



www.groen.be

pesto

herfst 2010 | 09

België-Belgique
P.B.
Antwerpen X
BC 30897



DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT | VERSCHIJNT IN JANUARI, APRIL, JULI EN OKTOBER | ERKENNINGSNUMMER P806237 | AFGIFTEKANTOOR: ANTWERPEN X | VER.UITGEVER: WOUTER VAN BESSEN, SERGEANT DE BRUYNESTRAAT 78-82, 1070 BRUSSEL



© Memymom

Brussels mobiliteitsplan Iris 2 goedgekeurd

OPMERKELIJKE PUNTEN UIT BRUSSELS MOBILITEITSPLAN

Begin september keurde de Brusselse regering het zogeheten IRIS 2-plan goed, een mobiliteitsplan met duidelijke keuzes voor de mobiliteit in onze hoofdstad: 20 procent minder auto's en minder parkeerplaatsen tegen 2018, én voorrang voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Brussels staatssecretaris voor mobiliteit Bruno De Lille is uitermate tevreden: 'Geen anti-autoplan, maar een enorme stap vooruit voor de leefbaarheid en levenskwaliteit in Brussel.'

► LEES VERDER OP BLZ. 2



[EDITO]

BJORN RZÖSKA - Ondervoorzitter Groen!

TITEL EDITO

inhoud

Seksueel misbruik in de kerk

Hoe komt het dat misbruik in de kerk decennialang verborgen bleef, dat justitie niet op de hoogte werd gebracht? Waarom werden de daders niet gestraft? Prangende vragen die schreeuwen om concrete antwoorden. Een parlementaire onderzoekscommissie kan die geven.

2

Hoogradioactief afval in de Boomse klei

Het plan om hoogradioactief afval in de Boomse kleilagen van de Noorderkempen te stoppen, stuit op fel protest. Niet alleen van Groen!, maar ook van Greenpeace, omliggende gemeenten, een professor en een Nederlands drinkwaterbedrijf.

6

Oosterweelverbinding

De Lange Wapper is weg. Hiermee volgt de Vlaamse regering de wil van de Antwerpenaren die zich op 18 oktober 2009 massaal tegen de brug hebben gekant. De actiegroepen en de Antwerpenaren hebben hiermee een belangrijke eerste overwinning behaald. Groen! vindt het ook een goede zaak dat de Vlaamse regering gekozen heeft voor een tunnel en niet voor de Lange Wapperbrug. Maar de strijd is nog niet gestreden.

8



© Memymom

Een eerste opvallend punt uit het strategisch plan is dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het **aantal auto's over acht jaar met een vijfde wil doen afnemen**. Tegen 2015 moet er al een daling met zes tot tien procent gerealiseerd worden. 'Nu al wordt Brussel gewurgd door files. Bovendien zijn te veel wagens schadelijk voor de levenskwaliteit. En het verkeer belemmert het openbaar vervoer', motiveert De Lille zijn beslissing.

'Vandaag zijn er ook te veel mensen die naar Brussel komen en hun auto acht uur lang op straat parkeren, dat draagt niet veel bij aan de ontwikkeling van de stad. Bovendien hebben heel veel pendelaars nu al een alternatieve manier om naar Brussel te komen, maar ze gebruiken die niet omdat ze een bedrijfswagen en/of een parkeerplaats in het bedrijf hebben. Daarom wordt er ook werk gemaakt van het parkeerbeleid.'

Het plan voorziet een **vermindering met 16 procent van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg**. 'De vrijgekomen parkeerplaatsen blijven behouden voor buurtbewoners, net omdat we willen dat zij steeds parkeerplaats vinden in de buurt van hun woning. Verder komen er bijvoorbeeld ook **pendelparkings**: nieuwe, ruime parkings aan de rand van de stad, die mensen van buiten Brussel moeten aansporen hun auto achter te laten en het openbaar vervoer te nemen.'

Andere speerpunten van het IRIS 2-plan vormen de verdere investeringen in het openbaar vervoer. Opvallendste beslissing hier is de **ondergrondse uitbreiding van de metro naar Schaarbeek, gekoppeld aan een metrodepot in Haren**. 'Er komen ook **meer vrije bus- en trambanen**, en drie tramlijnen worden uitgebreid. Verder worden **lichten afgestemd op het openbaar vervoer**, want dat moet de concurrentie met de wagen aankunnen.'

Ook voor voetgangers en fietsers bevat het plan heel wat concrete maatregelen. Dat heeft zo zijn redenen. '20 tot 25 procent van alle verplaatsingen met de auto in Brussel gebeurt voor een afstand van minder dan een kilometer, 62,5 procent voor een afstand van minder dan vijf kilometer. Dat zijn verplaatsingen die je perfect te voet of met de fiets kunt doen. Daarom komen er ook fiets- en voetgangersplannen.'

Voor fietsers mikt de staatssecretaris op een sneeuwbaaleffect. Bedoeling is om op relatief korte termijn het aantal verplaatsingen per fiets op te trekken tot 20 procent tegen 2020. Nu is dat maar 4 procent. 'Daarvoor moet er o.m. een **volledig aangepast wegnnet voor fietsers** komen, moeten er **meer fietsenstallingen** voorzien worden, komt er **70 kilometer fietspaden langs de spoorwegen** en wordt de **huur van fietsen** nog meer aangevoerd. Kijk maar naar het succesvolle Vilvo.'

Verder wordt er geïnvesteerd in het **toegankelijk maken van de metrostations voor fietsers** door middel van liften en fietsgoten langs de trappen, komen er extra **fietsbruggen over het kanaal** (zodat fietsers niet verplicht worden om te rijden), en wordt zelfs de mogelijkheid bestudeerd om fietsers toe te staan rechts af te slaan wanneer het verkeerslicht op rood staat (dit laatste gebeurt in overleg met de federale overheid).

Naast de fietser krijgt ook de voetganger meer plaats in de stad. Zo worden in het oude historische stadsgedelte, in bepaalde winkelcentra en vlakbij de grote stations, geleidelijk aan **voetgangerszones** aangelegd. Doel is dat Brussel tegen 2018 in totaal 20 kilometer aan voetgangerszones telt. Daarnaast komen er ook **breder trottoirs**. De verkeerslichten aan grote kruispunten moeten dan weer zo worden afgesteld dat **in één beweging oversteken mogelijk** wordt.

62 procent van alle verplaatsingen in Brussel gebeurt voor een afstand van minder dan vijf kilometer.

Vanaf nu komen openbaar vervoer, fietsers en voetgangers dus op de eerste plaats in het Brusselse mobiliteitsbeleid, vervolgt staatssecretaris De Lille. 'Het is echter geenszins de bedoeling om het gebruik van de wagen te verbieden. We willen alleen een gecontroleerd en rationeler gebruik ervan aanmoedigen. Daarom promoten we **combinaties van alternatieve verplaatsingswijzen**. Samen vormen zij een echt alternatief voor de privéwagen.'

