

Van: BBL - Beleidsbabbel <beleidsbabbel@bblv.be>
Verzonden: donderdag 7 maart 2013 17:21
Aan: BBL - Beleidsbabbel
Onderwerp: De toekomst van wonen in Vlaanderen

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

beleidsb@BBEL



Nr. 321 - De toekomst van wonen in Vlaanderen

● Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.

Reeks woonbeleid

- [Milieubewust wonen in Vlaanderen, 10-delige reeks](#)

Actueel

- [Vrachtwagens veroorzaken torenhoge gezondheidskosten](#)
- [De vetpotten van de innovatiesteun](#)
- [Kan een supercomputer de files rond Antwerpen oplossen?](#)

Ook dat nog

- [Uitspraak topman nucleaire regulator](#)

~ Reeks woonbeleid ~

Milieubewust wonen in Vlaanderen, 10-delige reeks

Vlaams minister voor wonen Freya Vandenbossche werkt aan een Woonbeleidsplan Vlaanderen. Ook Bond Beter Leefmilieu zit niet stil. In een tiendelige reeks in deze beleidsbabbel geeft BBL zijn voorstellen, ideeën en aanbevelingen om het huidige woonpatrimonium te verduurzamen en de verwachte bevolkingsgroei op een juiste manier op te vangen.

Wonen in Vlaanderen vandaag

Een grote vrijstaande woning met een ruime tuin en een wijds uitzicht over de velden. Het blijft voor vele Vlamingen nog altijd de ultieme woondroom. De resultaten van dat beleid zijn vandaag overal zichtbaar: Vlaanderen is de meest versnipperde en verkavelde regio van Europa. De ellenlange

slierten lintbebouwing – naar schatting 6.000 km – zijn uniek in Europa. De typische Vlaamse verkavelingswijken zijn als confetti uitgestrooid over het Vlaamse grondgebied. Die verkavelingen zijn allesbehalve duurzaam: bewoners zijn volledig afhankelijk van hun auto, er zijn veel energieverliezen door de overmaat aan alleenstaande woningen, waterbeheer is vaak een probleem, het aanleggen van nutsvoorzieningen zoals riolering wordt stilaan onbetaalbaar,...

Positief nieuws komt uit onze steden, die sinds een tiental jaar opnieuw een grote aantrekkingskracht hebben. De stadsvlucht is gekeerd, onze steden waren nog nooit zo vol. Wonen in de stad is in en biedt tal van voordelen op vlak van mobiliteit, energiebesparing of nutsvoorzieningen. Maar hoeveel woningen kunnen er nog bijgebouwd worden in de stad, zonder het laatste groen op te offeren?

Volgens de meest recente prognoses moet in Vlaanderen rekening gehouden worden met een vrij forse bevolkingstoename, waardoor er de volgende 15 jaar nood is aan meer dan 300.000 extra woningen. Hoe kunnen we die nood aan bijkomende woningen in Vlaanderen op een duurzame manier opvangen? Kunnen grote villa's op het platteland door meerdere gezinnen samen worden gebruikt? Welke mogelijkheden bieden de steden nog? Welke woonmogelijkheden zijn in de randstedelijke gebieden?

BBL reikt 10 oplossingen voor deze woonproblemen aan. Volgende week deel 1: kernversterking

Erik Grietens

~ Actueel ~

Vrachtwagens veroorzaken torenhoge gezondheidskosten

De kilometer- of tolheffing voor vrachtwagens zou de effecten op de gezondheid van de luchtvervuiling die ze veroorzaken moeten weerspiegelen. Dat vindt het Europees Milieu Agentschap (EEA). In een technische studie berekent het de gezondheidskosten per kilometer die verschillende soorten vrachtwagens veroorzaken al naargelang de zone waarin ze rijden. In de hele Unie zorgen vrachtwagens jaarlijks voor 45 miljard euro aan gezondheidskosten.

In België veroorzaken vrachtwagens jaarlijks 1,3 miljard euro aan gezondheidskosten. Het gaat hier niet over kosten voor de gezondheidszorg. De onderzoekers plakken een prijs op de verloren (gezonde) levensjaren en komen zo tot het totale kostenplaatje. Ze gaan de gezondheidseffecten na die dieseluitletgasen van vrachtwagens veroorzaken in ons land. Het gaat over aandoeningen zoals chronische bronchitis tot vroegtijdig overlijden door longkanker of hartfalen.

De luchtvervuiling die vrachtwagens veroorzaken is een externe kost die tot welvaartverliezen leidt.

Individuele burgers of de samenleving dragen de lasten van de vervuiling. Daardoor wordt er meer met (vervuilende) vrachtwagens gereden dan maatschappelijk wenselijk is. Het EEA pleit ervoor om de Europese Eurovignet richtlijn aan te grijpen om in die situatie verandering te brengen. De richtlijn maakt het mogelijk om de gezondheidseffecten van luchtvervuiling door te rekenen in de kilometer- of tolheffing.

