

# ALERT

BRUSSELSE RAAD VOOR HET LEEFMILIEU

Afzender:
BRAL Zaterdagplein 13 1000 Brussel

België Belgique
P.B. 1000 Brussel 1 P.P. 1000 Bruxelles 1
1/1714

Jaargang 11 - Nummer 223

begin september 2000

Afgiftekantoor 1000 Brussel 1

Alert is een 2-wekelijks berichtenblad van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu.

Redactie/administratie:

Brusselse Raad voor het Leefmilieu vzw

Zaterdagplein 13 - 1000 Brussel

02/217 56 33

fax: 02/217 06 11

e-mail: bral@village.uu.net.be

**Medewerkers:**

Toria Alami, Mirjam Amar,

Kiek Berg, Hilde Geens, Annemie Pijcke,

Patricia Pittery, An Stijfals,

Chris Ceustermans,

Gerben Van den Abbeele,

Piet Van Meerbeek, Georges Vanhamme.

Jaarabonnement: 300 BEF te storten

op rekening 068-0666160-88

van BRAL vzw - 1000 Brussel

Copyright ©: overname van artikels

wordt aanbevolen mits bronvermelding.

## Bericht

Ingevolge de wet van 8 december 1992 en het KB van 7 maart 1995, betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, melden wij u langs deze weg dat u opgenomen bent in ons adresbestand en over de mogelijkheid beschikt om uw persoonlijke gegevens te raadplegen en te corrigeren op het redactieadres.



(lijn van bral)

## wanneer gaat de autoband van onze hals?

(even herhalen)

Met gemiddeld 300 km autoweg per 100 km<sup>2</sup> behoort België tot de wereldtop (hoera?). In het Brussels gewest loopt maar liefst 500 km op een oppervlakte van ocharme 160 vierkante kilometer. Voor een gelijkaardig dicht wegennet moet je al naar Hongkong of Singapore.

Natuurlijk is dit record deels te wijten aan de kortzichtige planning en uitdeinende lintbebouwing uit het verleden. Toch staan er in en rond Brussel ook vandaag nog een pak grote wegenuitbreidingen op stapel. Bovendien raakt de stad maar niet los van de achterhaalde gewoonte om grote parkings (de auto-lokkers bij uitstek) in de kern van de stad aan te leggen. De onvoorwaardelijke bereikbaarheid van het centrum met de auto en de vlotte doorstroming van het (transit)verkeer blijven duidelijk primieren.

Vrijdag 22 september 2000, de Europese dag 'zonder auto mobiel in de stad'<sup>1</sup>, leek een ideale gelegenheid om een (eventuele) kentering in te luiden. De Brusselse deelname valt echter zwaar tegen. Alleen Watermaal-Bosvoorde, Schaarbeek en Evere haalden het Europese label. De Stad Brussel houdt het bij een beschamend auto-vrij perimeterke in de Europese wijk. Geen autovrije Vijfhoek dus (die dag zelfs geen symbolisch kleiner stuk zonder doorgaand verkeer). Wat in steden als Gent, Bergen, Mechelen,... maar ook Kopenhagen, Straatsburg en München ondertussen dagelijkse kost is, kan in deze stad zelfs niet 1 dag per jaar: een autovrije zone in het hart van de stad. Het overigens nog altijd wachten op een globaal Verkeersplan voor de Vijfhoek.

Geen wonder dat Brussel in 1 adem genoemd wordt met files, verkeersonveiligheid, lawaai, luchtvervuiling, gezondheidsproblemen... Zolang de Brusselse overheden blijven weigeren om maatregelen te treffen die het autoverkeer in de binnenstad effectief terugdringen, zijn ze medeplichtig aan de groeiende onleefbaarheid van de stad.

**Georges Vanhamme  
voorzitter Brusselse Raad  
voor het Leefmilieu**

<sup>1</sup> in meer dan 600 Europese steden worden die dag stadsdelen (meestal het centrum) afgesloten voor het autoverkeer, met de bedoeling de wagen thuis te laten om met volle teugen te genieten van minder milieubelastende alternatieven: te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer...