Andere alternatieven dan openbaar vervoer en verplaatsingen te voet of met de fiets, zijn voor De Lille vervoerswijzen zoals carsharing, carpooling en de taxi. Zo wil de Brusselse staatssecretaris het **aanbod van diensten zoals Cambio en Taxistop uitbreiden**. Daarnaast wil De Lille de zichtbaarheid van de taxi in de stad verbeteren, de kwaliteit ervan ver-

beteren, en zelf ook een collectieve taxidienst aanbieden. Ook de **motor** maakt een nieuwe uitdaging uit in het IRIS 2-plan.

Samengevat: tegen 2018 de verkeersdruk met 20 procent doen dalen en het promoten van het openbaar vervoer, stappen, fietsen en andere modi. 'Andere steden zoals Parijs, Berlijn of Kopenhagen hebben al bewezen dat dergelijke maatregelen werken. Zo creëer je een **vlottter verkeer voor de andere auto's, meer levenskwaliteit** voor de Brusselaars, **minder vervuiling, winkels die opnieuw bereikbaar worden** en leveringen die op tijd gebeuren. Dat willen we toch allemaal', besluit De Lille.

■

'Vlaamse studie verbreding Brusselse Ring is gemiste kans'

Uit een mobiliteitsstudie, besteld door de Vlaamse overheid, blijkt dat een bredere Brusselse Ring de 'minst slechte oplossing' is om de dichtgeslbdde ring te ontlasten. 'Een gemiste kans', aldus parlementsleden Annemie Maes en Hermes Sanctorum. 'Het lijkt wel of de Vlaamse overheid niet wil weten hoe de autodruk verminderd kan worden.'

'Op basis van de informatie waarover wij nu (*begin oktober, red.*) beschikken, sprongen alvast enkele elementen in het oog: rekeningrijden is duidelijk het meest performante scenario, met het grootste effect voor de minste kosten. Op basis van het cijferwerk blijkt dat het aantal autokilometers in beide gewesten sterk daalt, in het Brussels gewest zelfs met 23 procent.'

Brussels parlementslied **Annemie Maes**: 'Je hebt geen nieuwe infrastructuur nodig die op termijn toch maar extra verkeer aanzuigt en bovendien is dit het beste scenario voor gezondheid en milieu. Dit scenario ligt in de lijn van de Brusselse mobiliteitsdoelstellingen, waarbij duidelijk gekozen wordt voor een vermindering van het autoverkeer met 20 procent tegen 2020.'

Het is dan ook vreemd dat de Vlaamse administratie dit scenario niet aanduidt als de overduidelijke winnaar. Vlaams parlementslied **Hermes Sanctorum**: 'Als je het effect van een kilometerheffing vergelijkt met de verbreding van de ring, blijkt die verbreding een slechte oplossing. Maar Vlaanderen blijft vast te zitten in een logica van grote infrastructuurwerken.'

'Maar ook de studie zelf zorgt voor een aantal gemiste kansen: de **scenario's zijn apart bestudeerd, terwijl een aantal synergieën mogelijk zijn** en de combinatie van verplaatsingsmiddelen en van scenario's net een meerwaarde betekent. Daarom vraagt Groen! verschillende scenario's te combineren: bijvoorbeeld openbaar vervoer plus rekeningrijden plus fiets.'

'Tot slot is het **nulscenario in de studie geen echt nulscenario**. Het is een scenario waarin men uitgaat van belangrijke economische ontwikkelingen in de ganse zone rond de ring en, daaraan gekoppeld, een bijzonder grote toename van het aantal autoverplaatsingen. Een echte nulmeting, vertrekkend van de bestaande situatie, had een andere vergelijking opgeleverd.'

Het lijkt wel of de Vlaamse overheid niet wil weten hoe de autodruk verminderd kan worden.

agenda

30 EN 31 OKTOBER 2010
DAG VAN DE TRAGE WEG

De Dag van de Trage Weg is een actieweekend waarbij lokale verenigingen, gemeenten en burgers samenwerken om verwaarloosde en verdwenen trage wegen een nieuw leven in te blazen door ze opnieuw open te maken.

www.tragewegen.be/dagvandetrageweg

20 EN 21 NOVEMBER 2010
DAG VAN DE NATUUR

Tijdens de Dag van de Natuur zet Natuurpunt samen met jNM (Jeugdbond voor Natuur en Milieu) het natuurbeheerwerk in de kijker. Iedereen kan deelnemen, de opdrachten worden aangepast aan je eigen fysiek. Zelfs de allerkleinsten kunnen aan de slag met een aangepast programma.

www.natuurpunt.be/dagvandenatuur

12 TEM 14 NOVEMBER 2010
BEZOEK DE GROENSTE STAD VAN DUITSLAND met Jong Groen!

In het verlengde weekend van 11 november brengt **Jong Groen! Leuven** een bezoek aan de groenste stad van Duitsland: de universiteitsstad Freiburg. We trekken op onderzoek uit in deze stad met meer dan 100.000 inwoners. Waarom stemt 25 procent van de Freiburgers groen en leveren Die Grünen er de burgemeester? Waarom leeft deze stad van groene economie, zijn er tal van duurzame nieuwbouwwijken, is recyclen er de normaalste zaak van de wereld en gaat iedereen prat op zonnepanelen?

We vragen onze jonge groene broeders hoe ze dit voor mekaar kregen en hopen te leren hoe we Keizerrijk Leuven wat groener kunnen maken. Iedereen is welkom om deel te nemen aan deze spannende en leerrijke ontdekkingstocht. Dromen van een groenere stad mag!
www.jonggroen.be

6 DECEMBER 2010
KRIJGT BIO-LANDBOUW KANSEN?

Op een colloquium in het Vlaams Parlement in Brussel legt Groen! Plus die vraag voor aan een reeks betrokkenen: **Dirk Hebben** (landbouwingenieur en 25 jaar bio-boer), **Frank Six** (Milieubouderij), **Geert Gommers** (Velt), **Kathleen Bevernage** (Voedselteams), **Leen Laenens** (Bio-Forum), **Luc van Krunkelsven** (Wervel), **Dirk Peeters** (Vlaams parlementair) en **Bart Staes** (europarlementslied).

www.groen-plus.be

ecomix



FSC-LABEL voor drankkartons

Sinds kort zijn er ook drankkartons met het FSC-label, het keurmerk voor duurzaam bosbeheer. Dat maakte **Tetra Pak** midden september bekend. Tetra Pak is een Zweedse multinational en wereldwijd **marktleider in kartonnen verpakkingen voor de voedingsindustrie**. Het Zweedse bedrijf, dat actief is in 150 landen, wil het komende jaar, via zijn klanten, ruim 700 miljoen FSC-gecertificeerde verpakkingen aan de Belgische consument aanbieden. **Colruyt** wordt de eerste klant die het FSC-keurmerk op de verpakkingen aanbrengt, maar Tetra Pak verwacht dat andere bedrijven de volgende maanden zullen volgen. Het keurmerk geeft zekerheid dat het voor de kartonnen verpakkingen **gebruikte hout afkomstig is uit verantwoord beheerde bossen**.

