



ALERT

EEN UITGAVE VAN *BRAL* VZW
federatie voor actieve bKlaars

Afzender :
Bral vzw Zaterdagplein 13 1000 Brussel

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

jaargang 21 – nummer 365 – september 2010
verschijnt maandelijks
afgiftekantoor BRUSSEL X – P3A9102

de lijn van bral

R0: win-win?

Tijdens het laatste weekend van de zomervakantie protesteerden zowat 200 Vlamingen en Brusselselaars met een fietskaravaan en actiekamp tegen de uitbreiding van de Brusselse Ring R0.

De reden: een eventuele uitbreiding van de capaciteit van de R0 betekent niet alleen een ernstige bedreiging voor het Laarbeekbos, een beschermd natuurgebied waarvan 5 ha zou gekapt worden. Een verbreding zou ook de auto-druk op Brussel vergroten.

Dat nieuwe wegcapaciteit nieuw verkeer aanzuigt, is bekend. Alleen weigeren de beleidsmakers dit onder ogen te zien. Hun oplossing is een kortetermijnoplossing. De file op R0 is een “vetrol” die auto’s ontmoedigt om de stad binnen te rijden. Een uitbreiding van de wegcapaciteit van de R0 zou die barrière wegnemen en de autodruk in de stad alleen doen toenemen.

Bovendien zullen de vele shopping- en kantoorprojecten die in het noorden van Brussel worden gepland, ook veel nieuw autoverkeer veroorzaken. Bij de politieke beslissingsprocedures over die projecten is de (essentiële) mobiliteitsimpact helaas geen doorslaggevende factor.

Het blijft dan ook moeilijk om te zien wat de “win-win”-situatie is voor Brussel, waar de Brusselse mobiliteitsminister in haar beleidsplan over spreekt in verband met de uitbreiding van de R0.

Sarah Hollander

Voorzitster Bral vzw



De zone 30 zoals het Brusselse stadsbestuur die met veel bombarie voorstelde, is een staaltje Brusselse politieke folklore in de geest van Manneken Pis: je hoort er veel van, maar als je hem voor de eerste keer ziet, ben je verbaasd over wat het eigenlijk maar voorstelt.

© omnia mutantur

 anders mobiel

vijfhoek zone 30... en dan?

Midden september wordt de Brusselse Vijfhoek een ‘zone 30’. Voor Bral gaat het eerder om een goedgeplaatste marketingzet dan om een gedurfde politieke beslissing. Want in de praktijk gaat er weinig tot niets veranderen.

Over de hele Vijfhoek – binnen de kleine Brusselse ring dus, goed voor een oppervlakte van 4,6 km² – zal een snelheidsbeperking gelden van 30 km/u voor gemotoriseerd vervoer. Het stadsbestuur wijdt er een groots opgezette communicatiecampagne en lanceerde zelfs een fanpagina op facebook, een wedstrijd in samenwerking met MIVB en een online-enquête waarin je de ‘goede redenen’ voor een zone 30 te weten komt. Alles via www.z30.be.

Wij juichen de intentie van het stadsbestuur toe, want de achterliggende bedoeling blijft dat de verkeersveiligheid in en de leefbaar-

heid van het stadscentrum moet verhogen. In bijgevoegd kaderstuk geven we graag een paar cijfers over het weldoende effect van zones 30.

Of de Brusselse zone 30 positieve of negatieve resultaten zal behalen, hangt echter helemaal af van het ontwerp en de uitvoering van het plan. Want als een zone 30 slecht ontworpen is – bijvoorbeeld omdat er teveel veel verkeersdrempels worden ingericht – dan zal de verkeersdoorstroming eerder gekenmerkt zijn door veel stoppen en accelereren en zal het dus leiden tot verhoogde emissies. En meer lawaai.

