

BRAL  
2 0 0 2

( v e r s l a g )

vzw Brusselse Raad  
voor het Leefmilieu

---

Zaterdagplein 13 (1<sup>st</sup>) • 1000 Brussel  
02 217 56 33 • fax 02 217 06 11  
bral@bralvzw.be  
www.bralvzw.be

2 0 0 2

m e i

02/05 donderdag  
(personeel)

### de ene ann is de andere niet

---

Hoewel het personeelsverloop in de Bralploeg niet hoog is, verlaat er toch af en toe iemand het vertrouwde Zaterdagplein. Stedenbouwmedewerkster Ann Bollen vertrok op 28 februari om haar architecturale expertise ten dienste te stellen van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij. Dat ze daar dringend meer goed volk nodig hebben, zal trouwens niemand ontkennen.

Omdat stedenbouw één van de belangrijke Bralthema's is, gingen we prompt op zoek naar een vervanger. Met succes trouwens. Met Ann De Cannière kunnen we de [ann@bralvzw.be](mailto:ann@bralvzw.be) behouden en vinden we de geknipte combinatie van techniciteit en gedrevenheid.

04/05 zaterdag  
(sint-joost)

### participolis

---

Bewonersparticipatie, dat moet je niet alleen (proberen te) doen, maar ook over discussiëren met de eerste betrokkenen. Participolis, zo noemen wij onze discussiedag met de bewoners van de Sint-Joostse wijkcontracten. Maar hoe krijg je de mensen zo ver dat ze op een zaterdagvoormiddag gaan praten over betere participatie? Daarvoor moet je de straat op!

De zaterdag voor Participolis trok Bral door de straten om reclame te maken. Mét de opvallende aanwezigheid van 2 kleurrijke, musicerende steltenloopsters van Circusschool 'Espace Catastrophe'. Het werkte! Mensen kwamen naar buiten, hingen uit de vensters of draaiden de raampjes van hun auto's open. Overal blije gezichten. Telkens we de mensen uitnodigden om te komen discussiëren over 'lokale democratie', waren de reacties enorm positief.

Ongeveer 40 mensen, voor de helft bewoners, voor de helft allerlei werkers en ambtenaren, tot en met de burgemeester, komen opdagen. Leidraad voor de discussie is een voorstel, uitgewerkt door een groep bewoners samen met Bral. Dit formuleert per wijk, per thema, per project, eventueel zelfs per school, discussieruimtes, "coproductiefora", op te richten waar alle betrokken partijen elkaar ontmoeten. Er is nood aan aparte momenten waarop bewoners kunnen discussiëren onder elkaar, zonder professionelen erbij. Om het debat te kruiden hebben we wat "exotische" ingrediënten toegevoegd. Ervaringen uit Bredene en natuurlijk Porto Alegre illustreren de discussie.

Wie zich niet geroepen voelt om te komen vergaderen (en dat waren er velen), kan gewoon binnenspringen voor informatie met een drankje of een hapje, een video of een beetje muziek. Jammer genoeg zorgt de regen ervoor dat weinig mensen hier op af komen.

De bevindingen van deze dag zijn gebundeld in een brochure (ook op onze website), op 16 juli door bewoners overhandigd aan de burgemeester en verkozenen. Hij belooft dit op het College te brengen en ons een antwoord te bezorgen.

05/05 zondag  
(streetsharing)

### party met een staartje

---

Remember de dag "zonder auto mobiel in de stad" 2000; de Stad Brussel sloeg toen een pover figuur met een minieme comfortzone in de Europawijk. Bewoners van het centrum, voetgangers en fietsers reageerden met de eerste Street Sharing Party.