## extra mobiel

Als bijlage bij deze Alert vind je de Brusselse KRANT VAN de week van VERVOERING met meer achtergrondinfo over de Week van Vervoering, over de dag 'zonder auto mobiel in de stad', over het wel en wee van het Gewestelijk Expressnet, over car-sharing, speelstraten, fietsen in Brussel en de Trein-Tram-Bus-dag als afsluiter van een dikke week extra aandacht voor alles wat beweegt in Brussel.

Opvallend daarbij is dat de Europese dag 'zonder auto mobiel in de stad' (een première voor België) op

niet al te veel steun van de Brusselse gemeenten kan rekenen. Zelfs in Watermaal-Bosvoorde, de gemeente die op 22 september de grootste inspanningen levert, blijven de belangrijkste pendel-assen onaangeroerd.

Toch kijken niet alle Brusselaars de groeiende autostroom met lede ogen aan. Vooral de laatste jaren groeide het verzet. Voor ons de gelegenheid om een aantal initiatieven in deze Alert aan het woord te laten. Schrik niet van de (soms) ongezoeten meningen. De discussie is geopend.





(te voet)

## voetgangers (in) beweging

### eerst in het hoofd

'Piétons à Bruxelles' (voetgangers in Brussel) is een driemaandelijks infoblaadje over hoe mobiel Brussel is en wat wij daar eigenlijk allemaal over denken (of net niet). Het is niet zozeer de bedoeling om de kwetsbaarheid van voetgangers aan te kaarten, maar vooral om aan te tonen waar het "automobile systeem" faalt.

Voetgangers verdedigen betekent immers de publieke ruimte heroveren en de hegemonie van de auto en zijn politieke slippendragers aanklagen, wijzen op de buitensporige plaats die de auto inneemt en de sociale uitsluiting die daaruit volgt, heersende misvattingen rechtzetten en de autologica doorbreken. Voetgangers verdedigen is niet enkel het wandelen promoten maar ook aan (auto)mobiele tegen-cultuur doen.

"Het kan niet anders". "We hebben de middelen niet". "Zo geraken

we er nooit". "Ge moet toch redelijk blijven" zijn veelgehoorde maar holle frasen. Het zit hem vooral 'in het koppeke'. Beseffen dat de auto niet onoverkomelijk is, vereist eigenlijk geen andere investeringen dan klare taal spreken en open staan voor andere meningen.

Hierin zitten de eerste doelstellingen van 'Piétons à Bruxelles' eigenlijk al vervat. Het debat rond dit taboe aanzwengelen en argumenten aanreiken voor groeperingen die zich met het thema bezighouden: zowel buurtcomités als de gespecialiseerde verenigingen. Kortom, een kritisch geluid laten horen; een tegencultuur zowel van boven- als van onderuit. Een open en objectief debat zal de link met een duurzame ontwikkeling overigens meteen duidelijk maken. De rekening van de auto zal snel gemaakt zijn.

Een nog utopischer doel is het

introduceren, promoten en aantonen van de haalbaarheid van het concept 'Brussel zonder auto'. Zelfs al lijkt dit op het eerste zicht onhaalbaar, toch is het de enige manier om vooruit te gaan (zowel in onze hoofden als op straat). Tot vandaag zit er tussen al die experten die door de regering belast werden om een duurzame mobiliteit te onderzoeken, niemand die de haalbaarheid ervan onderzoekt. Al was het maar om aan te tonen dat het totaal onmogelijk is.

In afwachting dat deze stedelijke planning zich in alle sereniteit voltrekt (lees: wordt afgedwongen) stellen we voor om de heersende logica (auto = prioriteit, al de rest = bijkomstig) om te draaien, met absolute voorrang voor het openbaar vervoer op alle wegen. Het mobiliteitsvraagstuk moet prioritair bekeken worden vanuit een sociaal (de onrechtvaardige spreij-

ding van het verkeersnet) en vanuit ecologisch oogpunt. Pas daarna kan er gerekend worden. De plaats van Brussel in Europa geeft aan deze doelstellingen overigens een symbolische draagwijdte die de (financiële) inzet gewoon onberekenbaar maakt.

