarom zetten wij de bakens opnieuw uit voor 2014, het einde van de legislatuur van de nog te verkiezen bestuursploeg.

Brussel heeft bovenal een krachtadig beleid nodig, wars van thematische en territoriale grenzen (gemeenten-gewest en gewest-gewest). Want alleen met duidelijke, eenduidige politieke keuzes en de nodige middelen kunnen we van Brussel een emancipatiestad en ecopolis maken.

Veel leesplezier!

Brussel, emancipatiestad

Een emancipatiestad is een stad die inwoners opvangt en kansen biedt op ontplooiing en sociale stijging. Goede vorming, economische ontwikkeling, jobs en sociale herverdeling zijn daarbij cruciaal.

De problemen zijn vandaag al aanzienlijk: te weinig scholen, hoge werkloosheid, grote

dualisering,... Als we de voorspellingen van het Federaal Planbureau mogen geloven zal onze bevolking de komende 20 jaar met 200.000 groeien. Dit wil zeggen dat Brussel zich hier goed op moet voorbereiden. Want momenteel kan het gewest zo'n bevolkingsgroei niet aan. Dit geldt zowel voor tewerkstelling, huisvesting en mobiliteit als voor scholing of milieu.

We vragen een actieplan dat met al deze facetten rekening houdt en streeft naar een niet-duale stad. Omdat onderwijs, tewerkstelling en economie niet de core-business zijn van Bral, beperken we ons in dit memorandum tot 'onze' thema's: stedenbouw, mobiliteit en milieu.

Brussel, anders mobiele stad

Vandaag is Brussel een niet-mobiele stad. Onduidelijke keuzes en een beleid dat "iedereen wil plezieren" hebben hiertoe geleid. Ondanks forse investeringen in het openbaar vervoer en een ontkiemend fietsbeleid rijden en staan steeds meer auto's stil in onze straten. Investerings in louter openbaar vervoer, fiets en autodelen hebben niet tot de gewenste 'modal shift' geleid.

We moeten de stad teruggeven aan de voetgangers en fietsers. Dit vraagt een moedige en doortastende duurzame mobiliteitspolitiek, geschoeid op een 21ste eeuwse leest.

Ook in haar nieuw vervoersplan IRIS 2 houdt de Brusselse overheid iedereen te vriend. Ze ondergaat de groei van (auto)mobiliteit in plaats ze te plannen en te sturen. Een sturend mobiliteitsbeleid bestaat uit een ruimtelijke ordening die duidelijk kiest voor autoluwe

wijken, gecombineerd met geloofwaardige alternatieven en fiscale instrumenten. Brussel moet hierbij ook de andere overheden en instanties overtuigen van het belang van een slimme kilometerheffing en van een snelle realisatie van het Gewestelijk Expres Net (GEN).

✳ slimme kilometerheffing

Brussel moet samen met Vlaanderen en Wallonië een stappenplan opstellen voor

de invoering van een slimme kilometerheffing voor personen- en vrachtvervoer. Deze taks varieert volgens automodel, afgelegde afstand, de plaats waar gereden wordt, de inkomsten van de eigenaar, etc. Onze horizon is 2016, het jaar dat het GEN volledig operationeel is. Brussel moet hierin het voortouw nemen. Als blijkt dat de naburige gewesten niet mee willen of de slimme kilometerheffing naar de Griekse kalender verbannen, moet Brussel als stadsgewest het heft in handen nemen en een slimme stadstol invoeren. De inkomsten van deze kilometerheffing moeten geïnvesteerd worden in infrastructuur voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

✘ **meer en vlotter openbaar vervoer**

Opdat het openbaar vervoer een geloofwaardig alternatief voor de auto zou zijn, moet Brussel een fijnmazig netwerk hebben, met hoge frequenties en een vlotte doorstroming. Investerings in het openbaar vervoer moeten dus prioritair gaan naar hogere frequenties op het bestaande bus-, tram- en metronet, doorstromingsbevorderende maatregelen (eigen beddingen, verkeerslichtenbeïnvloeding) en kwaliteit van het rollend materiaal. Het GEN moet hier het MIVB-netwerk aanvullen.

✘ **5-minutenregel:**

openbaar vervoer altijd en overal

Brussel moet de klok rond investeren in hoogwaardig stedelijk openbaar vervoer. We hanteren hiervoor de 5-minutenregel.

Iedereen moet op een wandelafstand van maximum 5 minuten een openbaar vervoerlijn vinden. Aan de halte tolereren we een wachttijd van maximum 5 minuten. En één eventuele overstap is toelaatbaar maar



De Elsense Steenweg autoluw maken en de 71 vertrammen, zou het vrij dichtbevoonde Elsene beter ontsluiten en Flagey doen uitgroeien tot een echte gewestelijke pool.

ook hier met een wachttijd van maximum 5 minuten. Dus niet enkel aantrekkelijke frequenties tijdens de piekuren maar ook 's avonds en in het weekend.