DUURZAAM IN BEELD
REPOWER AMERICA-FILMPJE

Duizenden leden van Repower America, de beweging van **Al Gore** die voluit gaat voor propere energie als oplossing voor de crisis, hebben video's en foto's gepost ter **ondersteuning van de Clean Air Act**. In de nieuwe video duiken onder meer acteurs **Alec Baldwin** en **Kris Kristofferson** op, naast ook **The Flaming Lips**. De Amerikaanse Clean Air Act is een uitgebreid stelsel van normen, voorschriften en programma's dat betrekking heeft op emissies van grote industriële bronnen. De 40-jarige Clean Air Act betekende destijds een flinke stap vooruit op gebied van luchtkwaliteitsbeleid in Verenigde Staten, maar ligt al sinds zijn ontstaan onder vuur.

<http://repoweramerica.org>

ECOBOUWERS
ZETTEN DEUREN OPEN

Elk jaar in november geven tientallen bouwheren **gratis sessies over hun bouw- en woonervaringen**. Er is een gevarieerd aanbod met **rijhuizen, appartementen en vrijstaande woningen** die elk op hun eigen manier energie besparen. Je komt uit eerste hand te weten hoe het bouwproces verloopt, en welke belangrijke aandachtspunten zijn bij het bouwen van een **energievriendelijk huis**. Sinds dit jaar heet de campagne **Ecobouwers Open-deur**. Dit jaar pakt **BBL** immers uit met een heuse campagneweek tussen **6 en 14 november**, met **workshops, thematours en opengestelde lage-energie-kantoorgebouwen**. Tijdens de opendeurweekends op 6-7 november en 13-14 november worden kandidaat (ver)bouwers in contact gebracht met ervaren en energiebewuste bouwheren.

www.ecobouwers.be



© Baabab Design bubas

Bart Staes over Roma in Europa

DE EUROPESE COMMISSIE IS VAN OORDEEL DAT FRANKRIJK DE RICHTLIJN OVER VRIJ VERKEER VAN PERSONEN NIET CORRECT HEEFT OMGEZET.

De regering Sarkozy heeft tot 15 oktober de tijd om tegemoet te komen aan de bezwaren en om antwoorden te leveren. Europees parlementslied Bart Staes vindt dit een goede stap, maar is niettemin teleurgesteld dat de Europese Commissie discriminatie van Roma buiten beschouwing laat. 'Terwijl hier Europese waarden op het spel staan, is dit een nogal formalistische benadering.'

Onlangs kondigde Europees commissaris van Justitie en Grondrechten Viviane Reding al aan dat ze een inbreukprocedure tegen Frankrijk zou opstarten wegens de collectieve uitwijzing van Roma. Frankrijk reageerde als door een wesp gestoken.

'Het is terecht dat de Europese Commissie deze zaak wil aanpakken en Frankrijk een ultimatum heeft gesteld,' aldus Staes. 'Het moet duidelijk zijn dat geen enkele individuele lidstaat Europese regels rond mensen- en grondrechten aan haar laars kan lappen. De

Commissie concludeert dat Frankrijk nalatig is geweest en daar moet Frankrijk nu wat aan doen. Wel vind ik het teleurstellend dat de Commissie hier eigenlijk slechts een technische zaak van maakt en niet Frankrijk aanspreekt op de discriminatie van Roma. Want ook **dáár** zou een inbreukprocedure voor gestart kunnen worden.'

Frankrijk krijgt van de Commissie tot 15 oktober de tijd om gedetailleerd aan te geven hoe ze de richtlijn volledig zijn implementeren. Lukt ze dat niet, dan volgt er een formele aan-

maning, de eerste stap in de inbreukprocedure. De Commissie gaat onderzoek doen in alle lidstaten om te zien of de betreffende richtlijn correct wordt geïmplementeerd. De lidstaten die dat niet doen zullen net als Frankrijk op de vingers getikt worden.

Bovendien heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de sociale en economische integratie van Roma in Europa te verbeteren. Volgend jaar april wordt door de Commissie een "EU-Raamwerkprogramma voor integratie van Roma" gepresenteerd. Hier zal ook het EU Mensenrechten Agentschap in Wenen nauw bij worden betrokken.

Staes: "Op 7 april jl. presenteerde de Commissie al voorstellen. Er is intussen ook een Roma Task Force. Opnieuw: dit zal lange termijn aandacht vragen en een Europese aanpak. Maar het zal aan Europese lidstaten zijn om de integratie van Roma serieus te nemen. Dat doen ze onvoldoende en het wijst op manifeste onwil. Lokale overheden

doen dan soms weer wél goed werk: het ironische is bijvoorbeeld dat in Frankrijk een aantal heel positieve en goed werkende Roma-projecten bestaan."

De groene fractie in het EP vroeg al eerder om een dergelijk beleid: "De problematiek van Roma valt al vele decennia te herleiden tot discriminatie en sociale uitsluiting. Ik ben dus blij dat de Commissie nu stappen onderneemt rond het tegengaan van sociale uitsluiting van Roma. Anders zullen deze problemen zich blijven verplaatsen. Het is erg belangrijk dat Roma hun weg kunnen vinden in Europa, gelijke kansen krijgen en behandeld worden als elke andere EU burger. In de ene gemeente gaat dit beter dan in de andere, samenwerking is daarom cruciaal."

Lees ook Barts standpunt: 'De Roma, mijnheer de president, ligt u er wakker van?'

www.bartstaes.be

Seksueel misbruik in de kerk

Hoe komt het dat misbruik in de kerk decennialang verborgen bleef, dat justitie niet op de hoogte werd gebracht? Waarom werden de daders niet gestraft? En hoe kan de werking van verschillende instellingen worden aangepast om de 'wet van de stilte' te vermijden? Prangende vragen die schreeuwen om concrete antwoorden. Een parlementaire onderzoekscommissie kan die geven.

De gemeenschappelijke Ecolo-Groen!-fractie heeft **vijs concrete voorstellen** uitgewerkt om seksueel misbruik in de kerk aan te pakken. **Stefaan Van Hecke** (Groen!) pleit onder meer voor een dubbel spoor: een expertencommissie die de slachtoffers zou horen en bevindingen zou overmaken aan een parlementaire onderzoekscommissie. Zo'n **parlementaire onderzoekscommissie** kan met de **bevoegdheden van een onderzoeksrechter** de zaak bestuderen en daarbij betrokkenen (onder andere procureurs-generaal; slachtoffers zijn dan weer niet verplicht er te getuigen) oproepen om **onder ede te getuigen**. Dat geeft een grotere garantie dat de waarheid wordt verteld. Een bijzondere commissie heeft die bevoegdheden niet.

Daaraan gekoppeld willen we dat er een **Waarheidscommissie** met specialisten (welzijnswerkers, psychologen,...) komt **voor de slachtoffers**. Als ze dat willen, kunnen ze daar hun leed kenbaar maken,

in alle vertrouwelijkheid. De zaken die in deze Waarheidscommissie naar boven komen, zijn dan de **input voor de parlementaire onderzoekscommissie** om aanbevelingen te formuleren.' Daarnaast moet een **'Fonds voor Schadevergoeding van Slachtoffers van Seksueel Misbruik binnen de Kerk'** op kosten van de Kerk opgericht worden om de slachtoffers van niet-verjaarde misdrijven te vergoeden wanneer de veroordeelde dat zelf niet kan. Ook slachtoffers van misdrijven die al verjaard zijn, moeten op dit fonds beroep kunnen doen.