Anderhalf jaar na het aantreden van een nieuwe meerderheid in het stadsbestuur blijkt dat er nog steeds geen werk wordt gemaakt van het weren van doorgaand verkeer in het centrum. Dit ondanks beloftes in de pre-electorale periode. Vandaar dat het op zondag 5 mei 2002 weer zover is: een 2<sup>de</sup> Street Sharing Party. Het Beursplein wordt bezet door 200 fietsende, feestende Brusselaars. De weergoden spelen echter parten en de party valt gedeeltelijk in het hevig gutschende regenwater.

Daarom komt er tijdens de Week van Vervoering, op vrijdag 27 september 2002, een 3<sup>de</sup> Street Sharing Party. Het platform van verenigingen en Brusselaars wordt steeds langer. De vragen blijven dezelfde: het verhinderen van doorgaand autoverkeer; 50% minder auto's tegen oktober 2006; meer en frequenter openbaar vervoer, beschikbaar voor iedereen; de beschutting van de woonwijken tegen verkeersoverlast; de systematische herinrichting van de openbare ruimte ten voordele van voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Bij de evaluatie van deze party gaan er stemmen op om de volgende Street Sharing op wijkniveau te laten plaatsvinden.

07/05 dinsdag  
(thurn & taxis)

### overlegcommissie

---

Een nieuw project voor de meest waardevolle gebouwen van Thurn & Taxis? Dat betekent natuurlijk een druk bijgewoonde overlegcommissie op de Stad Brussel. Samen met het bewonerscomité leggen we naar goede gewoonte het accent op de globale ontwikkeling van de site. Het is echter wachten op het Bijzonder





nr. 270

midden november 2002



(planning)

## Aarhus dus?

### recht op inspraak en informatie

De mensen die de stad Aarhus weten liggen, zijn allicht niet dik gezaaid. Dat kan veranderen. In 1998 tekenden immers een heleboel landen het verdrag van Aarhus. Dit verdrag erkent het recht op een gezond leefmilieu. Een jaar geleden trad het in werking in alle landen die het reeds geratificeerd hebben zoals bijvoorbeeld Macedonië en Litouwen. België hoort nog niet bij die club. Voor ons land blijft het wachten op besluiten van onze diverse regeringen.

### garanties voor bewoners

Wat staat er nu in dat verdrag? De rode draad is dat iedereen die gevolgen ondervindt van milieubeslissingen en milieuverenigingen ook drie essentiële rechten hebben. Ten eerste is er het recht op milieu-informatie. De overheid moet die infor-

matie beschikbaar maken en moet het publiek bijstaan in de zoektocht naar gegevens. Er staat dan ook uitdrukkelijk vermeld dat de overheid de stand van zaken op milieuvlak moet bijhouden en actualiseren.

Daarnaast is er het recht op inspraak. Het publiek moet 'vroegtijdig' in een besluitvormingsprocedure haar mening kunnen geven. Wie een vergunning aanvraagt moet aangemoedigd worden om met het publiek in discussie te gaan. Ten derde moet het publiek beslissingen bij de rechter kunnen aanvechten. Allemaal belangrijke hefboomen voor bewoners en verenigingen dus.

### niks nieuws voor Brussel?

Brussel werkt momenteel aan de goedkeuring en toepassing van Aarhus. De Brusselse Regering gaat er daarbij echter van uit dat

er niet erg veel zal veranderen. Er moet nog wel wat gesleuteld worden aan een aantal procedures en termijnen van een antwoord op een verzoek om informatie, zo luidt het. Maar de toegang tot informatie is al gegarandeerd sinds '91 en toegang tot rechtspraak sinds '93. Dat laatste onder meer via het Milieucollege waar bewoners of vzw's beroepen kunnen indienen.

Toch stellen wij ons een aantal vragen bij al dit optimisme. Wat bijvoorbeeld met de 'vroegtijdige' inspraak aan grote projecten die een milieuvergunning vereisen? Het verdrag stelt dat alle opties nog moeten openstaan op het ogenblik van de inspraak. Is het niet zo dat tijdens een openbaar onderzoek de te volgen pistes vaak al volledig vastliggen. Denk maar aan de bouw van stormbekkens om overstromingen te voorkomen.