✘ **het GEN ook voor Brussel**

Ook voor het GEN moeten hoge frequenties gelden. Een kwartierdienst is het minimum, ook buiten de piekuren. Brussel moet bij de Federale overheid eveneens voldoende en kwaliteitsvolle stopplaatsen (ook binnen Brussel!) bepleiten, zodat het GEN ook een rol speelt voor de Brusselaars en niet enkel voor de pendelaars.

✘ **hoogwaardige tram in plaats van dure metro**

De metro is geen mirakeloplossing. Investeer het grote budget dat een metro vraagt in een hoogwaardig tramnetwerk en laat dit gepaard gaan met een doelgerichte ruimtelijke ordening. Een openbaar vervoersnet met een grote capaciteit uitbouwen is meer dan alleen lijntjes trekken: hoge frequenties en eigen beddingen, zonder auto's en met verkeerslichtenbeïnvloeding zijn de sleutel. Ook creatieve verkeerscirculatieplannen brengen je al een stap verder. Zo creëer je een fijnmazig, snel en performant openbaar vervoersnetwerk. Ook de vertramming van buslijnen die een groot succes kennen en



Stel je voor : Brussel vol autoluwe straten en pleinen, woonerven en fietsassen. © okreiz

op de grens van hun capaciteit zitten, zijn noodzakelijk.

✘ **brussel heeft een pak straten waarmee je onwaarschijnlijke dingen kan doen**

Fietsers en voetgangers gebruiken onze openbare ruimte te weinig. We moeten hiervoor consequent het STOP-principe toepassen in het mobiliteitsbeleid en in de ruimtelijke ordening. Op de eerste plaats komt de Stapper, dan de Trapper, dan het Openbaar vervoer en op de laatste plaats komt het Privévervoer. Brussel moet af van zijn imago van slechte voetganger- en fietsstad. Daarom moet meer gekozen worden voor echte pleinen, wandelstraten, woonerven en fietstrajecten.

✘ **fietssnelwegen in plaats van stadsautostrades**

De openbare werken van de jaren 60 en 70 zadelden Brussel op met een buitenmaats wegennetwerk (Wetstraat, Van Praetlaan, kleine- en middenring,...) en met stadsautostrades die tot diep in het hart van Brussel binnendringen. We moeten de auto uit de stad weren. Daarom: geen tunnels die auto's zonder weerstand het stadscentrum binneloodsen, geen transitparkeerplaatsen binnen de gewestgrenzen. En vooral: transformeer de ruimte van buitenmaatse invalswegen van de auto tot fietssnelwegen en tot eigen beddingen voor trams en bussen..

✘ **parkeren**

De gewestelijke parkeerordonnantie is een stap in de goede richting naar een echt parkeerbeleid in Brussel. Maar de ordonnantie mag geen dode later blijven. Het gewest moet de regie in handen houden. De Brusselse normen voor de bouw van parkeerplaatsen bij kantoorprojecten die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer, zijn te weinig ambitieus. Brussel hanteert in vergelijking met andere Europese steden veel te lakse normen (Centrum Londen 1pp/1.115m² >< Centrum Brussel 1pp/200m²). Bovendien worden hier ook



De volgende regering krijgt een nieuwe kans om een stedelijk distributiecentrum aan te leggen dat intermodaal is. Goederen kunnen er zoveel mogelijk per boot toekomen om dan de stad in te gaan per vrachtram, vrachtfiets of met elektrische bestelwagens. © tschaut, sheyne

nog eens veel uitzonderingen op toegelaten. Ambitieuze parkeernormen voor kantoren moeten ook gelden voor andere attractiepolen, zoals shoppingcentra, concertzalen, evenementenhallen, congrescentra, ...

✘ **reactie maatregelen bij vervuiling drempels**

Er is een sterk reactief beleid nodig opdat preventie maatregelen tegen luchtvervui-

ling voldoende effect hebben. Bij sterke luchtvervuiling zijn strenge maatregelen nodig: zoals het aanscherpen van het Brussels 'pollupiekplan' met een krimppad. Dat wil zeggen dat de smogmaatregelen binnen enkele jaren in werking moeten treden bij lagere vervuiling pieken dan nu het geval is. Het streefdoel blijft een lagere vervuiling.

✘ **weer zwaar vrachtvervoer uit de stad**

De Brusselse regering moet dringend werk maken van een goed georganiseerde en milieuvriendelijke goederen transportpolitiek. Stedelijke distributiecentra moeten intermodaal zijn en dus aan de spoorweg, het kanaal of dicht bij de Grote Ring ingeplant worden. Zoniet blijft de positie van de vrachtwagen gehandhaafd. De verdere verspreiding van de goederen over de stad kan gebeuren met vrachttrams, vrachtfietzen of met elektrische wagens.



Fietssnelwegen zijn een luxe die veel twijfelers op de fiets kunnen helpen. Daarvoor mag je gerust wat ruimte afknabbelen van andere bebouwing. © Jelena Van Meerbeek

Brussel, post-afvalstad

Het einddoel is duidelijk: zero waste, een afvalloos Brussel. Om dit te bereiken is een langetermijnplanning nodig met een duidelijke timing. Wanneer kan Brussel bijvoorbeeld zijn eerste verbrandingsovens sluiten? Een eerste oven stilleggen in 2020 is voor ons haalbaar.

