



# ALERT

EEN UITGAVE VAN BRAL VZW

Afzender:
Bral vzw Zaterdagplein 13 1000 Brussel

België - Belgique
P.B. - P.P. BRUSSEL X
BC 6381

jaargang 16 - nummer 309 - juli 2005  
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

## de lijn van bral

# info time

De dag dat deze Alert naar de drukker gaat, komt de Brusselse staatssecretaris voor properheid discussiëren met het platform ‘aanval op afval’. Dit platform van 28 wijkcomités en verenigingen heeft een collectieve visietekst geschreven over afval, van de fabriek tot de “crematie”.

Jammer genoeg is de staatssecretaris alleen bevoegd voor ophaling en niet voor preventie. Saucissonage, noemen we dat in Brussel. Maar hij kan wel werk maken van sensibilisering en informatie. Als je denkt dat elke Brusselaar z'n plichten nu wel kent, vergis je je. Bral vzw heeft vorig jaar een 100-tal mensen op straat ondervraagd en maar een stuk of 6 wisten dat Net Brussel gratis grof huisvuil komt ophalen aan huis. Slechts 16 konden een containerpark opnoemen. Meer dan de helft kent geen enkele kringloopwinkel. De meerderheid weet dus niet meteen waar naartoe met een oude zetel of koelkast.

Maandag vragen we onze beleidsverantwoordelijke te investeren in informatie. Heel laagdrempelig, visueel en doelgericht. En vooral in de wijken, via sleutelfiguren, verenigingen, OCMW ... Het is nodig.

**Albert Martens**  
voorzitter Bral vzw



## zeker wonen

# den bas-fonds

de langzame genezing van de bruxellisatie

“Het Brussel syndroom in haar 3 stadia:  
1 = De ziekte breekt pas uit op Heron op de Guldenvlietlaan.  
2 = Jaren van littekenvorming in de Broekstraat.  
3 = Geslaagde plastische chirurgie in de Zandstraat.”

**De Bruxellisatie is nog altijd springlevend. Het syndroom van “platgoeien en laten verkommeren” woekert vandaag nog in de zuidwijk. Als je wil weten hoe lang het duurt voor een wijk daarvan recupereert, kan je gaan kijken in den “bas-fonds”. Deze woestijnbuurt achter de Nieuwstraat heeft het hele ziekte- en genezingsproces doorlopen en is na tientallen jaren eindelijk in doktersbehandeling.**

**gezellige kaalslag**  
In den bas-fonds breken de grootste letsels uit na WOII: het rijksadministratief centrum en de noord-zuidverbinding rijten grote delen van de wijk open. De typische neerwaartse spiraal krijgt de buurt in haar greep: woningen maken plaats voor kantoren,

ziekenhuizen en scholen. Bakkers, winkels en cafés geven er de brui aan of richten zich nog enkel op de middagpauze van de horde bedienden. Wie kan, trekt weg. De patiënt verandert in een spookwijk, ten prooi aan leegstand en verkrotting. Verschillende terreinen die de

overheid in haar enthousiasme platgegooid heeft, blijven braaf en braak wachten op een nieuwe bestemming. Vandaag wonen bijna alle bewoners van de wijk in blokken van de Brusselse Haard. Sommigen durven hun terras niet meer op wegens instortingsgevaar.

**verbetering in zicht**  
Maar na jaren verkommering lijkt de genezing nu op gang gezet. Enkele jaren geleden hebben het Gewest en de stad Brussel de straten al opgefrist met een initiatiefwijk, een “wijkcontract light”. Nu wil de stad voorrang geven aan woningen. En ook de privé

heeft eindelijk interesse gekregen. Wonen brengt terug op.

## wonen achter winkels

Achter de Nieuwstraat ligt al jaren een braakliggend terrein dat dienst is gaan doen als onverharde parking. Volgens de stad is het dé plaats om het sociale weefsel wat te herstellen. Er komt hoogst waarschijnlijk een complex met een honderdtal woningen, een gemeenschappelijke binnenruimte en vijftig parkeerplaatsen. Het openbaar onderzoek is afgelopen en men wacht enkel nog op de definitieve goedkeuring.