Verder pakt men ook graag uit met de Brusselse Adviesraad voor het Leefmilieu. Die raad, waarin onder meer milieuverenigingen, werkgevers en universiteiten zeten, moet advies over alle nieuwe milieuwetten geven. Wanneer men de werking van de adviesraad echter onder de loep neemt, valt op dat het budget ervan, zelfs in verhouding met de schaal van ons gewest, vele malen kleiner is dan dat van de Vlaamse of de Waalse milieuadviesraden. Er zijn amper middelen om de afgevaardigden en vrijwilligers van diverse verenigingen inhoudelijk te ondersteunen. De onwil van de Brusselse Regering om hierin te investeren werkt dan ook een gebrek aan (goed voorbereide) participatie aan de adviesraad in de hand. Ook daar is dus nog werk aan de winkel.

BRAL  
2002

a u g u s t

14/08 woensdag  
(heron)

### gulden vlies voor de rechter

Samen met Pétitions-Patrimoine en Inter-Environnement Bruxelles leggen we een verzoekschrift neer bij de Raad van State om de wetgeving op de klassering aangevraagd via een petitie correct te laten toepassen.

Meer bepaald willen we de beslissing van de Brusselse Regering van 26 juni laten nietig verklaren. Het Gewest wil de klasseringsprocedure voor de meesterwoning op de Guldenvlieslaan 26 niet opstarten, ondanks de officiële petitie met klasseringsaanvraag, ingediend op 27 februari door bovenvermelde verenigingen, en met gunstig advies van de Koninklijke Commissie.

Voor de verdedigers van het patrimonium is de wetgeving (ordonnantie van maart 1993 inzake het behoud van het onroerend erfgoed) duidelijk: in het geval van een petitie en na gunstig advies van de Commissie MOET de Regering de procedure openen, elke andere beslissing is onwettelijk.

30/08 vrijdag  
(vervoering)

### de wenende man

Grote persconferentie in de lokalen van Récyclart ter lancering van de communicatiecampagne van de Week van Vervoering. Maar een zondag waarop nagenoeg alle mechanische verkeer verboden is op een grondgebied van 160 km<sup>2</sup>, vraagt meer dan een affiche- en perscampagne.

Vanaf mei vertrekken gerichte mailings en perscommuniqués naar alle mogelijke sectoren van de maatschappij: de medische, sportieve, socio-culturele, recreatieve, economische, religieuze....

Zoals vorige jaren wordt de communicatiecampagne weer uitbesteed aan een gespecialiseerd bureau. Deze kiezen het beeld van een man die weent omdat hij zijn nieuwe auto niet van stal mag halen. In combinatie met de radiospot zeer humoristisch, doch achteraf bekeken te ironisch voor het grote publiek. Inter-Environnement Bruxelles en Bral staan in dit verband enkel in voor het leveren van de informatie voor de Gids van Vervoering. Dat is althans de theorie. De praktijk toont dat we, net zoals de gewestelijke en gemeentelijke diensten, door veel organisatoren, bedrijven, enz. worden gecontacteerd met vragen in verband met het rijverbod en de alternatieven. We zijn dan ook opgelucht dat we op 2 september de



fakkel kunnen doorgeven aan een call center.

Tijdens de laatste week voor D-day besteden de nationale media veel aandacht aan de autoloze zondag. Er is vooral veel te doen rond de verdeling van de laissez-passer-pasjes. Bedrijven die werken op zondag – onder andere de media – geraken in paniek. Verschillende redacties nemen met Bral contact op voor gedetailleerde informatie en interviews.