Om dit te bereiken moeten verschillende stappen worden doorlopen: **1)** minder afval produceren, **2)** hergebruik en recyclage aanmoedigen en **3)** een toekomstgericht restafvalbeleid voeren.

Sensibiliseren van de bevolking is in deze zeer belangrijk. Daarvoor moet iedereen de krachten bundelen: Net Brussel, Leefmilieu Brussel, gemeenten en lokale terreinwerkers. Maar het haalt niets uit de mensen te sensibiliseren als de dienstverlening te wensen overlaat en als de economie evenveel afval blijft produceren. Dus...

*** produceer minder afval**

Voer een combinatie in van gratis en belaste huisvuilzakken. Elk gezin zou een quotum gratis zakken krijgen a rato van de gezinssamenstelling. Wanneer dat quotum

opgebruikt is, zou het gezin verplicht zijn getaxeerde en dus duurdere zakken te kopen.

Brussel moet het voortouw nemen in het streven naar een degelijke Belgische ecotaks op verpakkingen en wegwerpproducten. Werk ook samen met de supermarktketens om verpakkingen te verminderen en promoot punten waar je verpakkingen voor vloeistoffen, droge voeding, enzovoort, kunt bijvullen. Stimuleer ook verder wijkcomposteren en composteren thuis of op het werk via wormenbakken.



We vragen een duidelijke engagement om op termijn één van de drie ovens van deze verbrandingsinstallatie te sluiten. Het principe 'de vervuiler betaalt' is daarvoor onmisbaar.

✘ **recycleer en hergebruik waar mogelijk en 2/3 van onze afvalberg verdwijnt**

Responsabiliseer het agentschap Net Brussel zodat ze werk maken van selectieve ophaling en communicatie over hergebruik. Lanceer Brussel richting 'zero waste' in de bouwsector. Die sector produceert jaarlijks zomaar eventjes 600.000 ton afval. Verplicht demontagetechnieken voor hergebruik via stedenbouwkundige verordeningen.

Hou het eenvoudig, toegankelijk en interessant: twee nieuwe containerparken voor betere nabijheid, een uitgebreid statiegeldsysteem en betere condities voor hergebruikcentra helpen al heel wat.

Download [hier](#) de Bral-publicatie *Zero Waste in Brussel*.

Statiegeld is dé manier om de inzameling van producten te verbeteren. Vooral voor klein gevaarlijk afval als verven en batterijen is het uiterst geschikt.



Brussel, post-oliestad

De grootschalige milieuproblemen waar we vandaag mee geconfronteerd worden, verplichten ons te streven naar een onafhankelijkheid van olie en petroleum. Brussel moet radicaal energiezuinig worden.

Dat wil zeggen dat we tegen 2020 ons energieverbruik halveren en tegen 2050 met 70 tot

zelfs 90% reduceren. We moeten dus zuiniger warmte en elektriciteit consumeren en beter

isoleren. Dat heeft zowel positieve effecten op onze Brusselse lucht als op het klimaat in het algemeen.

In de post-oliestad moeten we ook groene energie opwekken. Brussel kan een groot deel van zijn eigen elektriciteit opwekken in een

veelheid van kleine, groene krachtbronnen en die via een efficiënt netwerk verdelen. Dus...

✳ **meer ambitieuze energieprestatienormen**

De E- en de K-normen - die geven aan hoe energiezuinig een woning moet zijn – kunnen een stuk lager gelegd worden voor renovaties. Respectievelijk op 70 en 35. Maak de prestaties ook publiek bekend.

✳ **stop de verkisting van renovatiepremies en fiscale voordelen**

Alle overheden in deze stad verstrekken premies of fiscale voordelen. Je ziet door het bos de bomen niet meer. Een centralisering of coördinatie tussen al deze premies is hoognodig: één loket voor de verschillende mogelijke premies, met degelijke uitleg en begeleiding.

Momenteel profiteren vooral de meer kapitaalkrachtige Brusselaars en de reeds “overtuigden” van premies voor renovatie, isolatie, etc. Meer renteloze leningen, meer derde-betalersingrepen en meer laagdrempelig renovatieadvies kunnen de meer behoevende bevolking en de verhuurders ook over de streep trekken.

✳ **Brussel moet ook energie opwekken**

Het systeem van groene-stroomcertificaten moet aantrekkelijker worden. Verplicht de stroomleveranciers tot levering van een groter aandeel groene stroom. Als we ook nog de boete verhogen die leveranciers

betalen als ze dat aandeel niet halen, zal de prijs van een certificaat automatisch stijgen zodat investeringen rendabeler worden.