Laat dat de uitdaging zijn voor de huidige en toekomstige generaties: veel doen met weinig.

**Bernard Delloye voor Piétons à Bruxelles**

### voor info:

Molièrelaan 30, 1050 Brussel  
[bernard\\_delloye@lexnet.be](mailto:bernard_delloye@lexnet.be)  
Bezoek de internetsite  
[lexnet.be/pieton](http://lexnet.be/pieton) (voorlopig alleen in het Frans).

(vrij vertaald uit het Frans, de oorspronkelijke tekst is beschikbaar bij Bral)



(op de fiets)

## kritische massa

### ga toch fietsen!

Wanneer er voldoende mensen in groep samen fietsen, beheersen zij vlot het straatbeeld waardoor ze het verkeer op hun ritme kunnen afstemmen. Dit fenomeen kreeg de benaming 'kritische massa', wat zoveel betekent als 'georganiseerd toeval'. De eerste 'Critical mass' had plaats in San Fransisco in 1993. Ondertussen is het fenomeen wereldwijd verspreid en 'gebeuren' er kritische massa's in meer dan 100 steden. Ook in Brussel wordt de activiteit sinds kort en met succes georganiseerd.

Zo kan het best zijn dat je dit jaar in Schaarbeek een bende fietsers met ezelsoren verkeersborden zag plaatsnemen met daarop "uitgezon-

derd ezels". Misschien heb je ze op het Montgomeryplein 18 rondjes (toevallig net evenveel als het aantal beloofde maar onuitgevoerde gewestelijke fietsroutes) zien draaien, verspreid over de 4 rijvakken. Wist je overigens dat je met 13 fietsers naast elkaar, elk met 1 letter op de rug, het opschrift 'placeauxvélos' kan vormen. Of de muzikale fietsstoet (de politie had het over 50, de organisatoren houden het op 150 deelnemers) over de Centrale Brusselse lanen... juist ja: een kritische massa. Net zoals het standbeeld bedolven onder de fietsen, wijzend op de afwezigheid van fietsenstallingen aan het Leopoldstation of de fietsers die op het kruis-



punt Kunst-Wet bezweken onder de auto(zelf)-verstikking en kunstmatig beademd moesten worden... ga toch fietsen!

Ook door andere media-genieke acties (o.a. tegen 'wildparkeren') wil placeOvelo de idee van 'de stad 30' stimuleren.

Dit jaar zijn er nog kritische massa's op de vrijdagen 6 oktober en 3 november. Afspraak aan Merode om 18u. Op 22 september vertrekt er een Bike Party (een

muzikale massa) op het Schumanplein om een autoloos stadscentrum te vieren. Afspraak om 17u45.

**Max Kritic voor PlaceOvelo**

Ook zin om Brussel gezonder te maken? Surf naar [users.belgacom.net/placeovelo](http://users.belgacom.net/placeovelo) of stuur een mail naar [placeovelo@mypad.com](mailto:placeovelo@mypad.com). Wij voegen u graag toe aan onze mailinglijst.





(openbaar vervoer)

## zonder biljet

### mobiel in de stad

De 'Collectieven zonder Biljet / Collectifs sans ticket' zijn zowat 2 jaar geleden ontstaan vanuit een dubbele vaststelling:

- Ten eerste dat meer en meer mensen (wijzelf bijvoorbeeld) hoe langer hoe meer problemen ondervinden om de tarieven van het 'openbaar' vervoer te betalen. Dit betekent eigenlijk zoveel als een loopje nemen met een aantal fundamentele en grondwettelijke rechten. Hoe een geneesheer naar keuze bezoeken (recht op gezondheid) of hoe naar de meest geschikte school gaan (recht op onderwijs) als de verplaatsing ernaar niet (langer) verzekerd kan worden! Erger nog, ook zij die het meest nood hebben aan gemeenschappelijk vervoer (bestaansminimumtrekkers, werklozen...) dragen door hun dagelijks verbruik en de afge-

houden BTW bij tot de financiering van het openbaar vervoer, waar ze –als puntje bij paaltje komt– eigenlijk geen recht op hebben.