## wonen op de Meyboom

Op het braakliggende terrein op de hoek van de Zand- en de Broekstraat zou een hotel komen. Er is ook plaats voor 29 appartementen en een handelsplaats. Ook dat laatste is dringend nodig in deze wijk zonder kruidenier of wasserij. De vergunning is afgeleverd in 2003 maar er zijn vertragingen. Problemen met de plannen. Bovendien deed de markt van hotelkamers het

niet te best. Deze markt is zich aan het herstellen maar blijkbaar speelt men op zeker. Men begint met de bouw van de appartementen. Dat komt goed uit want daar is meer nood aan. Momenteel is het terrein omgeven door grote houten panelen. Een ferme streep door de rekening van de 'boomdragers' die hier normaal gezien hun meiboom planten.

## wonen naast Horta

En het is nog niet gedaan. Ook de oude Sofadrukkerij krijgt een nieuw leven. Dit gebouw strekt zich uit over de Sint-Laurensstraat en de Zandstraat én in het binnengebied. Hier komen 82 appartementen, 84 parkeerplaatsen en ... er komen kantoren. Tweeduizend m<sup>2</sup>. Dat is dubbel zoveel als toegelaten en dus moest het project in openbaar onderzoek.

Er zijn ruime en sjieke 'loften' gepland en een aantal klassieke appartementen met twee of drie kamers. Jawel, ze bestaan nog. Deze woningen zullen niet enkel uitzien op het stripmuseum maar eveneens omgeven worden door twee

parels van interbellumarchitectuur. De 'ambassade' van Asturië is reeds prachtig gerenoveerd terwijl men het oude 'Le Peuple' huis aan het afwerken is.

## wonen naast Yves L.

Eveneens zo goed als nieuw: het Martelarenplein. Dit plein waar de Belgische natie haar helden eert en de Vlaamse gemeenschap huist, lag er ook lang verwaarloosd bij. Een deel van dit neoclassicistische geheel is nu gerestaureerd en men hoopt hier terug bewoning te krijgen. Dit zou de plaats moeten zijn waar gegoede Brusselaars in een mooi kader kunnen wonen. Misschien is de vraagprijs aan de hoge kant want er staan nog veel appartementen leeg. Winstbejag blijft de buurt parten spelen.

## beter vermijden dan genezen

We zijn blij dat de overheid en de privé mensen en leven terug willen lokken naar een ontwrichte wijk. We hopen dat wonen nog meer aandacht krijgt. En dat het bestaande



een wijk in de schaduw van de overheid. (En van de bouwsector.)

woonaanbod geherwaardeerd wordt. De kantoormarkt is oververzadigd. Extra kantoren in de wijk zijn echt niet nodig. Recent zijn er massa's bijgekomen in de Noord- en Zuidwijk en ook die staan voor meer dan de helft leeg.

Den Bas-fonds is een sprekende illustratie van de neerwaartse spiraal waarin wijken terecht komen als de kantoordruk te groot wordt. En als de overheid laat betijen. Zo'n scenario's zouden we in de toekomst best vermijden.

## eten om te leren

### renoveren met onderleggers

Heel wat Brusselse huizen kampen met vocht. En vocht geeft schimmels die hun sporen verspreiden in de lucht.

Veel mensen vergeten dat een slechte woonomgeving nefast kan zijn voor de gezondheid van de inwoners, zeker wanneer het om kinderen gaat. Chronische ontstekingen van de luchtwegen, asthma en depressies liggen op de loer. Een aantal

ingrepen zijn vaak al genoeg om de kwaliteit van de woning te verbeteren. Op de eerste plaats moet je verluchten en geen water laten staan.

Het intercultureel centrum in wording 'Sapiens' wil de kwaliteit van de woningen en dus de levensomstandigheden verbeteren in Sint-Joost. Met informatie op maat van iedereen. Dus hebben we onderleggers gemaakt als didactisch materiaal. Place-mats quoi. Eentje over vocht-

problemen en eentje over onderhoud en isolatie van daken. Terwijl je eet, kom je meteen te weten welke oplossingen er bestaan voor vocht- en dakproblemen.

Wil je meer info of wil je graag een onderlegger mee naar huis?

Bral vzw-project Sapiens helpt je met alle plezier verder.

Info: [catherine@bralvzw.be](mailto:catherine@bralvzw.be), 0486/38 76 63



## havens maken plannen

De Haven van Brussel blikt vooruit tot in 2015. Verassend genoeg gaan ze zich bezig houden met vrachtwagens en met stadsvernieuwing.