vervolg pagina 2

De weldoende effecten van zones 30

- Een voetganger die bij 50km/u door een auto geraakt wordt, overlijdt in 45% van de gevallen. Bij 30km/u is dat 5%. En je kan makkelijker een aanrijding vermijden, want bij 30km/u heb je een veel breder gezichtsveld dan bij 50km/u, en is de remafstand de helft korter (20 meter tov 40 meter, bij droog wegdek en normale reactietijd).
- Een goed ontworpen een aangelegde zone 30 zal voor de individuele wagen het brandstofverbruik en de CO₂ emissies met 10% doen dalen, de ozonprecursoren NOx met 50%, en het fijn stof PM10 met 35%. Dat komt niet te vroeg, want België werd door de Europese Commissie in gebreke gesteld voor het niet naleven van de luchtkwaliteitsnormen, ondermeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zie hiervoor het artikel “Brenge Brusselse minister Europese motor op gang?” op p. 4.
- Ook de geluidsoverlast wordt minder bij de invoering van een goed ontworpen zone 30. In een wijk waar de automobilisten voordien 50 km/uur reden, vermindert het lawaai met ongeveer 2,5 dB, alleen rekening houdend met de vermindering van de snelheden.

Oogcontact en banen afbuigen

Om efficiënt te zijn moet de inrichting van een zone 30 ook ‘dwingend’ genoeg zijn. Je moet als bestuurder meteen zien dat je in een omgeving bent waar mensen wonen en leven en elkaar ontmoeten. Dit moet over het hele lengteprofiel van de zone duidelijk zijn, enkel een verkeersdrempel om de 100 meter is dus geen goede inrichting.

Een goed ingerichte zone 30 kan bijvoorbeeld gebruik maken van asverschuivingen, die bestuurders trager doen rijden. ‘Een as verschuiven’ of dus ‘een baan afbuigen’. Voor een snelheid van 30 km/u heb je een afstand van 10m tussen de elementen van een asverschuiving (100m is dus niet voldoende). Je kunt ook gebruik maken van wegversmalingen, visuele poorteffecten, straatmeubilair, planten, etc. Bovendien kan je ook allerhande tijdelijke en goedkope testopstellingen voorzien.

Het is ook aanbevolen om verkeerslichten en vaste oversteekplaatsen slechts in uitzonderlijke gevallen te gebruiken. Dat moet het oogcontact tussen bestuurders en andere weggebruikers verhogen. En dat maakt meteen ook mogelijk dat het verkeer trager en ook beter doorstroomt.

Toch is met dat alles de verkeersabsorptie van een zone 30 theoretisch gezien maar 10% kleiner dan een bebouwde kom waar de snelheidslimiet 50km/u is. De capaciteit van een weg hangt dus ook niet zozeer af van de snelheidslimiet, maar eerder van de manier waarop een weg is aangelegd.

de case “Brussel”

De zone 30 zoals het Brusselse stadsbestuur die met veel bombarie voorstelde, is een staaltje Brusselse politieke folklore in de geest van Manneken Pis: je hoort er veel van, maar als je het voor eerste keer ziet, ben je verbaasd over wat het eigenlijk maar voorstelt. De bevoegde schepen van mobiliteit gaf in de pers toe dat

“er in de praktijk niet veel zal veranderen, en dat het vooral om het imago gaat”.

Er komen verkeersborden, nieuwe zone 30-wegmarkeringen op de weg en een aantal mobiele panelen die bestuurders informeren over hun snelheid. Voor het stadbestuur blijkt dat ruimschoots voldoende om de gelegenheid van het Belgische voorzitterschap aan te grijpen om de Vijfhoek in een persbericht voor te stellen als “één van de grootste zones 30 van Europa”. Er is echter weinig kans dat de grootste zone 30 in Europa Manneken Pis van de troon stoten zal stoten als must-see toeristische attractie.

Brussel verblijfplaats

Aangezien de gemiddelde snelheid in het Brussels Gewest tijdens de spitsuren nu al 27km/u is, zal er vanaf 16 september bij de invoering van de “nieuwe” zone 30 in de Vijfhoek niet veel veranderen. Ook buiten de

spitsuren zal er niet veel veranderen, en zal de snelheidslimiet niet gerespecteerd worden zonder een herinrichting van de openbare weg, als openbare ruimte voor mensen.

Bovendien geldt op de centrale lanen zoals de Adolphe Maxlaan, de Anspachlaan, de Lemonnierlaan en de Diksmuidelaan, de snelheidsbeperking niét – dus toch niet de grootste zone 30 van Europa? – omdat de inrichting van de centrale lanen volgens het stadsbestuur niet geschikt is om er een snelheidsbeperking te doen gelden. De centrale lanen blijven dus echte stadsautostrades die veel doorgaand verkeer aanzuigen, terwijl de belangrijkste Brusselse “verblijfszones” er door lopen. Zones die een ontmoetingsplaats zijn voor veel bewoners, toeristen, cafébezoekers, scholieren, winkelende en werkende mensen.