- Ook mensen met een hoger inkomen, worden (indien ze niet voor de auto kiezen uiteraard) vriendelijk verzocht om zich bij de categorie 'klanten' aan te sluiten, waarvan de waarde/waardigheid herleid kan worden tot slechts 1 parameter: hun kredietwaardigheid. Hierdoor wordt de enige bestaansreden van een verleende dienst het feit dat sommigen het kunnen betalen. Het echte verdwijnt achter zijn monetaire schijnbeeld. Handelsrelaties worden de norm en de openbare dienst de uitzondering (bevestigd door de beheerscontracten van vervoersmaatschappijen, hierin gesteund door

onze politieke mandatarissen).

Het is 'dankzij' deze duidelijke gegevens, die afbreuk doen aan hun bewegingsvrijheid, dat een aantal burgers (arbeiders, werklozen, studenten, gepensioneerden...) zich hebben verenigd. Om toch deel te kunnen nemen aan (wat heet) openbaar vervoer, waarvan de regels niet alleen zonder maar eigenlijk gewoon tegen hen bepaald werden, gingen ze op zoek naar antwoorden op hun gemeenschappelijke vervoersnoden.

Hieruit ontstonden de 'Collectieven zonder Biljet' en kort daarna de 'recht-op-transport-kaart'. Dit document doet vandaag dienst als vervoersbewijs voor vele personen (deze gratis (nvdr) kaart vervangt het officiële en betalende biljet). Bovendien (en vooral) is de kaart het meest zichtbare element van een gemeenschappelijk project waarvan sommigen dachten dat het definitief tot het verleden behoorde. Een project waarover wij regelmatig met andere reizigers en met het personeel van de NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn praten. In tegenstelling tot een poging tot fraude (doen alsof) tonen de gebruikers van deze kaart hun handeling volledig en openlijk, door hun werkelijke gegevens te noteren en

door het vertonen van hun identiteitskaart indien gevraagd, zonder wrok tegenover de agenten, ook als die een PV opmaken.

Een ander interessant gevolg van de kaart is het blootleggen van nog een 'kunstmatige politieke scheidingslijn' De geringste woordenwisseling met een bestuurder doen onze verantwoordelijkheidszin oplaaien en nopen ons om de mythe van de "tegenstrijdige belangen" tussen gebruikers en personeel te ontcrachten.

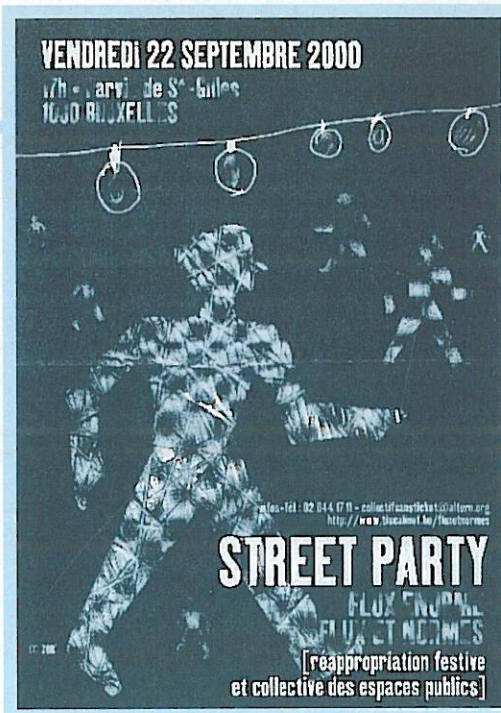
Het is in datzelfde perspectief dat wij jullie voorstellen aan te sluiten bij de Streetparty van vrijdag 22 september om 17 uur op het Sint-Gillis Voorplein. *Pour qu'ensemble nous fassions surgir des espaces et des moments d'enrichissement public au coeur même de la ville.*