De website wordt tussen 2 en 23 september meer dan 9400 keer bezocht (ter vergelijking: normaal een gemiddelde van 1000 bezoekers per maand). Vooral na 15 september is er een grote toeloop, met de grootste piek op vrijdag 20/9: 1569 bezoekers! Er worden gemiddeld 3443 bladzijden per dag bezocht. In functie van het wijzigende programma, de reacties, de vragen wordt de site bijna dagelijks bijgewerkt en aangevuld.



nr. 272

begin december 2002



(planning)

## de onmacht van beleidsplannen? het BBP van het Leopoldstation wordt afgeschaft

Midden jaren tachtig werd het zware lobbywerk van een aantal promotoren voor de bouw van een parlementair halftrond voor het Europees Parlement succesvol afgerond. Er werd een bouwvergunning afgeleverd; zij het niet helemaal volgens de regels van de kunst. Om een dreigend proces te vermijden, tekenden de Executieve<sup>1</sup>, de promotoren en de gemeente Elsene een overeenkomst. Het kwam ook tot een akkoord tussen de promotoren en de bewonersorganisaties (AQL: Associations du Quartier Léopold) waarin de promotoren een aantal toegevingen deden. De ruimtelijke gevolgen daarvan werden later vertaald in een BBP – in het jargon: *Bijzonder Bestemmingsplan Leopoldswijk*. Dit BBP was de vertaling van een compromis tussen beleid en promotoren.

### het evenwicht

Zo mochten de administratieve en commerciële functies en de gemeenschapsuitrustingen samen niet meer dan 196.000 m<sup>2</sup> omvatten en moesten er minstens 41.000 m<sup>2</sup> nieuwe woningen in de perimeter van het BBP komen. De ligging van de verschillende functies werd er vastgelegd, net zoals de bouwhoogte, de verplaatsing van het Leopoldstation en de inrichting tot een aantrekkelijke publieke ruimte van de grote vlakke die zou ontstaan na de overkapping van het Luxemburgstation. Deze afspraken moesten zorgen voor een evenwicht van functies in de perimeter

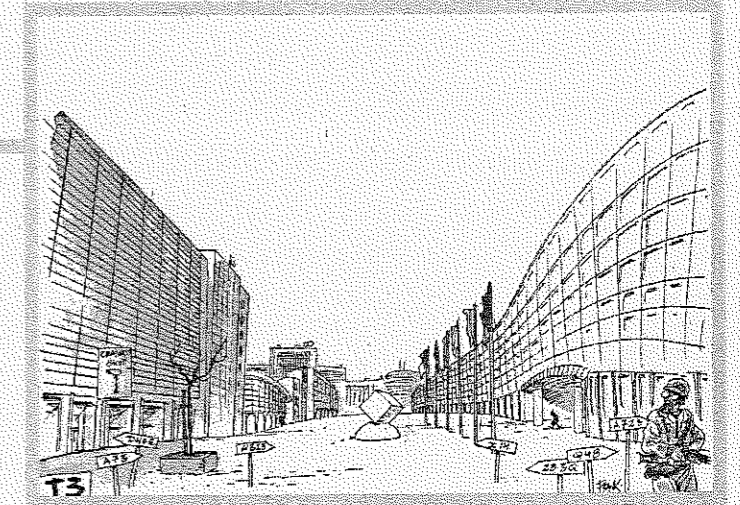
en in de omliggende wijken. Nieuwe kantoren zouden de druk op de buurt teveel doen toenemen.

### uit de bocht

Bij de bouw van het nieuwe station en de overkapping van de sporen bleek al gauw dat de oorspronkelijke plannen niet haalbaar waren. De esplanade zou een stuk hoger liggen dan voorzien, met alle gevolgen vandaan voor de inplantingen langs de Wiertzstraat: het bijgebouw van het Europees Parlement (gebouw D3) en het Cobepa-gebouw. Het Europees Parlement besliste in januari 1992 dat zij meer ruimte nodig had en nam kantoren in gebruik op de plaats die aangeduid was voor de woningen. Daarmee werd het meteen onmogelijk om de rest van het BBP naar behoren uit te voeren. De Brusselse Regering vroeg al in april 1992 om het BBP te herzien. Maar er gebeurde niets.