We staan niet voor een keuze tussen isolatie of groene stroom. Beide zijn absoluut noodzakelijk om het klimaat te redden. Brussel kan het zich niet permitteren om de trein voor hernieuwbare energie te missen. © spigoo



Brussel, gemengde stad

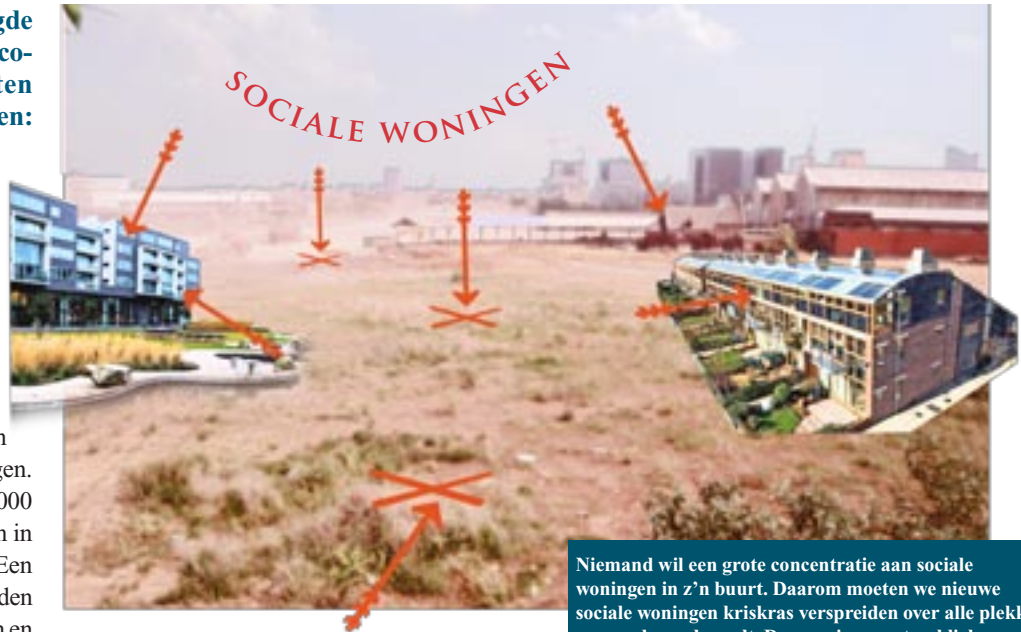
Een sociaal en functioneel gemengde stad moet het streefdoel zijn. De economisch zwakkere sectoren moeten beschermd worden om dit te bereiken: vooral groen en publieke functies.

recht op wonen een realiteit

Het Federaal Planbureau heeft berekend dat we in 2030 met 1,2 miljoen Brusselaars zijn. Dat zijn er ongeveer 200.000 meer dan vandaag. Terwijl er nu al een duidelijk tekort is aan kwalitatieve en betaalbare huisvesting: 30.000 mensen staan op de wachtlijst voor sociale woningen. Ondertussen zijn er op vijfjaar tijd maar 1.000 van de 5.000 geplande publieke woningen in het Brusselse huisvestingsplan vergund. Een vooruitziende regering zoekt nu al antwoorden op de nood aan woningen, zonder het groen en de andere functies te verwaarlozen.

✘ gedaan met de leegstand

Er staan in Brussel tussen 15.000 en 30.000 woningen leeg en dat is een schande. Brussel moet met een specifiek leegstandsbeleid prioritair de leegstand aanpakken. Je kunt



lege panden weer doen bruisen van leven met een combinatie van maatregelen: deskundige begeleiding van de gemeenten, verbetering van het openbaar beheersrecht, een versoepeling van de procedures voor renovatie binnen sociale huisvesting, een

Niemand wil een grote concentratie aan sociale woningen in z'n buurt. Daarom moeten we nieuwe sociale woningen kriskras verspreiden over alle plekken waar gebouwd wordt. De regering moet publieke en private bouwheren daartoe aanzetten. © Wim Didelez

actievere rol voor het Gewest, de creatie van een Cel Huisvesting in Kantoren en een recht voor verenigingen om een kortgeding aan te spannen bij de rechter.

Meer info vind je in de platformtekst [Vide Verdoemme](#).

✘ **minimum 20% sociale huurwoningen bij elk bouwproject van meer dan 50 woningen**

Bral vindt dat er meer sociale huisvesting moet komen, maar gigantische sociale woonblokken zijn uit den boze. We pleiten er voor om minstens 20% sociale huurwoningen te verplichten bij elk groot woningbouwproject waar woningen kunnen komen. De publieke overheid moet het goede voorbeeld geven door op alle publieke gronden waar een bouwproject komt minstens 30% sociale huurwoningen te voorzien.

✘ **verbreed de opdracht van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Brussel (GOMB) voor gemengde bouwprojecten**

Om echt gemengde woningbouwprojecten mogelijk te maken, is de creatie nodig van een nieuw orgaan of een verbreding van de missie van de GOMB. Die zou dan zelf in zulke operaties een minimum aantal sociale woningen kunnen bouwen en ter beschikking stellen.

✘ **een globaal woonbeleid is noodzakelijk**

Een groot deel van het Brussels woningpark is nog altijd een aanfluiting van de woon-

code en het huisvestingsplan is niet meer dan een cijfer. We pleiten voor een globaal woonbeleid met een huurtoelage voor de meest zwakken, stimuli voor eerlijke huurprijzen en voor een hervorming van de sociale huisvestingssector.