De Kerk moet tevens onmiddellijk **alle geestelijken die betrokken zijn bij seksuele delinquentie verwijderen uit instellingen en organisaties waar ze in contact komen met minderjarigen**. En tot slot moet de regering werk maken van een **betere hulpverlening**. Hierover moeten duidelijke afspraken gemaakt worden met de Gemeenschappen, die in deze bevoegd zijn.

dossier cohousing

Anders gaan wonen

Een huisje, een tuintje, een boompje, met een man, een vrouw en een paar kinderen: dat is hét ideaalbeeld als het op wonen aankomt. In realiteit worden gezinnen steeds kleiner en gezinswoningen steeds duurder. Vandaar dat cohousing alsmaar meer succes kent: een vorm van gemeenschappelijk wonen die veel meer is dan enkel een tuin delen maar ook weer niet zo ver gaat als leven in een commune. Of hoe de huisvestingscrisis inspirerend werkt.

Voor cohousing
heb je echt
mensen nodig
die ervoor
willen gaan.

Vlaams parlementslid Mieke Vogels heeft alvast een voorstel van decreet ingediend waarin ze pleit voor de oprichting van een zogeheten **'Fonds Gemeenschappelijk Wonen'**: een decreet waarbij mensen die een cohousing-project uit de grond willen stampen financieel worden bijgestaan. 'De Vlaamse regelgeving is immers niet afgestemd op de huidige woon-noden en creatieve samenlevingsvormen die daarop een antwoord kunnen bieden', stelt Vogels.

Volgens berekeningen in het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** heeft Vlaanderen in de periode 2007 tot 2012 zowat 100.000 extra woningen nodig. Dat is het gevolg van het **stijgende aantal inwoners** (plus 2,3 procent of 75.700 inwoners) **en gezinnen** (plus 8,7 procent, door de toenemende gezinsver-dunning). Daarbovenop werd de prijs van een **bouwgrond** in Vlaanderen tussen 2000 en 2009 **vier keer duurder**. De prijs van **wonin-gen** steeg met **120 procent**, **huurprijzen** stegen in dezelfde periode met **30 procent**.

'Die trend is niet nieuw', zegt Mieke Vogels. 'Maar toch is het beleid daar nog steeds niet op afgestemd. Ook al neemt het aantal alleenstaanden toe, Vlaanderen blijft typische gezinswoningen bouwen voor een man, een vrouw en een paar kinderen. Om wonen in Vlaanderen opnieuw betaalbaar te maken en nieuwe vormen van samenleven te stimule-ren die passen bij de huidige demografische trends, zijn creatieve oplossingen nodig. Eén van die oplossingen is cohousing.'

In Vlaanderen tonen veel mensen interesse voor het idee. Maar **slechts één op tien initiatieven raakt uiteindelijk gerealiseerd**. Een belangrijke reden daarvoor is dat cohousers botsen op de grenzen van onze **wet- en regelgeving**, die helemaal gestoeld is op de **klassieke ééngesinswoning**. Zo kent onze ruimtelijke ordening het begrip 'woonge-

meenschap' niet, en wordt het opdelen van grote woningen bemoeilijkt door allerlei gemeentelijke verordeningen.

Nog een belangrijke reden voor mislukkingen is dat wie in een woongemeenschap koopt, **premies misloopt voor renovatie en isolatie** omdat samenhuissprojecten niet passen binnen de voorwaarden. Cohousers hebben het ook vaak moeilijk om, als ze **werkloos** zijn, te bewijzen dat ze recht hebben op een volledige uitkering. De overheid beschouwt hen immers als 'samenwonend'. Ook de **banken** gaan liever niet in zee met een groep omdat ze niet voldoende vertrouwd zijn met het concept.

Kortom, in de huidige context wordt cohousing eerder afgeremd. En daar wil Groen! iets aan veranderen. 'Ons voorstel is vernieuwend, sociaal en toekomstgericht: Cohousing biedt een antwoord op de woon-nood, de te dure woonprijzen maar ook op de toenemende isolatie en nood aan zorg. In cohousing is het socialer wonen en kunnen mensen elkaar gemakkelijker ondersteunen voor kinderopvang, autodelen, ecologische ingrepen zoals zonnepanelen, ouderenzorg,

Met dit voorstel van decreet hoopt Groen! een impuls te geven aan de oprichting van open, sociale en gemixte samenhuissprojecten. De komende maanden zullen de groene par-lementsleden daarom zowel op Vlaams als op federaal niveau bijkomende voorstellen doen om cohousing te stimuleren, onder meer op het vlak van ruimtelijke ordening, financiering en aparte inschrijving in het bevolkingsregister.

Er wordt ook in dit dossier samengewerkt met **Ecolo**. De expertise die er nu al bestaat in Wal-lonië en in Brussel op het vlak van cohousing – ondermeer bij **vzw Habitat et Participation** en bij het kabinet van **staatssecretaris Doul-keridis** – is ook nuttig voor Vlaanderen.

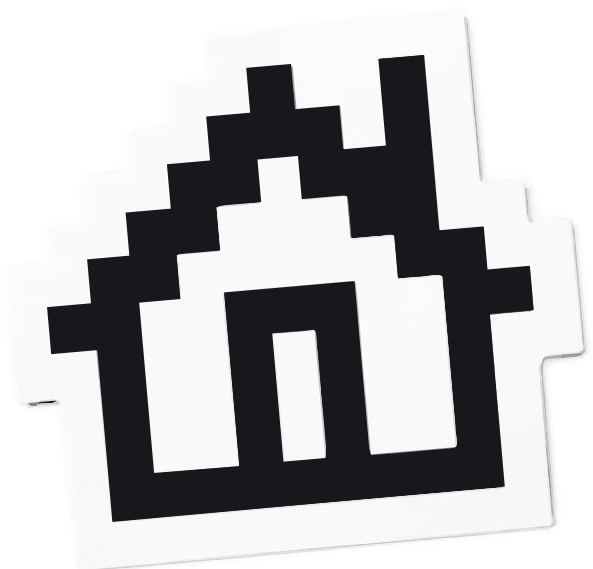
Het decreet doorgelicht

Om het probleem van de financiering aan te pakken, stelt Mieke Vogels voor om het **Vlaams Woningfonds** een nieuwe opdracht te geven: dat fonds ver-schaft goedkope leningen voor de aankoop, bouw of verbouwing van een huis voor gezinnen met een bescheiden inkomen met minstens één kind ten laste. Gezien de expertise van het fonds is Groen! ervan overtuigd dat het de ideale partner is om mee een oplossing te bedenken voor de veranderende woonbe-hoeften.

Concreet stelt Vogels voor dat onder de koepel van het Vlaams Woningfonds twee fondsen worden ondergebracht: een **Fonds voor Grote Gezinnen** waarin de huidige activiteiten en middelen worden ondergebracht, en een **Fonds voor Projecten van Gemeenschappelijk Wonen** dat over bijkomende middelen moet kunnen beschikken. De leningen van dat laatste fonds worden niet toege-kend aan individuele bewoners maar aan een initiatiefgroep.