Nochtans is een doelstelling van een zone 30 net om het doorgaande verkeer te weren uit die verblijfszones. Maar het stadsbestuur blijft de plannen voor heraanleg van de centrale lanen op de lange baan schuiven. Halfslachtig beleid dus. Want ondertussen blijft Koning Auto dé draak in de openbare ruimte, en staat Sint-Michiel de drakendoder bovenop op het stadshuis te oxideren in de uitlaatgassen.

Bronnen:

- BIVV: Brochure voor de wegbeheerder; Zone 30 – Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid, p3-4.
- VUB&TNO Invloed van het rijgedrag op de verkeersemissies: kwantificatie en maatregelen, p6-7.
- Leefmilieu Brussel – BIM, Vademecum voor wegverkeerslawaa in de stad, Zones met een specifiek statuut en hun invloed op het wegverkeerslawaa.



Een verkeersbord of een wegmarkering meer of minder zal het tij niet doen keren. Zolang een weg niet beter is ingericht, zullen autobestuurders een snelheidsbeperking blijven negeren. © Bral

Bral goes mainstream... with NMM

Al enkele jaren is Bral lid van het internationaal netwerk INURA (*International Network voor Urban Research and Action*). Al sinds 2008 broeden de leden van deze bonte groep op een gemeenschappelijk project met de weluidende naam NMM. Missie: zoeken naar gelijkaardige en/of tegengestelde tendensen in de (wereld)steden van vandaag.

NMM staat voor *New Metropolitan Mainstream*. De term werd voor het eerst gebruikt door Christian Schmidt, INURA'er en professor op de ETH Studio in Basel, Zwitserland, en tot vandaag pleitbezorger van het nieuwe concept. We besparen jullie een droge academische uiteenzetting, maar we zijn verplicht toch wat moeilijke woorden te gebruiken als we NMM willen uitlegen. NMM vertrekt van het idee dat steden over de hele wereld onder invloed van de neoliberalisering eenzelfde ontwikkeling doormaken. Een ontwikkeling die we dus 'nieuw, 'metropolitaan' en 'mainstream' kunnen noemen. We kunnen die ontwikkeling linken aan de stijgende 'economisering' van het stadsleven. Een stad als een handelsgoed, een product dat moet opgeward, verkocht en verbeterd worden.

what's new?

Nog enkele duidende termen nodig? Gentrificatie, dualisering, privatisering van publieke plaatsen en eigendommen, citymarketing, flagship projecten en internationale evenementen bedoeld om internationale investeerders en mensen met hoge inkomens aan te trekken... overal ter wereld ('mainstream') worden steden met gelijkaardige ontwikkelingen geconfronteerd. Sommige al decennia lang, andere sinds kort. Echt 'new' is dat NMM zich meer recent ook voordoet in perifere regio's, terwijl de hierboven genoemde processen zich vroeger vooral (en enkel) voordeden in (wereld)steden. Ook kleinere steden gaan er prat op dat ze deel uitmaken van een of andere 'metropolitane' zone.

Ook Brussel ontsnapt hier natuurlijk niet aan. De 'internationalisering' van ons Gewest staat hoog op de agenda van onze beleidsmakers. Dat heeft soms kwalijke gevolgen waar we bij Bral het onze over denken en daarom zijn we erg geïnteresseerd in hoe het er in andere steden aan toe gaat.



Een boeiende mapping-sessie op de kantoren van Bral resulteerde in een eerste versie van de interactieve google-kaart van Brussel en omgeving... Een eerste stap. © Bral

INURA Brussels

We hebben de laatste maanden daarom actief meegeholpen aan de deelname van "Brussel" aan het project. Met een 15-tal stedenbouwkundigen, activisten en architecten van binnen en buiten Brussel zaten we een avond rond de kaart van ons gewest. Die leerrijke mapping-sessie resulteerde in een interactieve kaart (via Googlemaps) waarop we trendy, geprivatiseerde, hoge inkomensbuurten op aanduiden, evenals flagship- of strategische infrastructuurprojecten. We hebben ook getracht om er de grenzen van bepaalde regio's op aan te duiden.