### D4/D5

Begin dit jaar werd dan de vergunning afgeleverd voor de verdere uitbreiding van het Europees Parlement langs de Trierstraat. Met andere woorden, het beruchte dossier 'D4/D5'<sup>2</sup>. De behandeling van dit omstreden dossier maakte duidelijk dat het BBP absoluut niet meer uitvoerbaar was. Met de nieuwe kantoren en het Museum voor Europa waren de toegelaten 196.000 m<sup>2</sup> ruim overschreden. Gezien de hoogte en de inplanting van de kantoren is het niet meer mogelijk om de 41.000 m<sup>2</sup> wonin-



gen binnen de perimeter te kunnen bouwen. De eerste m<sup>2</sup> huisvesting is er immers nog steeds niet.

### een BBP te ver

Op 25 april 2002 besliste de gemeenteraad van Elsene om het BBP af te schaffen. De goedkeuring van de bouwvergunning voor de twee nieuwe vleugels van het parlement betekende tegelijk de onmogelijkheid om het BBP uit te voeren. Het BBP wijzigen was een optie. Omwille van een aantal redenen besloot de gemeente Elsene echter het BBP op te heffen:

De noodzakelijke effectenstudie bij een wijziging zou teveel tijd vragen en het onmogelijk maken de beloofde woningen samen met de kantoren te bouwen.

De aanvraagdossiers voor een hotel en een aantal woningen zijn reeds zo goed als rond. Om een goede stedenbouwkundige inplanting mogelijk te maken kunnen ze alleen maar van het huidige BBP afwijken. De gemeente wil deze dossiers niet verder vertragen.

Gezien het feit dat D4/D5 gebouwen van openbaar nut zijn (Europees Parlement) hoeft men bij de stedenbouwkundige vergunning geen rekening te houden met eventuele voorschriften wanneer die

botsen met de behoeften van het Parlement. (En de gemeente wijst er op dat dit argument reeds door de regering werd aangehaald in 1992 bij hun vraag tot herziening.)

Het Gewestelijk Bestemmingsplan en de Gewestelijke Bouwverordening geven een voldoende juridisch kader om alles in goede banen te leiden.

### wijken voor Europa?

Het verhaal van dit BBP is niet bepaald een fraai voorbeeld van planning. De Brusselse Regering kan dan wel in beleidsverklaringen beweren dat de Europese Instellingen zich moeten inpassen. De realiteit toont het tegenovergestelde. Zelfs plannen en overeenkomsten die eigenlijk op maat van de Europese behoeften werden gesneden, moeten nu wijken voor de nieuwe noden van de Europese instellingen. Het afschaffen van het BBP Leopoldswijk komt in feite neer op het toegeven van deze onmacht.

<sup>1</sup> voortoper van de huidige Brusselse Regering

<sup>2</sup> D4 en D5 zijn twee nieuwe vleugels van het parlement die aan weerszijde van het Luxemburgstation opgetrokken worden



versterkt in het Belgisch Sociaal Forum, een inhoudelijke uitloper van de betogingen tegen de Euro-top in Brussel van december 2001.

Het Forum is een groot succes qua opkomst. Meer dan 1500 mensen van alle mogelijke achtergronden dagen op om samen te luisteren en te discussiëren over de dreigende liberalisering en privatisering van onderwijs, cultuur, energie, transport. Bral draagt zijn steentje bij inzake de logistieke organisatie op de dag (vertalingen enz....) en bereidde samen met de 4 milieufederaties de workshop over liberalisering van water voor.

22/09 zondag  
(vervoering)  
**zondag zonder**

De klemtoon van de Week van Vervoering ligt dit jaar op de eerste autoloze zondag in Brussel. Tot eenieders verwondering stappen de 19 burgemeesters mee in het overmoedige voorstel van Minister Chabert en Staatssecretaris Delathouwer. Door de omvang van de operatie en de veelheid van partners is de voorbereiding complex en bol van onvoorziene problemen. Niemand krabbelt terug, ook al wordt er wel eens aan gedacht.