### het Collectief zonder Biljet / le Collectif sans ticket BXL

#### voor info:

02/644 1711  
collectifsansticket@altern.org

(vrij vertaald uit het Frans, de oorspronkelijke tekst is beschikbaar bij Bral)



### niet vergeten

## street sharing

Op 22 september 2000 nemen tweewielers, tweevoeters (alles wat niet auto heet) hun plaats in het hart van Brussel om aan te tonen dat de straat echt wel op een aangename manier gedeeld kan worden.

#### 19:00

Afspraak in de **Ortsstraat** (Beurs) voor een **toereke** in het hart van de stad: stappen, fietsen, skeeleren, skaten, autopetten,... ook zeppelinnen sluiten we niet uit.

#### aansluitend

Blijf die dag vooral niet binnen; dat doet de **Beursschouwburg** ook niet. Zij geven een **straatfeest** voor hun deur met concerten van **ANTIFARE (B)**, **MASKESMACHING (B)**, **LA BANDA (Sp)**, **OCCIDENTALE DE FANFARE (Fr)**

Twee groepen vertrekken al vroeger:

#### 17:00

**Streetparty** (een feestelijke bezetting van de straat) vanop het **St-Gillis Voorplein**

#### 17:45

**Bikeparty** vanop het **Schumanplein** (en niet van **Merode**, een foutje in de **Krant van Vervoering**)

met de steun van Bral, Inter-Environnement Bruxelles, de Beursschouwburg, De Markten, Cyclo, placeOvelo, Collectif sans ticket...



# (openbare onderzoeken)



## • ANDERLECHT

### **Astridpark**

Stedenbouwkundige vergunning voor het heraanleggen van het park, eerste fase.  
Tot 15/09/2000.

## • BRUSSEL NO/LEOPOLDSWIJK

### **Luxemburgplein, Trierstraat (Leopoldstation/Europees Parlement)**

Promotion Leopold NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van de gebouwen D4 en D5, na afbraak van het stationsgebouw (alleen de gevel wordt behouden), met ondergrondse parking.  
Tot 19/09/2000.

## • BRUSSEL NOORDWIJK

### **Havenlaan 79A-81**

CCB NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het afbreken van 4 gebouwen en het uitbreiden van de bestaande betoncentrale en milieuvergunning IB met effectenverslag voor het uitbaten van de opslagplaatsen.  
Tot 08/09/2000.

### **Akenkaai**

De Haven van Brussel vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het afbreken van de havengebouwen en het herinrichten van de openbare ruimte.  
Tot 08/09/2000.

### **Picardstraat 7 (Thurn & Taxis)**

Milieuvergunning IB voor het uitbaten van een opslagplaats voor textiel (2500 m<sup>2</sup>).  
Tot 12/09/2000.

## • BRUSSEL VIJFHOEK

### **A. Ortsstraat 20-28, Karperbrug 9-11 (Beursschouwburg)**

De VGC vraagt stedenbouwkundige vergunning met effectenverslag voor het afbreken van de daken en het centrale bouwblok en het verbouwen (met volumetoe-name) van de schouwburg.  
Tot 08/09/2000.

### **Karmelietenstraat**

Het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het heraanleggen van de openbare weg.  
Tot 22/09/2000.

### **Livornostraat 16-18**

Stedenbouwkundige vergunning voor het afbreken van 1 gebouw en het optrekken van 33 appartementen met een overdekte parking (16 voertuigen).  
Tot 08/09/2000.

## **Martelarenplein 21**

Deka NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het afbreken van het gebouw (met behoud van de voorgevel) en het optrekken van 3 woongelegenheden met een kantoor op het gelijkvloers.  
Tot 08/09/2000.

## • ELSENE

### **Boondaalsesteenweg 104**

Het OCMW van Elsene vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van een rusthuis.  
Tot 08/09/2000.