Een volgende stap was het produceren van twee posters: een "NMM-kaart" van Brussel plus een selectie van vier projecten/gebieden die volgens ons nauw verband houden met het NMM-concept. We kozen voor de concurrentiestrijd tussen de Heizel en Uplage Machelen, de 'would be marketing' in de Europese en in de Zuidwijk, de 'spankracht' van de Groene Gordel rond Brussel en het Bethlehemplein in Sint-Gillis als voorbeeld van 'plaats van verzet'.

33 steden

Een derde stap is de vergelijking maken met de 32 andere steden, die hun posters op de jaarlijkse bijeenkomst (dit jaar eind juni in Zürich, Zwitserland) kwamen toelichten. In verschillende workshops, lezingen en 'poster-sessies' werd het NMM-project bediscussieerd, bekritiseerd en soms bijge-



schaafd. Meer dan 150 mensen van over de hele wereld namen er aan deel.

Het was een erg boeiende uitwisseling, maar voor echte conclusies is het nog te vroeg. Is NMM een concept dat INURA als netwerk wil promoten? Of willen we er ons juist tegen verzetten? Is NMM niet te eurocentrisch en moeten we daarom niet eerder spreken van Europese NMM, Aziatische NMM, Afrikaanse NMM,...? Dekken de gekozen categorieën om de kaart te produceren wel genoeg de lading? Het is absoluut nog niet duidelijk wat het einddoel is, maar de opzet van de bijeenkomst in Zürich was geslaagd. We zijn wel degelijk bezorgd om wat NMM kan teweegbrengen, maar het blijft alvast een werkbaar instrument dat activisten, stedenbouwkundigen en andere wereldburgers in contact met elkaar brengt. Bral volgt de ontwikkelingen van op de eerste rij.

Info: www.inura.org

Voor de kaarten en posters van alle

33 steden, contacteer [joost\[a\]bralvzw.be](mailto:joost[a]bralvzw.be).



brengt Brusselse minister Europese motor op gang?

milieubeweging verwacht daadkracht van onze milieuministers tijdens Belgisch voorzitterschap

Weinig politieke evoluties zijn zo positief geweest voor het leefmilieu als de Europese Unie. Het is bijna volledig te danken aan de grensoverschrijdende aanpak van Europa dat we vandaag wetgeving hebben die onwelriekende industriële praktijken of lozingen terugschroeft. Denk maar aan filters voor rookgassen, loodvrije benzine of waterzuivering Noord. En als lidstaten zich inspanssen om bepaalde milieudoelstellingen te halen, is dat ook omdat de Unie hen achter de veren zit.



Ook in Brussel merken we dat. Er gaat nauwelijks een maand voorbij of het Gewest moet één of andere ordonnantie of regeringsbesluit herschrijven om het aan te passen aan een nieuwe Europese richtlijn. En die aanpassingen zijn doorgaans strenger dan voordien. De Brusselse regering kan nog eigen initiatieven nemen maar die liggen grotendeels in de manier waarop we de richtlijnen omzetten in eigen wetgeving of de maatregelen waarmee we de Europese doelstellingen willen halen. In de accenten dus.

sputterende motor

Jammer genoeg is die Europese motor de laatste jaren wat aan 't sputteren. Nieuwe richtlijnen zijn vaak niet meer zo ambitieus. Ofwel blijven ze jaren in de pijplijn zitten. Neem nu luchtvervuiling. Een oude richtlijn legt ons een strenge doelstelling op voor fijn stof en geen enkele van onze drie Gewesten slaagt er in die te halen. Bijkomende maatregelen dringen zich dus op. Europa als gangmaker van ambitieuzer beleid.