Cruciale elementen in de gewestelijke coördinatie – nog altijd in handen van Inter-Environnement Bruxelles en BRAL – zijn de 6-wekelijkse workshops waarbij de gemeenten en gewestelijke partners informatie uitwisselen en gemeenschappelijke problemen aanpakken: doorgangspasjes, begin- en einduur, overstapparkings aan de rand, openbaar vervoer, fietsaanbod, animatie en *last but not least* communicatie. Met de politiezones gaat het dan weer over het politiereglement, de signalisatie, de barrières aan de stadsrand en de controle *intra muros*.

Een zware dobber, maar met een zeer positieve evaluatie (76 % van de bevolking is pro). Het Brusselse initiatief krijgt ruime weerklank op Europees vlak. In december ziet het ernaar uit dat er in 2003 opnieuw een autoloze zondag komt en dat deze bovendien navolging zal krijgen in andere steden en gemeenten.

22/09 zondag  
(vervoering)  
**test Picard**

Samen met een stevig netwerk van lokale partners en met de steun van gemeente en Gewest, vestigt het bewonerscomité Maritiem tijdens de autoloze zondag de aandacht op de verkeerssituatie in de Picardstraat, een gewestweg die net op de gemeentegrens ligt tussen Molenbeek en Brussel. Ze loopt langs de site van Thurn & Taxis en zou de link kunnen leggen met de dicht bevolkte Maritiemwijk. In plaats daarvan lijkt ze meer op een Formule 1-parcours : 20 m breed op 800 m lang, zonder enige wegsignalisatie. De wegcode lijkt hier niet van kracht. Bijna niet

over te steken !

De hele straat wordt in [redacted] goed gevuld activiteitenprogramma voor kinderen en jongeren : straatdamspelen en behendigheidsparcours voor fiets en step. Ook de [redacted] heeft haar intrek heeft genomen op de site van Thurn & Taxis doet mee.

De bewoners en gebruikers van de straat worden uitgenodigd voor een workshop waar het een stuk ernstiger aan toe gaat. Ze gaan er de discussie aan over hoe de Picardstraat er in de toekomst moet uitzien. Tijdens de voorbereiding van de dag vond hierover al een eerste overleg plaats met het kabinet van de vervoersminister. Een eerste concreet resultaat is alvast dat verschillende weken lang een testzone wordt georganiseerd in de Picardstraat. De rijweg wordt gedeeltelijk versmald en er worden nieuwe zebrapaden geschilderd !

23/09 maandag  
(milieu)  
**sterren komen, sterren gaan**

Jury van het project van 'ecodynamische ondernemingen', georganiseerd door het Brussels Instituut voor Milieubeheer. Bedrijven kunnen in deze 'wedstrijd' hun praktijk op het vlak van energie- en waterbesparing, afvalpreventie en mobiliteit voorstellen aan een jury van universiteiten, consumentengroepen, milieuverenigingen en bedrijfsfederaties. Als het milieuplan van het bedrijf voldoende punten scoort, krijgt de firma 1 of 2 'sterren' waarmee ze aan de buitenwereld kunnen duidelijk maken dat ze ernstige inspanningen doen om milieuvriendelijk te zijn.

Bral zetelt in deze jury die in 2003 een 3 keer samen kwam. Niet dat dit meteen de stad gaat veranderen, maar alle beetjes helpen. Bral toetst de bedrijven er vooral op de punten die voor de betrokken wijken gevoelig liggen. In 2002 kregen onder meer Triodos Bank, Ancienne Belgique, Federaal Planbureau, Levi Strauss Europe, Arvin Meritor 'sterren' toegekend.

