

Antwoorden Minister Elke Van den Brandt (Groen)

1/ Veiligheid

Context

Veiligheid van personen en goederen: wijkagenten en lokale politie, snelle reactie op meldingen van bewoners. Onvoldoende openingsuren van het lokale politiekantoor (Clovislaan). Vervolg van overtredingen, naleving van de verkeerswetgeving, nachtelijk geluidsoverlast, verlichting en staat van de voetpaden. Lawaai bestrijding (vliegtuigen, rodeo's, stadslawaai, enz.). We zijn niet een van de 15 "hot spots": wat blijft dan nog over voor onze wijk?

Hoe denkt uw partij de veiligheidsproblemen in onze buurt aan te pakken?

Veiligheid is een recht waarvoor de overheid moet zorgen – in elke wijk.

Om grote criminaliteit tegen te gaan, is een ketenaanpak essentieel. Groen wil elk onderdeel hiervan structureel versterken: preventie, politiediensten, justitie, strafuitvoering en de re-integratie van veroordeelden.

We willen één Brusselse politiezone onder leiding van de minister-president, in plaats van de huidige zes. Dat is nodig voor een beter veiligheidsbeleid in het hele Gewest. Met de efficiëntiewinsten versterken we de wijkgerichte politie, die sneller kan inspelen op noden van de buurtbewoners. Tegelijk moeten justitie en de gerechtelijke politie versterkt worden zodat het vervolgingsbeleid beter verloopt, en de drugscriminaliteit structureel wordt bestreden.

Bestrijding van geluidsoverlast is een van onze prioriteiten. We pakken de knalpotoverlast aan met een betere handhaving: dat doen we met geluidsflitspalen, efficiëntere technische controles en inbeslagnames. We zijn voluit voor een verbod op nachtvluchten.

2/ Stedenbouw

Context

De inzet van de stedenbouwkundige normen in de nieuwe GSV: einde van de 'afwijkingen' en bruxellisatie. Bijzonder geval van terrassen op de straat. Verdichting: hoever? hoe? Verlenging van de duur van openbare onderzoeken, rekening houdend met vakantieperiodes inbegrepen de eindejaarsfeesten. Hoe moet het met de gebouwen die vrijkomen door de verhuizing van een groot aantal Europese ambtenaren? Stedenbouwkundig respect voor de uitlijning van de huizen in "Brusselse stijl" en de Art Nouveau wijk. Hoe moet het met uitdaging van de Europese Green Deal met betrekking tot de isolatie van oude gebouwen met een hoge erfgoedwaarde (ZICHEE-zone)? Opmerkelijke gebouwen, hoewel niet geklasseerd, dreigen te worden verminkt door de toepassing van de nieuwe normen. Hoe moet het met de problemen van kleine eigenaars- bewoners die het zich niet kunnen veroorloven om hun eigendom aan te passen aan de nieuwe energienormen (belasting, onteigening, enz.)?

Hoe stelt uw partij zich de stedenbouwkundige ontwikkeling van onze wijk voor in het licht van de nieuwe vereisten?

Wat is haar mening over Good Living?

Good Living is een uitstekend, ambitieus plan, dat de manier beschrijft waarop Brussel kan bouwen aan een veerkrachtige stad waar het gezond is om te wonen. Het is jammer dat het nog niet is

goedgekeurd. De stad van morgen bouwen we vandaag, door méér groen in onze straat aan te planten, door regenwater duurzaam te beheren, door het Brussels erfgoed te beschermen en te renoveren, door meer aandacht te geven aan het comfort voor onze voetgangers en fietsers en aan het verblijfskarakter in de publieke ruimte. Dit alles is waar Good Living voor staat. Specifiek wat betreft erfgoed: er bestaan technieken om energetisch te renoveren zonder het historische karakter in gevaar te brengen. In het uiterste geval kunnen uitzonderingen worden toegestaan.

Verdichting van de stad ja, maar dan natuurlijk kwalitatief. We moeten de laatste natuurlijke, open ruimtes vrijwaren. Daarom is een betonstop nodig, want die laatst overblijvende groene ruimten zijn het erfgoed van morgen. Betaalbaar wonen is ook van ontzettend belang voor kleine eigenaars én huurders. Zeker in het licht van de renovatiedoelstellingen, moeten nog meer financieringsmogelijkheden worden voorzien zoals renteloze leningen, renovatiepremies, energierenovatiefondsen op wijkniveau, etc. Voor huurders grijpen we in op de prijzen van het bestaande huurpatrimonium.