Bijzonder jammer is het dan dat de laatste wijziging aan die richtlijn die ambitie niet verder zet. De nieuwe doelstelling op vlak van *ultrafijn* stof die door die wijziging is ingevoerd, zullen we, volgens deskundigen, wellicht halen zonder extra inspanningen. En een andere richtlijn, de zogenaamde NEC-richtlijn (NEC: National Emission Ceilings, nationale emissieplafonds), die bepaalt hoeveel stikstofoxiden we mogen uitstoten, wacht al jaren op een aanpassing. Zo lang die er niet komt, blijven we zitten met een oud ambitieniveau. Bovendien is België nog steeds ver af van dat niveau, terwijl onze buurlanden wel al de nodige

inspanningen hebben gedaan. Tijd voor een nieuwe NEC dus.

conservatiever

Als Europa minder interesse heeft in milieu, is dat omdat in de lidstaten een conservatieve wind waait. Het milieubeleid verloopt namelijk volgens een tweerichtingsverkeer: de lidstaten bepalen, samen met het Europees Parlement en de Commissie, het Europese beleid en dat dwingt diezelfde lidstaten vervolgens tot actie. Daarom is het erg belangrijk dat ook onze kabinetten en Europarlementsleden mee aan de Europese kar trekken.

Voor nu. Tot eind dit jaar zit België de Europese Unie voor. Dat houdt onder meer

in dat de diverse ministers en kabinetten vergaderingen leiden en prioriteiten kunnen bepalen. En op vlak van leefmilieu zijn dat de gewestministers.

België voortrekker

De Belgische milieubeweging heeft opgeschreven wat wij verwachten van dat voorzitterschap. Veel van de eisen draaien rond klimaat. We vragen dat België de EU meetrokt in een voortrekkersrol tijdens de internationale klimaatonderhandelingen in Cancun. Voor 2020 moet de EU zich er toe verbinden de uitstoot van broeikasgassen met 40% te verminderen in vergelijking met 1990. Dat is haalbaar want nu al zitten we onder het niveau van '90. Een *Zero-Carbon Action Plan* moet mikken op een vermindering met 95% tegen 2050.

We pleiten ook voor een verplichte energiebesparing met 20% tegen 2020. De richtlijnen *energieprestaties van gebouwen* en *eco-design* zijn de sleutel op de deur. We verwachten ook dat België de Unie op sleeptouw neemt op weg naar een 100% hernieuwbare energiebevoorrading. Tegen 2050 moet dat mogelijk zijn.

natuur

België krijgt van ons ook de belangrijke opdracht de achteruitgang van de biodiversi-



De Europese leefmilieu-motor is aan het sputteren. De milieubeweging in België vraagt onze ministers hem dringend weer op gang te trekken © GeS

teit te stoppen. Binnen de Millenniumdoelen en de Europese financieringsmechanismen is aandacht voor natuur noodzakelijk. Er moeten bijvoorbeeld genoeg centen komen voor Natura 2000-gebieden, zoals onder meer Laarbeekbos in Brussel er één is. Ook de verkoop van illegaal hout tegengaan, is een taak voor onze ministers.

duurzaam materiaalbeheer

We moeten ook weg van klassieke afvalverwerking en evolueren naar een *cradle-to-*

cradle-aanpak. Die modieuze term betekent dat het afval van morgen geen afval meer mag zijn, maar grondstof voor een nieuwe productiecycclus. Producentenverantwoordelijkheid moet bijvoorbeeld op de schouders komen van het producerende bedrijf in plaats van op een hele sector. En we moeten vermijden dat er een pan-Europese markt ontstaat voor industrieel afval, want als een bedrijf goed betaald wordt voor vuilnis, zal het vanzelf minder geneigd zijn om naar duurzaam materiaalbeheer te evolueren.

Een nieuwe richtlijn over organisch afval zou ook een goede zaak zijn.

Onze eisen beter kennen?

www.10groeneisen.be. Aarzel niet om over deze punten een woordje te wisselen met de Brusselse kabinetmedewerkers. De volledige nota die we opstuurden naar de onderhandelaars vind je op onze website bij "Dossiers en documentatie".



nieuws van het front

9 maanden Brussels woonbeleid: 1/20



De Brusselse Bond voor het Recht op Wonen (BBRoW) publiceert elke zes maanden de resultaten van haar 'Woonbarometer'. Met dat instrument evalueert de Bond de acties van de Brusselse regering inzake woonbeleid. De barometer van mei 2010 evalueert de acties/realisaties van de Brusselse regering ten opzichte van haar beloften in het regeerakkoord 2009-2014 en de eisen van de BBRoW en haar leden. Het resultaat na 9 maanden regering is dus bijzonder bedroevend te noemen, een schamele 1 op 20. Lees wat Werner Van Mieghem van de Bond hierover te vertellen heeft in ons interview op p. 6.