Om in aanmerking te komen voor een lening, stelt Vogels voor dat het project tussen 8 en 36 woonunits omvat; de gemiddelde oppervlakte per unit bedraagt maximum 105 m² en minimum 15 procent van de oppervlakte is gemeenschap-pelijk; minstens 20 procent van de woningen is bestemd voor gezinnen of alleen-staanden die in aanmerking komen voor een sociale woning; het project moet bijdragen tot de buurt (door o.m. gemeenschappelijke voorzieningen open te stellen) en het mag fysiek niet worden afgesloten.

COHOUSING VOOR DUMMIES



Wat is het?

Cohousing, groepswonen of samenhuizen is een vorm van gemeenschappelijk wonen waar verschillende mensen een **eigen privéwoning met alle nutsvoorzieningen** (keuken, badkamer) hebben, maar waar er ook **gemeenschappelijke ruimtes** zijn waar de bewoners kunnen samenkomen. Dat kan gaan om een eet- of feestzaal, een keuken, gastenkamers, een kinderkamer, een hobbykamer, een zithoek, bergruimte, een fietsenstalling, een wasruimte en een tuin.

Wat zijn de voor- en nadelen?

Voor bewoners biedt *cohousing* **praktische voor-delen**: onthaasten, kinderopvang en kinderkribbe, delen van infrastructuur en middelen, delen van kennis en vaardigheden en hogere levenskwaliteit en gezondheid. Daarnaast biedt het een **maatschap-pelijke meerwaarde**: het speelt in op veroudering,

verzuring en vereenzaming in de maatschap-pij. Het biedt ook **financiële voordelen**, zowel in de aanloop- als in de bewoningsfase (alsook voor de investeringswaarde van de woonst).

Cohousing zorgt er ook voor dat **waardevolle gebouwen bewaard** blijven, dat **stadsdelen vernieuwd** worden, dat **ruraal gebied geher-waardeerd** wordt en dat het **woningpark beter benut** wordt. Het heeft ook een **eco-logische meerwaarde**. Samenhuizers wonen compacter en gebruiken minder open ruimte. Het delen van gemeenschappelijke voorzie-ningen levert bovendien een grote energie- en waterbesparing op.

Hoewel de bewoners bewust samenleven, is de **garantie op privacy** van heel groot belang. Daarom wordt op architecturaal en organisatorisch vlak vaak alles door de groep besproken en ontworpen. Er komt dus **veel**

Cohousing in hartje Brussel

FOTO'S WOUTER VAN VOOREN

Het rijtje projecten dat elke dag aangroeit, bewijst dat we op een keerpunt staan. Ook in onze hoofdstad. Brussels parlementslid Elke Van den Brandt, samen met Mieke Vogels te gast in het project Brutopia, staat achter die evolutie en wil de drempels voor cohousing verlagen.

Over twee jaar moet aan de Van Volxemlaan in Vorst het cohousingproject **Brutopia** verrijzen. 29 gezinnen zijn al vijf jaar bezig met de voorbereiding van hun toekomstige woning. Dat wordt er eentje in het hart van de hoofdstad met een tuin, betaalbaar en energiezuinig.

Een van de eerste gekende projecten in Brussel was **CoteKanal**, eind jaren negentig.. Specifiek voor senioren is er **Abbeyfield** in Etterbeek. Meer recent is er ook **l'Espoir** in Molenbeek, waarbij een collectieve spaargroep passiefhuizen kon bouwen die dezer dagen in gebruik worden genomen of **Biloba**, het collectief woonproject van senioren in de Schaarbeekse Brabantwijk.

'Stuk voor stuk zeer waardevolle projecten', vindt Van den Brandt. 'Maar het is nu tijd om een stapje verder te zetten'. Zij stelt daarom een **label voor cohousing** voor, dat mensen in zo'n project een statuut verleent en waardoor heel wat juridische en administratieve problemen verdwijnen.

Een andere formule die ertoe kan bijdragen dat wonen betaalbaar blijft is bvb. de **Community Land Trust**, een woonformule die komt overgewaaid uit de VS, maar aansluit bij het principe van coöperatieven. Het instrument biedt mogelijkheden om te werken aan betaalbaar wonen voor de huidige én toekomstige generaties. Wie koopt bij een CLT, koopt alleen de woning, niet de grond en ontvangt een premie die hij bij verkoop terugbetaalt.

De **Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij GOMB**, die nieuwbouwwoningen onder de marktprijs aanbiedt, toont alvast interesse. Nu sluit de GOMB een contract voor tien jaar af met de koper, maar die kan nadien zijn woning vrij en meestal duur verkopen. In de Trustformule worden verschillende gezinnen met dezelfde subsidie op weg geholpen. Vanzelfsprekend is dit geen wonderformule, maar de huisvestingscrisis spoort ons aan om nieuwe concepten te ondersteunen en verantwoord om te gaan met de overheidsmiddelen.



vergaderen aan te pas. Hoe groter de groep, hoe meer zorg en tijd aan communicatie en overleg moet besteed worden. De confrontatie met andere waarden kan daarbij wrijwing geven, maar ook verrijkend werken.

Er zijn evengoed **praktische problemen die niet verschillen van die in andere buurten**: omgaan met gemeenschappelijk en privéterritorium, met elkaars kinderen, huisdieren, nachtlawaai,... Een te grote of te kleine cohesie kan ervoor zorgen dat niet iedereen er zich goed bij voelt. Of de sociale controle kan als een druk ervaren worden (op de individuele gedragingen en de relaties binnen het gezin).

alles beslissen, kent al langer succes. Het cohousingmodel komt overgewaaid vanuit Scandinavië. **Denemarken** telt vandaag ruim **400 cohousingprojecten** die samen zo'n 50.000 bewoners huisvesten. **Zweden** heeft **2.000 woongemeenschappen**, en in **Nederland** wordt het aantal geschat op meer dan **10.000**. Dat succes is zeker ook te danken aan de **samenwerking tussen particuliere groepen en de woningbouwcorporaties voor sociale woningen**. In alle drie de landen kent het aantal samenwoonprojecten voor senioren een opvallende stijging.

Wat zijn de knelpunten?

Waar komt het vandaan?

De mix van eigen woningen, publieke ruimtes en het feit dat bewoners samen over

een visie opstellen is dus een eerste vereiste. Daarnaast neemt het ontwerpen en bespreken van een project heel veel tijd in beslag. Er is ook een **groot engagement** nodig. Verder is een **geschikt pand vinden** (om te huren of kopen) dikwijls een probleem.

Daarnaast moet er veel aandacht besteed worden aan de **keuze voor en opmaak van een juridische structuur**, het betrekken van **bescheiden inkomens** en de **(voor)financiering** van het project. Ook de **relatie met de lokale overheid** is belangrijk. Personen of vzw's die kiezen voor cohousing moeten dus echt wel super hard overtuigd zijn en behoorlijk wat veerkracht aan de dag leggen om telkens weer zaken uit te zoeken en telkens weer oplossingen uit te dokteren voor nieuwe problemen.

Waar vind ik meer informatie?

www.groen.be

Klik in de linkerkolom door naar **Persberichten** en zoek op **Fonds Gemeenschappelijk Wonen**.