### de Haven als bedrijf

Als we 'Haven van Brussel' schrijven, hebben we het niet over een plaats of een soort activiteiten maar over een bedrijf. Om precies te zijn een instelling van openbaar nut met het Gewest als grootste aandeelhouder. Dat de Haven de kades langs het kanaal beheert, zal niemand verbazen. Minder evident is dat het bedrijf ook het Tir-centrum naast Thurn & Taxis runt. Op dat centrum passeert immers geen enkele boot. Het ligt wel in de kanaalzone maar niet pal naast het water. Bedrijven brengen er hun koopwaar

naartoe per vrachtwagen om ze daar te stockeren

### participatie

De Brusselse regering en de betrokken gemeentes buigen zich over het masterplan van de Haven. Maar nu al wou de Haven een informeel overlegmoment met ons en het maritiemcomité. Een participatieve aanpak die we kunnen priuimen.

### vrachtwagens weren uit de binnenstad

Eerste plan: het Tir-centrum uitbreiden met 8 ha. Doel:

meer opslagplaatsen, meer logistieke activiteiten (bv pakketten maken van verschillende producten en ze herverdelen) én een stedelijk distributiecentrum. Dit laatste past in het plan van het Gewest om vrachtwagens uit de stad te houden. Hun goederen zouden hier overgeladen worden op lichte bestelwagens die daarna de stad in trekken.

## geen treinen

De Haven ziet verschillende bedreigingen voor een goed functionerend verdeelcentrum. De Nmbs zou bijvoorbeeld niet willen investeren in goederentransport naar het Tir. Ook voor een nieuw distributiecentrum op Schaarbeek-Vorming zou onze spoorwegmaatschappij niks voelen. Dat is jammer want wat is zo'n distributiecentrum met alleen verkeer over de weg?

De verkeersimpact van het Tir op de omgeving is een

ander probleem. De toename van het vrachtverkeer op vier wielen vraagt om een heus mobiliteitsplan over de aangrenzende gemeenten. De Haven wil de vrachtwagens langs de havenlaan naar het Tir-centrum gidsen om te vermijden dat ze de woonwijken binnenrijden. Het zijn echter de gemeenten die de begeleidende maatregelen daarvoor moeten nemen. Momenteel bekijkt de Haven samen met de gemeenten wat er nodig en haalbaar is.

## de kades

Wat staat er nog meer in het masterplan? Dat de Haven haar kaaien verder wil heraanleggen bijvoorbeeld. Een aantal jaren geleden heeft het bedrijf al de Becokaai opgefrist. Niet helemaal een succes, geven de vertegenwoordigers van de Haven toe. Het wijkrestaurant dat samen met het Maritiemcomité bedacht was, is in praktijk eerder een discotheek geworden. Maar de Haven zegt te leren uit haar fouten.

Natuurlijk kan de Haven niet alleen voor een heropleving van de kanaalzone zorgen. De overheid moet mee in het bad. Waar blijft de globale visie over de hele zone? Als die er komt, kan de kanaalzone een aantrekkelijke plaats worden waar alle bevolkingsgroepen van Brussel zich thuis voelen.

## thurn & taxis

# een eerste stap naar een stad in de stad

Al maanden raadplegen we trouw het staatsblad. En in juni is ons geduld beloond: de eerste stap naar een "plan" voor Thurn & Taxis staat er in. Om het met de officiële woorden te zeggen: de opdracht voor het opstellen van het richtschema.

Maar Rome is niet op 1 dag gebouwd. Het Gewest kiest voor de procedure van de beperkte offerteaanvraag. Zoals bij Flagey bijvoorbeeld. Zo'n procedure heeft drie stappen. Geïnteresseerde studie bureaus kunnen tot 4 juli hun kandidatuur stellen. In september krijgen 5 tot 8 studie bureaus te horen dat ze, tegen vergoeding, een meer gedetailleerde offerte mogen opstellen. Ze moeten zich daarbij baseren op richtlijnen uit een lastenboek. Uiteindelijk kiest het Gewest één enkel studie bureau uit. Zij krijgen 6 maanden de tijd om het richtschema uit te werken.

Wanneer worden de bewoners dan betrokken in het proces? Daarover bestaat nog geen zekerheid. Volgens het Gewest zou er reeks inleidende werkvergaderingen komen tijdens de tweede stap. Om het heel concreet te zeggen: in september zouden de 5 tot 8 studie bureaus de bewoners ontmoeten. De bewoners zouden daarbij hun visie mogen uiteenzetten. Zelfs al is dat niet 100% zeker, wij zullen deze werkwijze zeker verdedigen.