Wat betreft specifiek de vele vrijgekomen vierkante meters in de Europese wijk, is dit een absolute kans om tot een meer gemengde wijk te komen door in te zetten op meer (betaalbaar!) wonen en ook door andere functies te stimuleren zoals scholen, crèches, winkels etc. Het is een unieke kans om de fouten uit het verleden (te veel kantoren) en ook grondspeculatie tegen te gaan.

3/ Mobiliteit

Context

Het verkeersplan voor het nieuwe Schumanplein splitst de wijk in tweeën langs de as van de Wetstraat. Een groot deel van het verkeer zal door de smalle, onaangepaste aangrenzende straten stromen, wat ten koste gaat van de rust van de buurtbewoners. Het verlies van veel parkeerplaatsen, gecombineerd met het gebrek aan openbare parkeerplaatsen in de buurt, zorgt nu al voor problemen voor omwonenden.

Hoe kunnen we de rust van de woonwijk garanderen tegenover de verkeersverschuiving die het verkeersplan rond het nieuwe Schumanplein genereert?

Dit project zorgt ervoor dat het totale verkeersvolume in de buurt zal dalen, ten voordele van vooral wandelen en fietsen. De impact werd grondig bestudeerd. Er komt weinig tot geen extra sluipverkeer in de buurt, met uitzondering van de Blijde Inkomstlaan waarnaar als parallelle hoofdweg wel een gedeeltelijke verkeersverschuiving zal zijn. We hadden die straat liever als éénrichtingstraat behouden, maar dat is niet aanvaard in het kader van de stedenbouwkundige vergunning. Die verschuiving zou in de jaren na de heraanleg wel sterk moeten milderden: wanneer het volledige gewestelijk mobiliteitsplan Good Move uitgevoerd is, zal ook op hoofdwegen het verkeersvolume met minstens 10% dalen ter vergelijking met voor 2020. Daarvoor zijn maatregelen nodig zoals een slimme kilometerheffing, verdere investeringen in de MIVB en een heraanleg van de omliggende hoofdwegen als stadsboulevards. Fietsers en voetgangers moeten ook meer plaats krijgen op de Kortenberglaan, Belliardstraat, Wetstraat, Tervurenlaan, etc.

Hoe kunnen we de strijd tegen het doorgaand verkeer verzoenen met het behoud van parkeergelegenheid voor de buurtbewoners?

Een nieuw circulatieschema in een autoluwe wijk maakt de wijk veiliger en vlotter toegankelijker voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Het totale autoverkeersvolume vermindert door doorgaand verkeer (zonder bestemming in de wijk) te weren. Tegelijk blijft elk deel van de wijk bereikbaar, zie bijvoorbeeld de Vijfhoek waar zelfs elke publiek parking rond de voetgangerszone

perfect bereikbaar bleef. Zo'n circulatieschema heeft meestal maar een beperkte impact op de parkeergelegenheid, in de autoluwe wijken werd telkens slechts een handvol parkeerplaatsen geschraapt.

Auto's staan 95% van de tijd stil en bij heraanlegprojecten zetten we dus maximaal in op het verplaatsen van parkeerplaatsen op de weg naar bestaande parkeerplaatsen buiten de weg, die vaak onderbenut zijn. Het is een hefboom voor meer groen in de straat, extra plaats om te wandelen, stappen of gewoon even te gaan zitten. Vlotter openbaar vervoer. En vooral: een meer leefbare stad voor inwoners en bezoekers.

Wat is uw mening over Good Move?

Ik blijf natuurlijk voluit staan achter de visie van een leefbare stad. De 50 acties van het Gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 'Good Move' brengen ons die stad.

De tussentijdse balans van Good Move, sinds de start in 2020 15% meer MIVB-aanbod, zes nieuwe buslijnen, nieuwe trams, regelmatigere metro's, 70 kilometer nieuwe fietspaden en dubbel zoveel fietsers, 20.000 nieuwe bomen en struiken, autoluwe wijken, een historische daling in het aantal zwaargewonden en doden in het verkeer door o.a. de Stad 30, gezondere lucht, minder lawaai ...

Het zijn concrete acties om de gezondheid en levenskwaliteit van alle Brusselaars te beschermen en vlotte, veilige alternatieven aan te bieden. Na 4 jaar zijn we nog niet eens halverwege met het plan en wij willen hierop volop verder bouwen: nog eens 12% extra capaciteit voor de MIVB tegen 2028 via zes nieuwe tramlijnen, een 100% befietsbare stad, verder bouwen aan de autoluwe wijken, 0 zwaargewonden en verkeersdoden tegen 2030, etc.

De modal shift is volop bezig en de luchtkwaliteit is sterk aan het verbeteren, we moeten nu vooral verder doen en een versnelling hoger schakelen richting een leefbare stad.