Je vindt er:

- de volledige perstekst van Groen!
- het decreet van Mieke Vogels
- het rapport over cohousing van de Koning Boudewijnstichting
- de perstekst van Brutopia
- de perstekst van Samenhuizen vzw

www.cohousingplatform.be
www.samenhuizen.be

Hoogradioactief afval in Boomse klei



Het plan om hoogradioactief afval in de Boomse kleilagen van de Noorderkempen te stoppen, stuit op fel protest. Niet alleen van Groen!, maar ook van Greenpeace, omliggende gemeenten, een professor en een Nederlands drinkwaterbedrijf. Redenen voor het protest: te veel risico op lekken, sluipende besluitvorming en 'ongeschikte ondergrond voor definitieve ondergrondse berging.'

De Nationale Instelling voor Radioactief Afval en Verrijkte Splijtstoffen (NIRAS) heeft een afvalplan opgesteld in verband met de berging van hoogradioactief en langlevend afval. Volgens NIRAS is de ondergrondse berging in de Boomse Klei de beste oplossing. Eind augustus maakte Greenpeace bekend dat 22 Kempense gemeenten in aanmerking komen voor de ondergrondse berging.

NIRAS hield tot 6 september een **openbaar onderzoek**. Tot dan kon iedereen bezwaar indienen tegen het afvalplan. NIRAS kreeg minstens **2.700 bezwaren** of opmerkingen, onder meer van de geïmagineerde gemeenten. De Vlaamse lokale besturen klagen over een **gebrek aan transparantie**, terwijl de Nederlandse grensgemeenten gewoon **niet werden betrokken**.



'NIRAS heeft het openbaar onderzoek bewust in de zomer georganiseerd. Gelukkig waren heel wat mensen, gemeenten en bedrijven bij de pinken. Het lijkt er sterk op dat NIRAS via sluipende besluitvorming de berging in de Boomse kleilagen snel wil doordrukken. Dit is geen eerlijke en democratische besluitvorming', aldus **Kamerlid Kristof Calvo**.

Maar dat is niet de enige reden waarom het plan op protest stuit. Eerder trok ook **professor paleontologie-geologie Herman Hooyberghs** aan de alarmbel. Professor Hooyberghs onderzocht in de jaren zeventig als eerste de Boomse kleilaag in Mol, en werkte ook mee aan diverse onderzoeken. Volgens hem is de **Boomse kleilaag totaal niet geschikt voor de berging van hoogradioactief afval**.

Kempens **Vlaams Parlementslid Dirk Peeters** treedt hem daarin bij: 'De kleilaag is niet homogeen en bevat ook zandlagen waar grondwater kan doorsijpelen. Dat is dus gevaarlijk voor het drinkwater. Bovendien zijn de kleilagen niet bestand tegen aardbevingen. Definitieve berging in de Noorderkempen is dus een slecht idee.'

Dat vindt ook **directeur Guilio Van Nuland**, directeur van het **Nederlands drinkwaterbedrijf Brabant Water**. 'Alleen al het boren in de kleilagen veroorzaakt onaantoonbare risico's voor de drinkwatervoorziening in het Nederlandse Noord-Brabant. Brabant Water is voor een groot deel afhankelijk van grondwater dat uit de Belgische Kempen komt. Het risico op straling door beschadiging is te groot.'

RENAISSANCE VAN KERNENERGIE? OF GEEN NIEUWE KERNCENTRALES ZONDER STEUN VAN DE OVERHEID?

Momenteel lijkt er een renaissance van kernenergie aan de gang. Zo besliste **Zweden** deze zomer nog om zijn dertig jaar oude moratorium op de bouw van nieuwe reactoren op te heffen. Drie decennia nadat het land als eerste ter wereld was afgestapt van kernenergie, lijkt het de klok te willen terugdraaien. En Zweden staat niet alleen. De eerste kernreactor van de derde generatie staat in de steigers in **Finland**. **Frankrijk** bouwt een nieuwe derde generatiereactor in Flamanville, en plant de bouw van een tweede in Penly bij Parijs. Ook **Groot-Brittannië, Italië** en een aantal voormalige Oostbloklanden investeren in nieuwe kernreactoren.

Maar van een echte revival is vooralsnog geen sprake, klinkt het bij **Greenpeace**. 'De productie van kernenergie gaat achteruit omdat er meer centrales worden stilgelegd dan er nieuwe bijkomen. Het aandeel kernenergie is ondanks de massale subsidies erg marginaal gebleven, met **slechts 2,3 procent van de energieproductie wereldwijd**. Dit aandeel neemt verder af, vooral omdat het een van de duurste manieren is om elektriciteit te produceren. Binnen enkele decennia zal er van kernenergie nauwelijks nog sprake zijn omdat de bouw van nieuwe kerncentrales te duur is en omdat de schaarse uraniumvoorraden uitgeput raken.'

Bovendien is de kans dat marktpartijen zonder steun van de overheid een nieuwe kerncentrale gaan bouwen 'extreem klein'. Als de overheid garanties afgeeft om private partijen zover te krijgen om mee te financieren, kan dat de belastingbetaler tot 1 miljard euro kosten. Dat waren de twee belangrijkste conclusies van een onderzoek van consultancybureau **Spring Associates** in opdracht van Greenpeace. Volgens de onderzoekers is het **vrijwel zeker dat een nieuwe kerncentrale er niet komt zonder staatsgaranties**. Om de risico's voor betrokken financiers op voor hen aanvaardbare niveaus te krijgen, moet de staat ongeveer 1 miljard euro opzij zetten bij wijze van verzekeringspremie.

Volgens professor Herman Hooyberghs is de Boomse kleilaag totaal niet geschikt voor de berging van hoogradioactief afval.



KAMERLID BETOOGT TEGEN KERNENERGIE IN BERLIJN

Midden september verzamelden 100.000 mensen in Berlijn voor een grote antinucleaire betoging. Groen!-kamerlid Kristof Calvo was één van hen. Voor Calvo is het duidelijk: de Duitse regering begaat een grote vergissing door het langer willen openhouden van haar kerncentrales en België mag niet dezelfde fout maken. Het is tijd voor meer zekerheid op vlak van energievoorziening en meer hernieuwbare energie.

FOTO SIEN VERSTRAETEN

Nieuwe ploeg bij



Van links naar rechts en boven naar onder: Elke Dierckens, Jonas De Meyer, Lien Vrijders, Bart Dhondt, Thomas Lamm, Bram Van Braeckvelt, Katrien Stynen, Maarten Motté, Eline Strik, Lies Corneillie, Loes Van Cleemput.

Midden september koos de jongerenafdeling van Groen! een nieuw nationaal bestuur. Bart Dhondt, een 26-jarige Brusselaar, en Loes Van Cleemput (24) uit Antwerpen worden de nieuwe voorzitter en ondervoorzitter. In hun eerste dubbelinterview bruisen beiden alvast van enthousiasme.