In het rapport staan gedetailleerde tabellen over de grootte van de kost. Zo zou volgens het EEA een vrachtwagen van 12 ton die op een snelweg in ons land rijdt 5 cent/km tot 15 cent/km moet betalen om de gezondheidskosten te internaliseren, afhankelijk van de euroklasse. Oudere vrachtwagens stoten immers heel wat meer fijn stof en stikstofoxiden uit dan meer recente modellen.

In Vlaanderen worden volgens VITO nog 44% van de vrachtwagenkilometers afgelegd door EURO 3 modellen of ouder.

De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens is in ons land uitgesteld tot 2016. Het aandeel van gezondheidskosten dat kan doorgerekend worden, is volgens de administratie beperkt. Wij zijn een groot voorstander van het systeem van de kilometerheffing. Dat zal er toe bijdragen dat er minder leeg wordt gereden, dat oudere vrachtwagens sneller uit het verkeer verdwijnen en dat spoor- en binnenvaart aantrekkelijker worden. Op die manier kan de milieudruk van vrachtverkeer ingeperkt worden.

Mathias Bienstman

 [Rapport over gezondheidskosten van vrachtverkeer](#)

~ Actueel ~

De vetpotten van de innovatiesteun

Minister Lieten gaf in het Vlaams Parlement cijfers vrij over de verdeling van innovatiesteun in Vlaanderen. Blijkt dat die publieke middelen grotendeels terecht komen bij een 10-tal grote slokkoppen. Die tien soupeerden in 2011 samen 59% van de innovatiemiddelen. Uit de cijfers blijkt ook dat bij die slokkoppen multinationale ondernemingen zitten die hun productie in Vlaanderen vooral afbouwden en waar de werkgelegenheid met 25% kromp de afgelopen 8 jaar. Terwijl innovatie bedrijven net in staat zou moeten stellen competitief en weerbaar te blijven. Een vreemde contradictie. Wij vragen ons af wat er eigenlijk gebeurt met die vele miljoenen belastingsgeld?

Minister Lieten wees er terecht op dat de effecten van innovatiesteun over meer moeten gaan dan de creatie van werkgelegenheid. Onze maatschappij staat voor enorme uitdagingen, waaronder klimaatverandering, schaarse grondstoffen, druk op biodiversiteit, vergrijzing ... Publieke middelen voor innovatie moeten dienen om oplossingen te zoeken voor deze maatschappelijke uitdagingen. Ze

mogen niet louter bijdragen aan bedrijfsrendement. En het is daar dat het schoentje wringt.

Welke bijdrage de ontvangers van publieke innovatiesteun leveren aan deze uitdagingen valt momenteel niet in te schatten. Er bestaan geen heldere toetsingscriteria, geen monitoring, geen opvolging. Bovendien blijft de maatschappij verstoken van de kennis en inzichten vergaard met behulp van publieke innovatiesteun. Onder het moto van bescherming van de concurrentiepositie en intellectuele eigendomsrechten houden onderzoeksinstellingen en bedrijven hun kennis binnenskamers en lopen we als maatschappij een berg relevante kennis en inzichten mis. Zonde van al dat belastingsgeld. Het credo van bedrijven en hun federaties over een efficiënte en effectieve besteding van overheidsmiddelen zou hier veel consequenter moeten toegepast worden.

Lieze Cloots

~ Actueel ~

Kan een supercomputer de files rond Antwerpen oplossen?

Over deze vraag boog het Vlaams parlement zich vorige week. In Antwerpen staat namelijk een verkeerscomputer, die de verkeerslichten in de stad en de randgemeenten aanstuurt. Die computer is aan vernieuwing toe. De nieuwe installatie moet het mogelijk maken om alle verkeerslichten op elkaar af te stemmen en zo een groene golf voor het autoverkeer in te voeren of voorrang te geven aan het openbaar vervoer bij verkeerslichten, wat moet zorgen voor een betere doorstroming en minder files.

Opvallend is dat nogal wat parlementsleden van meerderheid en oppositie zo'n 'supercomputer' zien als wondermiddel voor de files. Alsof een computer het te veel aan autoverkeer naar en in de stad kan oplossen, want dat is het echte probleem. Bovendien, zoals parlementsvoorzitter Jan Peumans terecht opmerkte: je kan geen voorrang geven aan iedereen, je moet een keuze maken. In een stedelijke context moet je dan voorrang geven aan het openbaar vervoer en komt de auto pas op de tweede plaats. Die zal moeten wachten tot de bus voorbij is.

Erik Grietens

 De discussie in het parlement over sturen verkeerslichten

~ Ook dat nog ~

Uitspraak topman nucleaire regulator

"Absolute zekerheid bestaat niet bij kernenergie. Het enige scenario waarbij we 100% zekerheid hebben, is wanneer het reactorvat zou ontploffen."

Jan Bens

Topman Fanc

© Copyright BBL 2013



BBL2MEET

Op zoek naar een duurzame vergaderplek in Brussel?

● Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.