Hier vind je het [memorandum](#) van de Brusselse Bond voor het Recht op Wonen (BBRoW) dat hier dieper op ingaat.

Zorg voor leven in de kantoorwijken van onze stad. Kleinhandel en woningen moeten op z'n minst gelijktijdig komen met de bureaus.



Brussel, dichte maar toch groene stad



In de buurt van stations en metro moeten we durven verdichten. Op de Albert-II-laan zouden woningen zinvol zijn. Ze kunnen de noordwijk en het Bolivarplein laten uitgroeien tot levendige trekpleisters. © Gertrud K.

verdicht (én vergroen) de stad

Verdichting is duurzaam, maar mag niet ten koste gaan van kwantiteit en kwaliteit van groene ruimte. We vragen een nieuw Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) dat aantoont waar welke verdichting mogelijk is. Een

herziening van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) kan die verdichting vervolgens bestendigen. Dit is perfect te combineren met een vergroening, op voorwaarde dat we goed plannen en niet morsen met ruimte. Hogere dichtheden zullen ook kansen meebrengen op



De Brusselse tuinen zijn erg belangrijk voor onze levenskwaliteit en verdienen een grotere erkenning en bescherming. © Natagora

het vlak van openbaar vervoer, dienstverlening en publieke functies.

natuur als essentieel onderdeel van de stad

De natuur is een essentieel onderdeel van de stad. Vandaag beschouwen we het nog te vaak als een restcategorie. We moeten natuur daarom in al zijn verschillende vormen erken-

nen en beschermen: Van natuurgebieden, tuinen en moestuinen over parken en wegen met bomen tot zelfs spoorwegbermen.

naar een groen netwerk

De natuur moet opnieuw in de binnenstad geïntegreerd worden. De nieuwe regering moet werk maken van een nieuw GewOP dat uitstippelt welke strategische plekken en assen - vooral dan in de binnenstad en in de eerste kroon - vergroend moeten worden. Met aandacht voor de ontsluiting van bestaande groene ruimtes door missing links of groene corridors te creëren.



De volgende regering moet een prioriteit maken van het groene netwerk. De as van het kanaal, langs het gemeentehuis van Molenbeek en het Bonneviepark kan bijvoorbeeld een groene corridor worden.

Brussel, efficiënte stad

Brussel omtoveren tot een ecopolis en een emancipatiestad vraagt een krachtadig beleid, met duidelijke politieke keuzes ondersteund door een efficiënte ruimtelijke planning.

Een efficiënte ruimtelijke planning bestaat eerst en vooral uit een breed gedragen toekomstproject voor de stad. Alle overheids-niveaus en departementen, parastatalen en bewoners moeten dit project dragen. Die onderbouwde toekomstvisie moet de basis

vormen voor concreet uit te voeren projecten.

Een efficiënter planningssysteem moet Brussel zowel planmatig als architecturaal uit het moeras der middelmatigheid trekken. Een goed beheer van de grondreserves en een

planningsscel voor de regie van grote projecten zijn essentieel.

een visionair Gewestelijk Ontwikkelingsplan mét autoriteit

Een efficiënte planning van de stad begint met een doordacht globaal plan, dat rekening houdt met alle facetten van het beleid. Brussel moet de tijd nemen om alle facetten van de stad goed te bekijken, de effecten van vroegere plannen



De openbare onderzoeken komen vaak te laat. Mensen moeten inspraak krijgen wanneer de grote principes van een project ter discussie staan. De rode affiches moeten bovendien veel begrijpelijker. © Jakkes

en projecten grondig te analyseren en verschillende scenario's te bestuderen. Liever slow planning dan overhaaste beslissingen. Door-dachte planning zet alle neuzen in dezelfde richting en leidt tot een snelle uitvoering.

Het nieuwe GewOP - de laatste dateert van 2002 – moet de nodige macht krijgen zodat het ook gevolgd en uitgevoerd wordt. Zet dus de carrousel van wilde plannen even stil, vermijd versnippering door aan elke visie en ambitie een nieuw plan te koppelen en ontwikkel een visionair Ontwikkelingsplan mét autoriteit, een duidelijke timing en genoeg middelen.

spring zuinig om met onze kostbare grondreserves en denk vooruit

De grondreserves in Brussel zijn kostbaar. Geef ze niet zomaar uit handen aan privéontwikkelaars. Het gewest moet eigenaar blijven of worden van de grondreserves en moet een goed en transparant grondbeleid voeren, dat gericht is op de lange termijn. De kortetermijnvisie, waarbij grondreserves zomaar verkocht werden om de staatskas te spijzen, heeft genoeg schade aangericht.