Bart is de opvolger van Kristof Calvo, die op 13 juni een Kamerzetel veroverde – als jongste verkozen Kamerlid – en zich daar in energie en klimaat vastbijt. Als ondervoorzitter werd Loes verkozen, die haar intrede maakte als vormingsverantwoordelijke van het vorige bestuur en zich daar reeds ontpopte als nieuw aanstormend talent.

tiek juist voor staat. Dat is veel meer dan elke verkiezing met een nieuwe sexy oneliner over de brug te komen. We willen jongeren een enthousiasmerend en onderbouwd verhaal brengen. Dat politiek wel belangrijk is, de wereld maakbaar en de democratie wel kan werken. En vooral dat jongeren zelf kunnen zorgen voor verandering!

Gaan jullie voor een stijlbreuk in vergelijking met de vorige voorzitter en ondervoorzitter?

'De stijl zal sowieso anders zijn. Nu hebben we een man en een vrouw als voorzitter en ondervoorzitter, voordien waren het twee mannen. En voor het eerst sinds jaren is er een overwicht aan vrouwelijke bestuursleden. Maar breken met het verleden gaan we niet doen. De afgelopen jaren is er een slagkrachtige structuur opgebouwd die werkt.'

Wat moeten we ons daar praktisch bij voorstellen: meer acties, jong geweld,...?

'We zullen uit ons kot komen, op alle mogelijke manieren. We willen jongeren in de eerste plaats een brede waaier aan activiteiten aanbieden: soms serieus, soms niet, maar altijd gezellig. Verder willen we ons netwerk activeren in tal van verenigingen en tegen volgende lente pittige standpunten voorbereiden. Wie zich aangesproken voelt, is altijd welkom.'

'Tijdens de jongste verkiezingen plukten we daar al de vruchten van. We merken dat er steeds meer jongeren deelnemen aan onze activiteiten en zich actief engageren binnen Jong Groen!. Het nieuwe bestuur is daar een mooi voorbeeld van. Wij gaan er alles aan doen om die positieve drive samen verder te zetten.'

Hoe zien jullie het volgende werkjaar tegemoet?

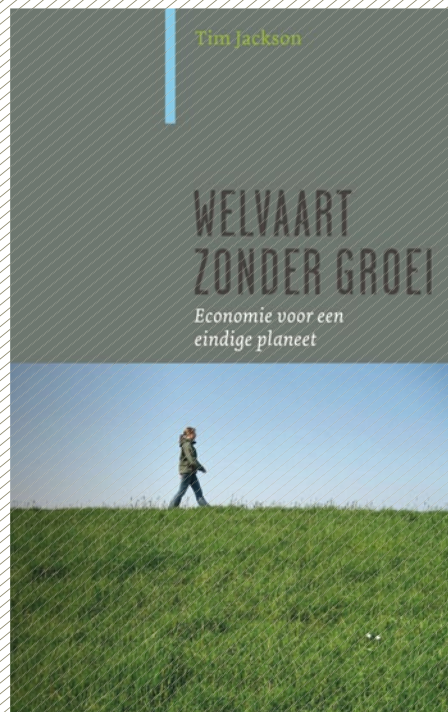
'We zullen in ieder geval niet stil zitten. We hebben een zeer productief en creatief bestuursweekend achter de rug. We zijn ook aangenaam verrast door de inzet en het enthousiasme van de nieuwe bestuursploeg. Het resultaat is een mand vol voorstellen. Jullie horen dus zeker nog van ons.'

Hoe denken jullie groene politiek 'sexier' te maken bij jongeren?

'Waar wij voor gaan, is jongeren in de eerste plaats te laten weten waar die groene poli-

www.jonggroen.be

DENKTANK VOOR SOCIAAL-ECOLOGISCHE VERANDERING



Lancering Oikosboek 'Welvaart zonder Groei' groot succes

Op 22 september lanceerde Oikos in Antwerpen de Nederlandse uitgave van 'Prosperity without Growth' van professor Tim Jackson. In zijn boek gaat de Britse econoom na hoe een ecologische economie vorm kan worden gegeven. Dat Oikos het juiste boek koos om te vertalen, blijkt ondertussen uit het feit dat het originele boek ondertussen vertaald wordt naar elf andere talen. Jackson combineert dan ook in zijn boek een erg toegankelijke stijl met een diepgaande analyse die de clichés achterwege laat.

In het Zuiderpershuis woonden tweehonderd mensen het namiddagcongres bij. Na een inleiding van Tim Jackson zelf kregen we boeiende reacties uit verschillende hoek. Zo was er een reactie van **professor economie Koen Schoors** van UGent (Universiteit Gent), gaf **Alma De Walsche** van MO* een boeiende kijk vanuit het Zuiden en deed **Jim Williams** van Ecopower een warme oproep om zelf de handen uit de mouwen te steken als ecologisch ondernemer. Het congres werd afgerond met een panelgesprek dat zich boog over de vraag hoe ideeën over een nieuwe economie in de praktijk kunnen worden omgezet. Met een visie vanuit transitie (**Peter Tom Jones** van KULeuven), sociale bewegingen (**Eric Goeman** van ATTAC) en last but not least de politiek met **Groen!** voorzitter **Wouter Van Besien**.

En ook de avondlezing van Tim Jackson werd druk bijgewoond. Hier kregen we een verfrissende reactie van **Toon Vandevelde**, professor ethiek & economie van de KULeuven. Hij benadrukte het belang van creativiteit om te komen tot nieuwe oplossingen. Het is inderdaad een boeiende vraag hoe we ons als consument kunnen bevrijden om steeds maar nieuwigheden, hebbedingetjes te willen kopen, maar blijvend vernieuwend uit de hoek kunnen komen als het gaat om sociale en technologische innovaties op weg naar een meer duurzame wereld.

Lezers van Pesto kunnen het boek 'Welvaart zonder Groei' rechtstreeks bij Oikos aankopen voor de reductieprijs van 12 euro. Gewoon een mail met je adres sturen naar info@oikos.be.

INTERNATIONAAL CONGRES DUURZAME MOBILITEIT IN STEDEN | 30NOV2010 | KAAITHEATER BRUSSEL

Oikos haalt het beste van Europa op vlak van duurzame stedelijke mobiliteit naar Brussel. Wil je weten waarom men in Stockholm niet meer in de file staat en ook ministers in Zürich de tram nemen? En hoe het komt dat er in Groningen meer gefietst wordt dan auto gereden? Kom dan op 30 november naar het Kaaithheater! Alle info op www.oikos.be



Freya Piryns: 'Ongehoord dat het Antwerps gemeentebestuur zich zo heeft laten rollen door de Vlaamse overheid.'

Oosterweelverbinding

'Geen ring die verkeer naar stad zuigt en die Antwerpenaar zelf betaalt'

Laten we positief beginnen. De Lange Wapper is weg. Hiermee volgt de Vlaamse regering de wil van de Antwerpenaren die zich op 18 oktober 2009 massaal tegen de brug hebben gekant. De actiegroepen en de Antwerpenaren hebben hiermee een belangrijke eerste overwinning behaald. Groen! vindt het ook een goede zaak dat de Vlaamse regering gekozen heeft voor een tunnel en niet voor de Lange Wapperbrug.