### **Hoek Montoyerstraat 3, Handelsstraat 42**

Stedenbouwkundige vergunning voor het slopen en optrekken van een kantoorgebouw (9.126 m<sup>2</sup>) en milieuvergunning IB met effectenverslag voor het uitbaten van een overdekte parking (83 voertuigen) met in- en uitgang langs de Handelsstraat.  
Tot 11/09/2000.

## • ETTERBEEK

### **Pandhoflaan**

Het gemeentebestuur vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van 7 eengezinswoningen, een lokaal voor een balspelclub en een openluchtparking.  
Tot 08/09/2000.

### **Tervurenlaan 3**

Stedenbouwkundige vergunning voor het inrichten van een terras en het bouwen van een klein paviljoen op het dak.  
Tot 18/09/2000.

## EVERE

### **Carlistraat 2**

Belgacom NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor optrekken van een kantoorgebouw met werken opslagplaatsen.  
Tot 11/09/2000.

### **Leuvensesteenweg**

AED vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het heraanleggen van het Paduwaplein.  
Tot 11/09/2000.

### **Zweefvliegtuigstraat 6**

Milieuvergunning IB met effectenverslag voor het uitbreiden en uitbaten van de overdekte en openluchtparking (297 voertuigen).  
Tot 08/09/2000.

## • NEDER-OVER-HEEMBEEK

### **Ransbeekstraat 310**

Solvay NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van een kantoorgebouw (2.447 m<sup>2</sup>).  
Tot 08/09/2000.

## • SCHAARBEEK

### **Paviljoen-, Gallait-, Paleizen-, Aarschot-, Stephenson-, Rubens-, Renkin-, Vandermeersch-, Floris-, J. Watt-, Van Schoor- en de Moerkerkestraat**

Het gemeentebestuur vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het heraanleggen van de kruispunten en de voetpaden.  
Tot 20/09/2000.

## • St-GILLIS

### **Baraplein 5 (Zuidertoren)**

De Rijksdienst voor pensioenen vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het vernieuwen van de gevels van blok B en de verbinding met de Zuidertoren.  
Tot 13/09/2000.

## • St-JANS-MOLENBEEK

### **Gemeenteplein 18**

Milieuvergunning II voor het uitbaten van een dans- en feestzaal.  
Tot 11/09/2000.

## • St-JOOST-TEN-NODE

### **Scailquinstraat 35**

Stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning II voor het uitbaten van een lunapark voor zowat 125 spelers.  
Tot 08/09/2000.

## • UKKEL

### **Gulden Kasteelstraat**

Totalfina vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het oprichten en milieuvergunning IB met effectenverslag voor het uitbaten van een benzinstation en een car-wash.  
Tot 18/09/2000.

### **Langeveldstraat (naast nr. 123)**

Stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van een appartementsgebouw en milieuvergunning IB met effectenverslag voor het uitbaten van een overdekte parking (tot 200 voertuigen).  
Tot 18/09/2000.

In het kader van de stedenbouwwetgeving en de milieuwetgeving moeten de aanvragen van sommige projecten aan een openbaar onderzoek onderworpen worden.

Hiernaast vindt u de aankondigingen van de belangrijkste openbare onderzoeken. De volledige lijst is beschikbaar bij Bral.

Ter plaatse worden openbare onderzoeken aangekondigd door een rode affiche, waarop de basisinformatie vermeld staat. De volledige dossiers en plannen kunnen ingekeken worden op het gemeentehuis.

Iedereen die het wenst kan zijn op- of aanmerkingen kenbaar maken voor het einde van het openbaar onderzoek: hetzij schriftelijk, hetzij door te vragen om gehoord te worden door de overlegcommissie. Voor milieuvergunningen II kan alleen schriftelijk gereageerd worden.

U zal soms merken dat bepaalde onderzoeken net afgelopen zijn bij publicatie. Dat heeft te maken met de stricte deadlines en onze keuze om bepaalde onderzoeken toch nog ter informatie te publiceren.

Voor meer informatie kan u steeds terecht bij Bral, tel. 217 56 33.