4/ Levenskwaliteit

Context

Onze evenwichtige levenskwaliteit dreigt volledig te worden verstoord door de invoering van meer verkeer rond het Jubelpark. Gevoed door geruchten, blijft er onduidelijkheid over de herinrichting van het park: het afdekken van de open tunnel, de toegang tot de musea, commerciële exploitatie, enz..? Wat is de mening van de nieuwe verantwoordelijke (Bruno Van Lierde)?

Wat denkt uw partij te doen aan de lucht- en levenskwaliteit, na de renovatie van het Schumanwijk, met inbegrip van de plannen voor het Jubelpark als onderdeel van 50/200?

Hoe zullen de bewoners geïnformeerd en betrokken worden?

Over het algemeen zien we een verbetering van de luchtkwaliteit. Dat komt door de lage emissie zone (LEZ) in Brussel en natuurlijk de veranderende verplaatsingswijzen, dankzij Good Move. Wat de LEZ betreft: wij zijn resoluut voorstander van om de vastgelegde kalender te respecteren en niet last minute te beginnen morrelen aan beslist beleid. Dankzij de volgende stap van de LEZ verbetert de luchtkwaliteit vanaf 2025 opnieuw met een grote sprong.

Wat betreft de luchtkwaliteit specifiek in deze wijk, willen we verder werken aan de vergroening, stimuleren we de actieve modi zoals voetgangers en fietsers nog meer en kan het openbaar vervoer nog aantrekkelijker worden gemaakt.

5/ Politiek en financieel beheer van het gewest

Context

De gewestelijke begrotingen exploderen, vooral voor openbare werken, en de rating van het Gewest is verlaagd door internationale ratingbureaus.

Hoe denkt uw partij de financiële toestand van het Gewest te verbeteren?

Een evenwichtige begroting houdt rekening met de uitdagingen van vandaag én met die van morgen. We willen dat de volgende regering een traject start dat het begrotingstekort terugdringt én oog heeft voor noodzakelijke investeringen in onze samenleving en klimaatdoelstellingen.

Welke besparingen of nieuwe inkomsten kunnen er gemaakt worden?

We moeten ten eerste kijken naar hoe we meer mensen aan de slag kunnen krijgen. Dat vergroot de fiscale basis en vermindert tegelijk heel wat uitgaven. Voor nieuwe inkomsten kijkt Groen naar een meer efficiënte inning van bestaande belastingen en naar een slimme kilometerheffing. Maar er moet ook een oefening gebeuren binnen het overheidsapparaat. Groen ziet kosten- én efficiëntiewinsten binnen de taakverdeling tussen de gemeenten en het gewest. Bevoegdheden rond o.a. stedenbouw en mobiliteit zitten beter bij het gewest. Groen wil ook een rationalisatieoefening op alle gewestelijke agentschappen, die soms overlappende taken maar uiteenlopende statuten hebben. Voor prestigeprojecten die niet tot de kerntaken van de overheid behoren, moeten keuzes gemaakt worden.

Denkt u aan een verhoging van de belastingen voor huishoudens en/of bedrijven?

Groen is voor een verlaging van belastingen op arbeid, zodat wie werkt meer loon overhoudt, in het bijzonder de lage en middelhoge lonen. De grote vermogens moeten meer bijdragen, o.a. door de ontwijkingsroutes voor erf- en schenkingsbelastingen aan te pakken. Kmo's en zelfstandigen worden nu disproportioneel belast ten opzichte van multinationals. We laten grote multinationals een correcte bijdrage leveren door de minimumbelasting stelselmatig op te trekken naar 25%, zonder uitzonderingen.

Hoe denkt u de huidige uittocht van bedrijven uit Brussel aan te pakken?

Eerst een kanttekening. Het is al lang zo dat er meer ondernemingen Brussel verlaten voor Vlaanderen en Wallonië dan omgekeerd. Dat is eigen aan de rol van Brussel als broedplaats voor nieuwe ondernemingen, die vaak op een bepaald moment meer plaats nodig hebben om te groeien, en buiten Brussel gaan kijken. En die creatiefunctie draait als nooit tevoren: er waren nooit zoveel ondernemingen in Brussel als nu. Brussel is heel sterk in ondernemerschap. De hoofdstad is innovatief, heeft een rijke ondernemerscultuur en bruist van stimulerende netwerken tussen industrieën, universiteiten en onderzoekscentra.

De toegang tot financiering is wel een grote uitdaging in het gewest. De groei van startups naar scale-ups verloopt moeilijker, onder meer door de lage aanwezigheid van durfkapitaal. Met de herkapitalisatie van Finance&Invest en haar dochteronderneming voor innovatieve startups, kunnen we daar iets aan doen.