Wanneer er onvoldoende middelen zijn, mag Brussel de grondreserves niet blind verkopen. Een verkoop moet gekoppeld worden aan doordachte voorwaarden voor de ontwikkeling van die zones. Dit moeten voorwaarden zijn die resulteren uit de globale stadvisie. Er zijn nog veel middelen die van-

daag onvoldoende benut worden (comité van aankoop met voorkooprecht, erfpachtsysteem, een tijdelijk gebruiksrecht van kantoren in plaats van verkoop,...). De overheid moet dus haar grondbeheer in handen houden en ervoor zorgen dat de privé de overheid nodig heeft om projecten te ontwikkelen. Alleen op die manier kunnen ook echte publiek-private samenwerkingen opgezet worden.

openbare onderzoeken van de 21e eeuw

Centraal in ons huidig stedenbouwbeleid staan de vergunningen, overlegcommissies en openbare onderzoeken. Het systeem is opgezet zowel als planningsinstrument, als om de bewonersbetrokkenheid mogelijk te maken. Na dertig jaar is een grondige bijsturing meer dan nodig. Bral doet volgende aanbevelingen:

✘ **advies op basis van transparante beleidslijnen.** De beslissingen van de overlegcommissies moeten gebaseerd zijn op algemene beleidslijnen, wil het een effectief planningsinstrument zijn. De criteria die de commissieleden hanteren moeten vooraf getoetst zijn in een openbaar debat. Meer duidelijkheid hierover zal ook een grotere rechtszekerheid geven voor bewoners en investeerders.

❖ **een verscheidenheid aan procedures voor een grote verscheidenheid aan aanvragen.** Er moet een duidelijke hiërarchie worden ingebouwd in de verschillende projecten die langs een openbaar onderzoek moeten passeren. Niet alle aanvragen voor stedenbouwkundige en milieuvergunningen moeten met dezelfde procedure behandeld worden.

❖ **inspraak bij opmaak.** De openbare onderzoeken komen vaak te laat. Inspraak moet actiever en al bij projectdefinitie worden georganiseerd, zeker bij strategische projecten (Bijzondere Bestemmingsplannen, richtschema's, Gebieden van Gewestelijk Belang, hefboomgebieden, elk omvangrijk project met impact op de buurt (1.000 m²) en bovenlokale gevolgen. De overheid moet hierin een voorbeeldrol spelen.

❖ **toegankelijke bekendmaking:** affiches, dossiers en digitaal! De bekendmaking van de aanvragen voor vergunningen moet toegankelijker. De dossiers en ook de rode affiches zijn zeer ambtelijk, te technisch en moeilijk te begrijpen. Een 3D-voorstelling is alvast een stap in de goede richting. Maar ook de tekst zelf moet duidelijker. Alle aankondigingen van openbaar onderzoek moeten digitaal ter beschikking worden

gesteld. Liefst via een gewestelijke website waar je de openbare onderzoeken van alle gemeenten kan vinden. Ook de dossiers zelf, of zeker de samenvattingen, moeten consulteerbaar zijn via deze website.

❖ **opvolging is even belangrijk als aankondiging. Alle vergunningen, ook als ze niet afgeleverd zijn, moeten worden opgevolgd.** De adviezen, de besluiten en de vergunning moeten raadpleegbaar zijn, zeker bij grote projecten. Er moet een brief of een mail verstuurd worden met de duidelijk gemotiveerde beslissing van de overlegcommissie naar de aanwezigen op de overlegcommissie en naar mensen die opmerkingen verstuurd hebben. En tot slot moet de vergunnende overheid het correct naleven van de vergunning en haar voorwaarden actief controleren.

wijkcontracten 2.0

De ontwikkeling van de grondreserves en die van de bestaande wijken vullen elkaar binnen een ernstig stedelijk beleid aan. Maar onze wijkcontracten zijn veel te rigide om de levenskwaliteit van de bewoners van onze 19de eeuwse buurten sterk te verbeteren. Het is dus hoog tijd voor een echte geïntegreerde wijkontwikkeling. Een wijkontwikkeling



In de toekomst kan de wijkmonitor de informatie leveren voor operaties als wijkcontracten. Maar dan moeten wijkbewoners de kans krijgen om de wijkmonitor mee te voeden met gegevens.

die sterke gewestelijke beleidskeuzes op het vlak van mobiliteit, klimaat, tewerkstelling of onderwijs omzet in lokale acties. De wijkgerichte aanpak zorgt er voor dat dit gebeurt op een gecoördineerde manier, met medewerking van bewoners en verenigingen. Dus...

❖ **de wijkmonitor moet de basisinformatie leveren voor de operaties.** We hebben er

alle belang bij dit instrument uit te bouwen tot een performant systeem waaruit diverse overheden hun gegevens kunnen halen om hun operaties zoals wijkcontracten mee te ontwikkelen. Anderzijds moeten we er voor zorgen dat niet alleen overheden informatie kunnen leveren voor de wijkmonitor maar ook verenigingen en bewoners. Dat kan onder meer via open wijkraden waar iedereen kan komen meepraten over de

situatie in de wijk. Ook een website met interactieve kaarten kan dienen om gericht informatie te verzamelen.

✘ **pak de uitdagingen aan met een nieuw arsenaal aan soepele beleidsinstrumenten, beheerd door transversale taskforces.** De versnippering van bevoegdheden en de rigiditeit van de betreffende ordonnantie maken dat de wijkcontracten momenteel verschillende problemen niet kunnen aan-

pakken. Een verandering van de wetgeving moet dat mogelijk maken. Bij de uitvoering van de operaties is de inbreng van verenigingen en bewonersgroepen ook belangrijk. De overheid kan een meer coördinerende rol spelen.