gezocht: ervaren taxigebruikers

De minister van mobiliteit wil de taxisector hervormen. Ze roept ondermeer een comité van gebruikers van Brusselse taxi's in het leven. Vermits er geen belangengroep van taxiklanten bestaat, mag iedereen zich kandidaat stellen. Info en inschrijvingen via mpopescu@mrbc.irisnet.be en 02 204 18 49, voor 15 oktober.

gsm-masten onder controle



© Clive Darr

Leefmilieu Brussel heeft er een gloednieuwe telg bij: een dienst *elektromagnetische golven*. Zij zullen de vergunningen uitreiken aan de operatoren en controleren of die de nieuwe, strenge gewestelijke emissienorm van 3 volt per meter respecteren. De dienst krijgt daarvoor een informaticatoepassing mee die de kracht van de uitgestraalde golven op de meter na kan berekenen. Als je redenen hebt om te twifelen aan de straling in je omgeving, kan je als particulier klacht indienen bij deze dienst via www.leefmilieubrussel.be > particulieren > elektrische straling > publicaties. Of info vragen via infodienst van het BIM: 02/775.75.01.

klimaathuis open u!

Ben je eigenaar van een passiefhuis, laag-energiewoning of heb je een deel van je woning energievriendelijk verbouwd? Wil je kandidaat-bouwers een rondleiding geven om je bouw- en woonervaringen met hen te delen? Dan vraagt BBL, onze Vlaamse zustervereniging, jouw medewerking voor hun campagne *Open Klimaathuizen*. In november loopt een campagneweek met

workshops en thematours en lage-energiekantoorgebouwen zetten hun deuren open voor bezoekers. Twee weekends zullen energiebewuste bouwheren de kans krijgen om contacten te leggen met (kandidaat) verbouwers. Interesse? Of ken je andere geïnteresseerden? Contacteer Benjamin Clarysse, benjamin.clarysse@bblv.be, 02 282 17 44. Info: www.ecobouwers.be.

GEZOCHT KLIMAATHUIZEN



interview

BBRoW: ruim 10 jaar strijd voor beter woonbeleid

“We moeten de druk blijven hoog houden”



De Brusselse regering is een jaar bezig, maar behaalt op haar rapport ‘woonbeleid’ een ondermaatse, om niet te zeggen een desastreuze, score. Werner Van Mieghem van de Brusselse Bond voor Recht op Wonen (BBRoW) geeft uitleg bij de onvolprezen “Woonbarometer”.

“De vzw BBRoW, ofte ‘de Bond’, bestaat een dikke tien jaar. Al jaren daarvoor was het een feitelijke vereniging waar sociaal assistenten bij elkaar kwamen om te overleggen hoe ze de problemen van te dure en slechte woningen samen konden aanpakken. In 1999 richtten een 15-tal verenigingen dan de tweetalige vzw BBRoW op, zodat ze subsidies konden aanvragen. Dank zij een serieuze duw in de rug van Bral is daarop de professionele werking van start kunnen gaan. Op 10 jaar tijd hebben we ons ledenaantal kunnen verdrievoudigen en heeft de BBRoW toch enige bekendheid en serieus kunnen opbouwen.”

Op 5 juli hebben jullie de nieuwe stand van jullie Woonbarometer bekend gemaakt, een soort rapport van het huisvestingsbeleid zeg maar.

Met onze Woonbarometer, die trouwens grondig vernieuwd is, hebben we aan de Brusselse regering een rapport gegeven van 1 op 20 voor haar effectieve realisaties op het vlak van wonen tijdens het eerste jaar van de legislatuur.

De Woonbarometer staat dus ook deze keer opnieuw op onweer. Hoe komt dat?

Deze regering heeft veel hooi op haar vork genomen. Van de 73 maatregelen rond wonen die zijn opgenomen in het Brusselse regeerakkoord is de overgrote meerderheid nog in een studiefase of nog niets eens opgestart.