## bXI in de wereld



Echt biodegradeerbare producten zijn te herkennen aan deze labels. Ze volgen allemaal dezelfde Europese norm maar alleen het label met 'home' er in garandeert dat het plastic je composthoop in kan.

## nieuw: plastic compost

Plastic verpakking die u rustig bij het groente- en fruitafval kan gooien: bizar maar technisch perfect mogelijk. Vijf jaar geleden waren enkel stokjes om golfballen op te leggen composteerbaar maar nu is 'bioplastiek' aan een opmars bezig.

### aardappelschillen: de grondstof van de toekomst

'Bioplastiek' is plastic die volledig degradeert. Meestal van organische oorsprong (maïs, afvalproducten van suikerriet, aardappelen...) zodat er een volledig gesloten cyclus is wanneer we het composteren. Men kan ook via petrochemische weg volledig afbrekbare plastic maken maar het nadeel is dat aardolie een uitputbare grondstof is.

### opgepast: charlatans aan het werk

Her en der durft men wel eens schaamteloos biodegradeerbaarheid te claimen. De belangrijkste begripsverwarring is die tussen degraderen en desintegreren. Desintegreerbare plastic is eigenlijk gewoon plastic waar men iets aan toevoegt (pro-oxidant) zodat het onder invloed van licht en warmte uit elkaar valt in kleine partikels. (Gewoon plastic wordt juist met anti-

oxidant behandeld om het sterk te maken.) Desintegreerbaar plastic verdwijnt wel uit het zicht maar de chemische bouwstenen blijven aanwezig. Ze kunnen uiteindelijk belanden in het lichaam van mens en dier. Tegenstanders noemen het schadelijk voor de gezondheid.

Het Franse bedrijf dat onlangs de pers haalde met zijn "biofles" en z'n plastic zakjes gebruikt deze methode. De supermarktketens die zo'n zakjes gebruiken, maken zich minder schuldig aan visuele vervuiling (slechte reclame) maar au fond is het geen verbetering voor het milieu.

### doe-het-zelf-ompost

Dan is er nog plastic dat niet zomaar verdwijnt en toch composteerbaar is. Deze soort begint pas te composteren bij 60°C. Dit soort plastic hoort in principe bij het gft zodat het industrieel gecomposteerd kan worden.

Festivals en hamburgerke-

tens zouden hun wegwerpbekekers en -prullen zonder probleem in dit soort composteerbaar plastic kunnen aanbieden. De vuilkar brengt het dan samen met de verlepte frieten naar het composteercentrum om er potgrond van te maken.

Tenslotte bestaat er ook thuiscomposteerbaar plastic. Dat kan je gerust tussen je klokhuizen gooien achter in de tuin want het vergaat ook bij lagere temperatuur. Natuurpunt wikkelt haar tijdschrift bijvoorbeeld in zo'n materiaal.

### labels

Het is belangrijk dat de verpakking aangeeft of het materiaal geschikt is voor thuiscompostering of industrieel moet verwerkt worden. Enkel het label 'OK Compost Home' garandeert een vlotte thuiscompostering. Als mensen een potje yoghurt kopen waar in grote letters 'composteerbaar' op staat en datzelfde potje een jaar later

terugvinden in hun compostvat, is dit niet bepaald goed voor het imago van deze nieuwe verpakking.

### niet in de groene zak

Composteerbaar plastic is een stuk duurder maar de stijgende olieprijs speelt in hun voordeel. Met een lagere fost-plus-bijdrage zou het plastic een commercieel interessant product worden. Dat zou billijk zijn want de verwerking is veel eenvoudiger.

Vreemd genoeg mag bioplastiek niet eens bij het gft! Voorlopig heeft dus alleen thuiscomposteerbaar plastic haar nut. Het andere moet je gewoon in je witte zak dumpen en dan gaat het naar de verbrandingsoven. Men heeft schrik dat mensen alles door elkaar halen en ook gewoon plastic bij gft gaan gooien. Goede communicatie kan dat echter voorkomen. Verander die wetgeving aub. Dan krijgen we ook vanzelf een grotere markt en lagere prijzen.



## zones 30 are taking over

**De stad Brussel wil de globale autodruk in de vijfhoek verminderen. De helft van de vijfhoek wordt binnenkort zone 30.**

Twee nieuwe projecten voor zones 30 zijn in openbaar onderzoek tot 6 juli: Zennewijk en Begijnhofwijk – Kanaal. Het zijn twee zeer grote zones die samen alles beslaan tussen Anspach en het kanaal. Later volgen nog de Marollen, Schone Kunsten en de Koninklijke Wijk.