✘ **vergemakkelijk de procedures binnen de wijkcontracten.** Zo kunnen de actoren sneller inspelen op de markt en de behoeftes.

Brussel, coproductieve stad

Brussel moet coproductie in het hart van haar beleid plaatsen. Alle overheidsdiensten en bewoners/gebruikers van de stad denken en werken in alle fasen van het beleid samen: voorbereiding, uitvoering, opvolging, evaluatie en zelfs beheer.

Dat houdt in dat de overheid zoveel mogelijk tussenschotten verwijderd en geïntegreerd werkt, ook over de grenzen van het gewest heen. En het houdt in dat de overheid een eigen visie durft te verdedigen.

participatie: niet modieus, maar absoluut noodzakelijk

Participatie is geen garantie voor kwaliteit of goed bestuur. Maar als participatie goed georganiseerd is, is het een aanvulling op onze representatieve democratie. Het geeft mensen de kans om ook mee na te denken over concrete projecten en niet alleen te kiezen voor politici. Hierdoor ontstaat een grotere betrokkenheid bij de stad en gaan projecten meer beantwoorden aan de reële noden. Participatie stimuleert ook transversaliteit, want mensen houden geen rekening met grenzen of departementen. Dus...



We vragen het Gewest om een ombudsdienst of observatorium te belasten met de evaluatie van de participatieve initiatieven in deze stad.

- ❖ **een participatiecharter.** Daarin moet de regering vastleggen welke instrumenten ze wil inzetten om inspraak te verbeteren bij welk beleidsthema en wat de spelregels zijn. Ook de gemeenten kunnen dit charter onderschrijven en de regering kan een gewestelijke ombudsdienst of observatorium belasten met de evaluatie en bijsturing van de praktijk.
- ❖ **het Gewest moet investeren in participatie-expertise.** De drempel om te participeren moet zo laag mogelijk zijn en daarvoor heb je deskundigen nodig.
- ❖ **het Gewest moet investeren in opleiding en ondersteuning van bewoners.** Dit moet ervoor zorgen dat ze goed genoeg gewapend zijn om te kunnen participeren. Het Gewest moet openbaarheid van bestuur zo breed en zo actief mogelijk opvatten. Dat houdt een beleid in dat informatie zo begrijpelijk mogelijk maakt, voor een zo breed mogelijk publiek en zonder iets achter te houden.

een transversaal stadsbeleid

Om van Brussel een duurzame stad te maken, met duurzame wijken, is een nauwere samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen nodig. Het heeft geen zin



Bij grootschalige nieuwe bouwprojecten, à la Josaphat in Schaarbeek, hoort meteen nieuwe wijkinfrastructuur, zoals scholen. © Michael Luyters

een nieuwe wijk met honderden woningen te bouwen, zonder er ook de nodige scholen, crèches of openbaar vervoer te voorzien. Voor grote nieuwbouwprojecten kan een transversale planningscel een oplossing zijn, die zorgt voor de coördinatie van de projecten en voor de coördinatie tussen de verschillende beleidsniveaus.

Er is dus een administratieve revolutie nodig om de sectoriële logica van onze besturen te vervangen door een procesmatige, gebiedsgerichte aanpak.

Ook een nieuw Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) moet duidelijke linken en beleidsacties naar voren schuiven: verdichten langs metrolijnen en GEN-stations, geen ont-



Tramlijnen en fietsroutes die doorlopen tot in Vlaanderen mogen geen taboe meer zijn.
© Alan Carter

wikkeling van Gebieden van Gewestelijk Belang (GGB's) zonder eerst een goede ontsluiting met openbaar vervoer.

een stedenbouwkundig agentschap met de nodige middelen, erkenning en autoriteit

Er is dringend nood aan een instantie die grote projecten van begin tot einde coördineert, alle betrokken actoren samenbrengt en een transversaal en coherent project kan uitwerken. Dit agentschap moet er voor zorgen dat een project wordt uitgevoerd door de juiste mensen en in de juiste fasering. Het moet fungeren als een bewaker van een kwaliteitsvol project, maar moet ook waken over een

algemene visie. Het agentschap moet ervoor zorgen dat het plannings- en uitvoeringsproces efficiënt en continu verloopt.

Het recent in het leven geroepen Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) lijkt alvast een goede aanzet. Om te kunnen beantwoorden aan zijn belangrijke doelstellingen heeft het de nodige middelen, erkenning én autoriteit nodig. Zoniet wordt het een slag in het water. Wij vre-

zen dat de gemeentelijke én gewestelijke administraties het Agentschap als lichaamsvreemde concurrentie zullen beschouwen, onder meer omdat het volledig buiten de huidige administratie ligt.

een stadsbeleid over de gewestgrenzen heen

De invloed van Brussel reikt tot ver buiten de gewestgrenzen. Het gewest breidt zich niet enkel morfologisch uit in de rand, maar ook functioneel zijn er verschillende linken. Mensen wonen in de rand en komen werken of winkelen in Brussel.