Positief is wel dat voortaan alle nieuwbouwprojecten van de overheid aan de **passiefnorm** moeten beantwoorden. Deze regering trekt trouwens duidelijk de kaart van duurzame ontwikkeling. De wijkcontracten werden eind januari 2010 omgevormd tot **duurzame wijkcontracten** waarbij onder meer energiebesparende maatregelen voortaan gesubsidieerd kunnen worden.

Een ander thema waar de regering initiatief heeft genomen is de **strijd tegen de leegstand**. Op 1 april 2010 keurde de Brusselse regering – na een parlementair initiatief – de aanpassing van het openbaar beheerrecht goed en de procedure voor verenigingen om bij de gemeente en de rechtbank klacht in te dienen tegen een leegstaande woning.

Voor andere belangrijke maatregelen, blijft het voorlopig bij enkele algemene verklaringen of gewoon windstil. Voor de **sociale huisvesting** hebben we tot nu toe de indruk dat deze regering vooral maatregelen neemt om het huidige sociale woningenpark beter te laten ‘renderen’ en dat zij het eerste Plan voor de Huisvesting dat al van 2004 dateert en waarmee 3.500 sociale en 1.500 middelgrote woningen gepland waren grotendeels tot uitvoering wil brengen en daarbij duurzame woningen wil bouwen, maar dat van een nieuw Plan met duizenden bijkomende sociale woningen geen sprake is.

Om de huurders op de **privé-huisvestingsmarkt** bij te staan voorziet de Brusselse regering in het regeerakkoord zeven

maatregelen. Ondermeer een uitbreiding van het systeem van verhuis-, installatie- en huurtoelage voor personen die een onthaalhuis of transitwoning verlaten, de invoering van een huurtoelage gekoppeld aan referentiehurtprijzen en een gewestelijk huurwaarborgfonds. Het is opvallend dat de Brusselse regering voor alle zeven maatregelen tot nu toe nauwelijks enige actie heeft ondernomen.

En wat willen jullie daar aan doen?

Ik denk dat we juist door onze Woonbarometer iedere zes maand via de media en affiches bekend te maken – met uitvoerig commentaar – de druk op de regering kunnen verhogen om haar beloften te realiseren. Binnen de Bond hebben we ook verschillende thematische werkgroepen opgestart (over de huurtoelage, het energieprestatiecertificaat,...) waarmee we de komende maanden concrete voorstellen willen doen.

Er valt zelden iets positiefs te melden van het huisvestingsfront. Word je het niet beu om altijd maar rampberichten de wereld in te moeten sturen?

Het probleem is dat alles zo traag opschiet, dat er dikwijls halfslachtige beleidsmaatregelen worden genomen en dat ondertussen de nood aan betaalbare, degelijke woningen enorm toeneemt. Beu word ik het niet en we blijven aan de kar trekken, maar we zijn wel veel realistischer geworden en kijken vooral naar wat er gerealiseerd wordt op het terrein. Gelukkig kunnen we ons bij de Bond optrekken aan de creatieve woonprojecten die onze leden-verenigingen regelmatig tot stand brengen.

Info: www.bbrow.be

www.bralvzw.be

**Bral:
aanwezig!**

15/9 – duurzaam colloquium – tientallen binnen- en buitenlandse sprekers op één dag Europees colloquium over duurzame stadsvernieuwing.
Alles op www.sustainatbrussels.be.

Van 1 tem 3/10 – Aula Magna organiseert de Brussels Citizens University.
Bral gaat er een sessie organiseren over het D-GewOP ofte GPDO. Het wat? Check: www.aula-magna.eu.

Alert is het maandblad van Bral vzw

redactie/administratie :
Bral vzw
Zaterdagplein 13 – 1000 BRUSSEL
T 02 217 56 33
F 02 217 06 11

medewerkers :
Dina Claes, An Descheemaeker,
Ingrid Dujardin, Ikram El Achkar, Hilde Geens, Marianne Stevens, Steyn Van Assche, Joost Vandenbroele, Piet Van Meerbeek, Jeroen Verhoeven

verzending: Etiket, een deelwerking van Atelier Groot Eiland vzw
T 02 511 72 10

jaarabonnement : € 10 te storten op rekening 001-2154937-61 van Bral vzw – 1000 BRUSSEL

copyright © : overname van artikels aanbevolen mits bronvermelding