24/09 dinsdag  
(sint-joost)  
**de lange adem**

Eindelijk vinden we een partner om iets te doen aan het vuil op straat. *Brussel is smerig*, hoor je vaak zeggen. En dan wordt er verwezen naar al dat zwerfvuil en die sluikestorten. In ons laboratorium Sint-Joost, meer bepaald in het kader van het Wijkcontract Groenstraat, proberen we hier iets aan te doen. Vorig jaar moesten we echter constateren dat een samenwerking met de lokale verenigingen er niet in zat. Ook de gemeente vond het niet nodig om samen met ons een campagne over properheid op te zetten.



het dossier in. Inhoudelijk is dit nog steeds hetzelfde. De GOMB huurt deze bibliotheek van de Stad Brussel en verhuurt haar door aan Forum Europa. Nu wordt de aanvraag verpakt als een culturele activiteit van een openbare instelling. En voor de overlegcommissie schijnt dit voldoende te zijn: er volgt een gunstig advies.

25/09 woensdag  
(vervoering)  
**naar school zonder**

Nog een hoogtepunt in de Brusselse Week van Vervoering: de dag « naar school zonder auto ». In 15 scholen staat vandaag de verkeersveiligheid en mobiliteit in de belangstelling. Een mager resultaat als je bedenkt dat de 650 lagere en secundaire scholen van het Gewest zijn aangeschreven, doch de timing zo vroeg op het schooljaar belette velen om deel te nemen. Een volgende keer sluiten we ons beter aan bij Dring Dring in mei.

Toch zijn enkele scholen erin geslaagd om er zelfs een hele projectweek van te maken met bezoeken aan MIVB en politie, fietstochten en verkeerswandelingen, speciale lessen, enquêtes naar de ouders, werkgroepen rond poolings, acties naar de buurt, en zelfs het afsluiten van de straat voor alle verkeer.

Speciale Bralaandacht gaat naar de Regenboogschool in de Maritiemwijk. Deze school is een van onze partners in het SIF-project 'verkeersveiligheid in de schoolomgeving'. Onder een plenzende regen voeren kinderen, leerkrachten en directie moedig actie aan de schoolingang in de Ulenstraat. Met ballonnen en spandoeken, tekeningen en lolliës vragen ze de automobilisten hun straat niet meer als doorgangsas te gebruiken. Wie er toch doorheen moet, wordt verzocht om traag te rijden. Voor de praktische organisatie kan de school rekenen op de samenwerking van de politie en de dienst Mobiliteit van de gemeente. Enkele schepenen komen hun sympathie betuigen.

De actiedag krijgt uit veel hoeken signalen dat het thema als prioritair wordt ervaren. De pers besteedt er veel aandacht aan. Bral houdt het zeker niet bij deze ene keer en zal het aangemaakte materiaal (een handleiding, affiches, ballonnen...) ter beschikking stellen van andere scholen.



nr. 268

midden oktober 2002



(vervoering)



## wie is bang voor de zone 30?

Op dinsdag 24 september organiseerden IEB in en Bral een debat over het zone 30-beleid in Brussel. Het werd een erg leerrijke avond en we willen de Alert-lezers zeker geen 'best off' onthouden.

Michèle Guillaume (BIV) leidde de avond in en lichtte meteen het verschil toe tussen de eerste zone 30-wetgeving (1988) en de huidige (1998). De bouw van fysieke obstakels wordt niet meer door de wet opgelegd. Sinds 1998 kan ook met een verkeersbord 'zone 30', een lussenplan, een herinrichting van de straat... een zone 30 worden ingericht.

Na deze inleiding vatte Staatssecretaris Robert Delathouwer het gewestbeleid ter zake samen: in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan schrijft men dat 77% van het wegennet zone 30 moet worden. De federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid voegde daar zelfs aan toe dat al tegen 2006 45% moet aangelegd zijn.