Een structureel overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de oude provincie Brabant dringt zich steeds meer op. Daarom:

- ✘ **een geïntegreerd openbaar vervoeraanbod.** Tramlijnen naar de Vlaamse Rand mogen geen taboe zijn. De fietsroutes uit de naburige gewesten moeten beter aansluiten met deze van Brussel.
- ✘ **geen ruimtelijke structuurplannen meer met Brussel of Vlaanderen als een blinde vlek.** Vermijd een concurrentiestrijd voor shoppingcentra of bedrijven.
- ✘ **tewerkstellingsoverleg** dat een oplossing aanreikt voor de Brusselse werkloosheid en beantwoordt aan de noden in de Rand.

✳ **een duurzaam fiscaal systeem** waarbij de pendelaars bijdragen aan de infrastructuur van de stad.

Om te vermijden dat we ons verliezen in complexe geïnstitutionaliseerde structuren, pleiten we in eerste instantie voor een snelle ad hoc samenwerking gebaseerd op een politiek engagement. Doorheen positieve samenwer-

kingservaringen kunnen we streven naar een stevigere, permanente structuur van communauté urbaine/stadsgemeenschap.

een stadsbeleid over de gemeentegrenzen heen

Herverdeel de bevoegdheden. De 19 gemeenten werken vaak contraproductief

als het op planning en organisatie aankomt. Er is dringend nood aan een transparante en grondige evaluatie van de bevoegdheidsverdeling. Het gaat in deze niet alleen over wetgeving, uitvoering en administratie, maar ook over de functionering van OCMW's, de sociale huisvestingsmaatschappijen en de politiezones.

Brussel, creatieve stad

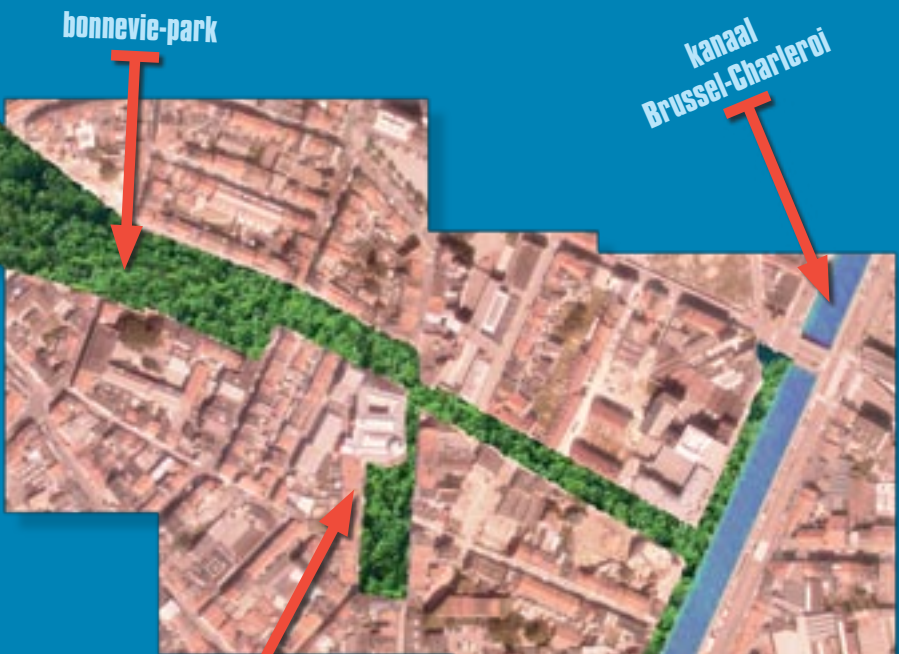
Brussel moet de ambitie, creativiteit en dynamiek van een grootstad hebben.

Innoverende ideeën en initiatieven omtrent 'het maken van de stad', over ecologie, kunst en architectuur mogen niet doodgezwegen of gerecupereerd worden. Het beleid moet de ruimte creëren om die ten volle tot uitdrukking te laten komen. Gebruik (al dan niet tijdelijk) van leegstaande sites of gebouwen door bewoners of collectieven is hier een goed voorbeeld van. Die gebieden of gebouwen kunnen uitgroeien tot broeiplaatsen van creativiteit, waar mensen in een precare situatie onderdak kunnen vinden voor de ontplooiing van hun activiteiten.



Een tijdelijke klimmuur op een leeg terrein in Berlijn. Ook de Brusselse civiele maatschappij heeft creativiteit en verdient alle kansen.
© Studio Klaus Overmeier

BRAL



vzw Brusselse Raad voor het Leefmilieu
federatie voor actieve bXlaars

Zaterdagplein 13 (1ste verdieping)
1000 Brussel
T 02 217 56 33 • F 02 217 06 11
bral@bralvzw.be • www.bralvzw.be

Wettelijk Depot: D/1969/2009/02
V.U. Sarah Hollander,
Zaterdagplein 13 – 1000 Brussel

Layout & montages: Wim Didelez
Gedrukt met vegetale inkt

april 2009