Maar: de strijd is nog niet gestreden. Zo blijven de Vlaamse regering en het Antwerpse stadsbestuur kiezen voor een **BAM-tracé dat het verkeer midden door de stad stuurt**, een keuze voor een autostrade die dwars door de stad loopt en veel groengebieden zal vernietigen. Het BAM-tracé zal ook zorgen voor **18 rijstroken op de ring ter hoogte van het Sportpaleis**. Die verbreding van de Antwerpse Ring is voor Groen! onaanvaardbaar.

Verder vindt senator en Antwerps gemeenteraadslid Freya Piryns het ongehoord dat het Antwerps gemeentebestuur zich zo heeft laten rollen door de Vlaamse overheid. **'Het doorgaande verkeer in Antwerpen is verkeer dat vanuit heel Vlaanderen komt en**

heel Vlaanderen en omstreken bedient. Wij zien niet in waarom de Antwerpenaars mee zouden moeten betalen voor de kosten als ze willen dat er ook rekening wordt gehouden met hun gezondheid', aldus Piryns.

Groen! blijft gaan voor oplossingen die het **doorgaand verkeer rond de stad** leiden in plaats van dwars erdoor. 'Een echte goede oplossing voor de stad en de rand is wel degelijk mogelijk. Wij willen samen met de overheid werken aan een nieuw tracé dat de mobiliteitsproblemen op een hedendaagse manier aanpakt door economie en gezondheid te verzoenen. Want een duurzame oplossing voor de Antwerpse mobiliteit willen we allemaal'.

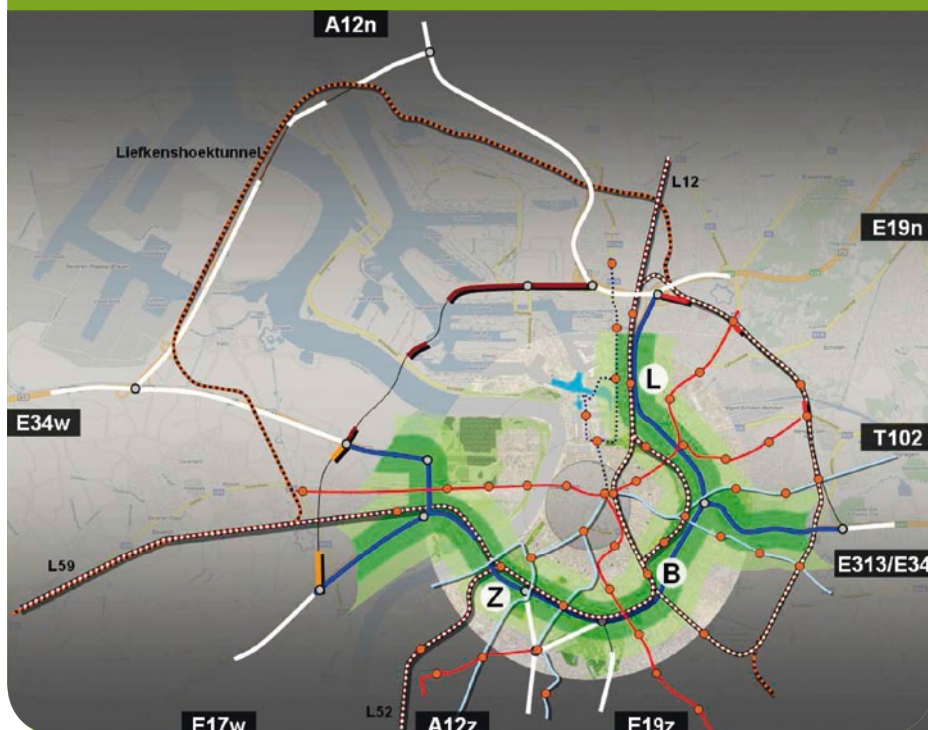
© Wouter Van Vooren



Bretellen voor Antwerpen

SNELLER, GOEDKOPER EN BETER

Los van het bereikte compromis (BAM-tracé zonder Lange Wapper maar met tunnels), blijft Groen! het onbegrijpelijk vinden dat het Meccano-tracé, een alternatief traject dat het verkeer buiten de stad leidt, nog steeds geen eerlijke kans krijgt. Vandaar dat we de voornaamste argumenten pro 'bretellen' op een rijtje zetten.



Op 22 september jl. koos de regering Peeters II voor de tunnelvariant van het BAM-tracé. Na vijftien jaar kwam daarmee beweging in het dossier van de Oosterweelverbinding, het project voor het sluiten van de Antwerpse Ring. Vlaams minister-president Kris Peeters koos voor het compromis, niet voor de beste oplossing, en veegde daarmee elk ander alternatief van de tafel.

Het Meccano-tracé is nochtans niet van het minste: het alternatief tracé werd uitgetekend door het Forum 2020, een groep van prominente Antwerpse ondernemers en academici, in samenwerking met actiegroepen StRaten-generaal en Ademloos. Meccano verschilt grondig van de andere scenario's omdat het de Oosterweelverbinding een stuk verder weghaalt van de stad.

Zij stellen een meccano-scenario voor waarin door een koppeling van korte tunnels de E17 en de E34 omheen het noorden van Antwerpen met de E313/E34 wordt verbonden. Via zogeheten 'tangenten' of bretellen loopt het doorgaande verkeer helemaal rond Antwerpen, en wordt het verkeer op de huidige ring grondig terugschroefd.

Het studie bureau Transport & Mobility Leuven (TML) vergeleek de plannen van de Vlaamse regering, het zogenaamde BAM-tracé, met het Meccano-ontwerp. In september 2010 concludeerde het bureau dat het Meccano-tracé met trajectsturing een betere oplossing is dan het BAM-tracé om de Antwerpse Ring te ontlasten.

Grote voordelen zijn: het leidt het doorgaand verkeer rond de stad (zoals alle moderne infrastructuur in Europa), maakt van de huidige ring een stedelijke expresweg, biedt de haven een veel betere verbinding, laat de stad en rand afrekenen met overlast van lawaai, files en sluipverkeer en zorgt met openbaar vervoersplannen voor een betere ontsluiting voor pendelaars.

Niet onbelangrijk is ook dat het Meccano-tracé 1,2 miljard goedkoper is dan wat nu beslist is, dat met dat traject de groengebieden behouden blijven en dat de ring nergens wordt verbreed. Het Meccano-plan kan ook al klaar zijn in 2018, terwijl er bij het BAM-tracé (met tunnels) sprake is van 2021. Het valt tenslotte ook makkelijker te rijmen met lokale mobiliteitsprojecten (De Lijn en NMBS).

pesto
Driemaandelijke uitgave voor de sympathisanten van Groen!

COLOFON

Pesto is een driemaandelijke uitgave voor de sympathisanten van Groen!. Verschijnt 4x per jaar in januari, april, juli en oktober. Gedrukt op 100% gerecycleerd papier en zonder water **WERKTEN MEE AAN DIT NUMMER** Ben Bleys, Els Sallets, Dirk Holemans, Johan Malcorps, Marij Preneel, Sien Verstraeten, Wouter Van Vooren, Memymom **VERANTWOORDELIJKE UITGEVER** Wouter Van Besien, Sergeant De Bruynestraat 78-82, 1070 Brussel **CONTACT** Ben Bleys | 02 219 19 19 | pesto@groen.be **DRUK** Eco Print Center