### geen wooneilandjes versus vuilbakstraten

Burgemeester Jean Demannez van Sint-Joost legde vervolgens uit hoe hij zijn anti-snelheidsbeleid integreert in een globaal gemeentelijk mobiliteitsplan. Dat plan wil doorgaand verkeer uit de woon-

wijken weren en werd tot zijn verbazing goed onthaald door het merendeel van de bewoners. Dit toont, aldus Demannez, aan dat bewoners blijkbaar bereid zijn om ook de eventuele nadelen van dergelijk plan te aanvaarden.

In de zaal waren er echter heel wat aanwezigen die een nog meer uitgesproken zone 30-beleid wensden. Er werd daarbij verwezen naar steden als Stockholm, München, Berlijn... waar men opteert voor een 'stadszone 30'. Dat is duidelijk (je hoeft je niet af te vragen: "zit ik nu in een zone 30 of niet?"), democratisch (iedereen gelijk voor de wet) en omwille van gezondheids- en veiligheidsredenen wenselijk. Delathouwer repliceerde dat hij die ideeën wel zag zitten, maar waarschuwde dat het te vroeg lijkt om hiervoor binnen Brussel een meerderheid te vinden.

### Brussel = uniek?

Pierre Thonon (Verbond van Ondernemingen te Brussel) pareerde meteen dat zoiets in Brussel sowieso onmogelijk is. De stedenbouwkundige situatie zou hier zo specifiek zijn dat een veralgemening van de zones 30 – zoals voorzien door het Gewestelijk Ontwikkelingsplan – nefast zou zijn voor het economisch leven. De

bedrijven zijn, volgens het Verbond van Ondernemingen, volledig geïntegreerd in het stadsweefsel tot in de groenere gemeenten toe. Fysieke obstakels zoals wegvsmallingen en verkeersdrempels zullen de bedrijven uit de stad jagen, vreesde Thonon. Daarom is de bedrijfswereld ook ronduit gekant tegen zones 30 in sterk gemengde gebieden. Wanneer men echter de kaart van het Gewestelijk Bestemmingsplan bekijkt, merkt men nochtans dat die gebieden ook intens bewoond (bijvoorbeeld het hele westen van de vijfhoek). Het gaat daarenboven net over zones waarbij het Gewest de aantrekkelijkheid van het wonen wil versterken via stadsontwikkelingsprojecten of GOMB-woningen. Maar voor die argumenten had de vertegenwoordiger van de Brusselse ondernemingen weinig oren.

Zijn derde stelling - de straat hoort NIET de bewoners toe, maar is van iedereen - werd heftig gecounterd, o.a. door Staatssecretaris Delathouwer. Die stelde dat na 40 jaar investeringen voor de auto, de pendelaar en de economische ontwikkeling de balans eindelijk weer in evenwicht moet worden gebracht. Hij is het beu steeds weer te horen dat mobiliteitsbeleid in functie van zwakkere

weggebruikers zou neerkomen op problemen zoeken. Daarbij verwijst hij naar Vlaanderen waar steden het voorbije decennium een centraal voetgangersgebied hebben aangelegd en dit met succes.

### L'union fait la force

Daarmee repliceerde de Staatssecretaris tegelijk ook op het standpunt van de handelaars die zeggen dat zichtbaarheid en bereikbaarheid essentieel zijn. Volgens Nancy Van Espen (Unizo) zijn de handelaars niet gekant tegen snelheidsbeperkingen, wel tegen grote voetgangersgebieden. De weerstand tegen verandering is bij deze groep niet te onderschatten. Daarom wordt verandering in de verkeerssituatie best begeleid door investeringen in de publieke ruimte die de aantrekkingskracht van de winkelzones verhogen.

Nog belangrijker is voorafgaand overleg met alle betrokkenen. Met die laatste stelling oogstte ze veel bijval. Er bleek zowel van de kant van de ondernemingen als van de kant van de bewoners een nood tot kennismaking, dialoog en samenwerking, zoals onder meer in het kader van Buitengewone Buurtprojecten van de Koning Boudewijnstichting.