### sterkte = zwakste schakel

Deze projecten sluiten aan bij een globale strategie. Met de heraanleg van de Keizerinnelaan en de centrale lanen hoopt de stad het doorgaand verkeer te weren. En met de comfortzone wil ze het historisch centrum autoluw maken. Elke maatregel staat of valt met het welslagen van de andere. De comfortzone kan je bijvoorbeeld opdoeken als de centrale lanen evenveel verkeer blijven spuwen. En als de zones 30 rammelen langs alle kanten heeft dit ook zijn repercussies voor de comfortzone. De ketting rond het overbodig autoverkeer is slechts zo sterk als de zwakste schakel.

### de weg is terug straat

Vroeger stelde de wet hoge eisen aan een zone 30. Niet elke wijk verdiende het statuut. Nu is de reglementering versoepeld zodat gemeentes sneller en vaker zones 30 kunnen invoeren. Keerzijde van de medaille: er duiken zones 30 op waar enkel een timide verkeersbord de automobilist diets maakt dat hij een ruimte betreedt waarin hij te gast is. Een straat moet zone 30 uitademen wil ze haar doel bereiken. Aangepaste verlichting, poorteffecten, asverschuivingen, uitgekiende bestrating en de deur op slot voor het doorgaand verkeer door middel van een doordacht

verkeerscirculatieplan. Een zone 30 is waar de weg terug straat is.

### gefaseerd en onbepaald

De 2 dossiers dan. Beide projecten worden uitgevoerd in fases. Op korte termijn zien we slechts hier en daar investeringen in de infrastructuur: verkeersplateaus in schoolomgevingen en af en toe een poorteffect met voetpaduitstulpingen of bloembakken. Natuurlijk heeft de stad sommige delen al eerder heraangelegd in het kader van wijkcontracten of andere projecten. De begijnhofwijk heeft bijvoorbeeld nu al de sfeer van een zone 30.

Wat we vooral missen is een verkeersplan dat het sluipverkeer terugleidt naar de kleine ring. De drukke as Lakense – Van Arteveldestraat blijft gewoon door de 2 zones stromen. Ook de lange autotrajecten over het Bloemenhofplein en het Sint Katelijneplein mogen verder floreren.

Het zullen ook morgen geen echt rustige pleinen zijn.

Wat de stad van plan is op lange termijn is onduidelijk. Omdat we aan het einde van de legislatuur komen, is de kans op een andere meerderheid met andere prioriteiten niet gering. Fase 2 uitgesteld tot in de pruiwentijd?

### defensief

De stad Brussel zette de toon in Le Soir van 3 juni: “Nee, we raken niet aan de verkeersaders en beperken ons enkel tot minimale fysieke ingrepen. We willen enkel de snelheid verminderen.” Een defensief perspectief noemen we dat. Na de perikelen met de Onze-

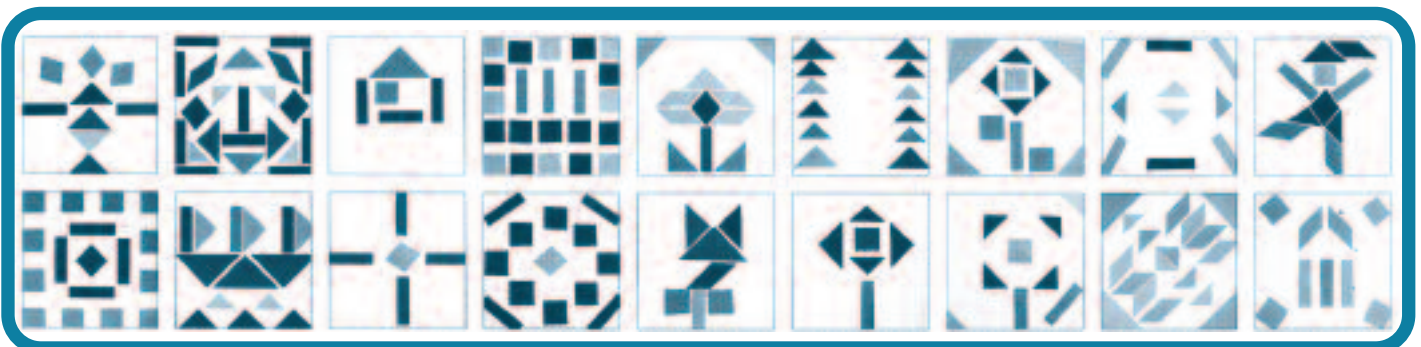


Gent hield een wervende campagne om de harten van de mensen te veroveren. © stad Gent.

Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk verbaast dat niet. De stad durft de voordelen van een echte zone 30 niet uit te leggen aan de mensen. Kijk maar naar de stad Gent. Die vierde de inplanting van zones 30 met ballonnen, snoepjes en wervende affiches. Daar kan Brussel nog een puntje aan zuigen.

Een zone 30 berooft niemand van z'n vrijheid. Je kan er nog in met de auto maar moeilijker. Een zone 30 betekent: minder ongevallen, lawaai, uitlaatgassen, trillingshinder. Het is ook betere oversteekbaarheid, veiligheidsgevoel, woonkwaliteit, bewegingsruimte voor kinderen ... Het is een totaalconcept dat de stad terug geeft aan haar bewoners.

info: [ben@bralvzw.be](mailto:ben@bralvzw.be)



Binnenkort duiken in de Maritiemwijk her en der stoeptegels op met mozaïeken. Gemaakt binnen het wijkcontract, door de bewoners, samen met het Huis van Cultuur en Sociale Samenhang.



# Tussen schip en wal

Gemeentegrenzen in het Brusselse gewest zijn vaak grillig. Zo is er het Van Hoegaardeplein: voor grofweg 4/5 op het grondgebied van Koekelberg; voor de rest op Molenbeek. En pal in wijkcontract Van Huffel. Dat vraagt om moeilijkheden.



gemeentegrenzen zijn vaak grillig

Het plein ligt er nu bij als een 1-dimensionale asfaltvlakte. Een echte uitnodiging aan chauffeurs om kris-kras rond te sjeesen en te parkeren in verspreide slagorde. Gelukkig heeft de Gemeente binnen het wijkcontract een project voor het plein uitgetekend.

## veel kinderen

Aan het plein ligt de “Vereniging voor Marokkaanse Jongeren”. Op het grondgebied Molenbeek dan wel. Zo’n 100 leden, veelal kinderen, komen er over de vloer. Ook veel kinderen uit Koekelberg. Een kindvriendelijke inrichting van het plein is dus van belang. Op z’n minst moet de verkeersveiligheid omhoog.

Jammer genoeg is de vereniging nooit op de hoogte gebracht van de plannen. Partici-

patie is één van de peilers van elk wijkcontract maar dat geldt kennelijk alleen voor de eigen bevolking. De vereniging heeft dan maar zelf een plannetje getekend voor een verkeersvrij plein met groen en speeltuigen. Een eerste aanzet voor verdere discussie.

## geen kinderen?

Het officiële ontwerp voor het plein ziet er heel anders uit. Zeker beter dan de situatie nu want er komt eindelijk wat structuur in de chaos. We zien een eilandje in het midden dat de verkeersstroom in goede banen zal leiden. Onder 2 grote bomen kunnen een batterij auto’s staan.

Alleen de kindvriendelijkheid ontbreekt in dit ontwerp. De verkeersstroom blijft intact.

Voor speeltuigen is geen plaats. En er zijn te weinig garanties voor verkeersveiligheid in de herinrichting zodat chauffeurs wel eens verast kunnen worden door een kind dat de straat op rent.

## dorpspolitiek?

Koekelberg heeft een lichte neiging om niet verder te denken dan het midden van het plein. In die logica is alleen de Gemeente Molenbeek de gesprekspartner van de vereniging. Dat zou jammer zijn. We roepen Koekelberg op samen te werken met het gemeentebestuur én de bewoners en verenigingen van Molenbeek. En om ambitieus te zijn. Een plein is te belangrijk om er alleen auto’s op te zetten.

# minder lawaai met evenveel verkeer

Het Brusselse Instituut voor Milieubeheer ofte Bim heeft zonet een mooi naslagwerk over het lawaai van het wegverkeer losgelaten op de geteisterde mensheid: het “Vademecum voor wegverkeerslawaai”. Past in de “strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Plan 2000-2005”.

Uit de publicatie blijkt sterk wat voor onderschat fenomeen lawaai wel is. Je leest er wanneer geluid overlast wordt en welke effecten dit heeft op de gezondheid. Je vindt er ook concrete maatregelen om de geluidsoverlast van het verkeer aan te pakken.

De publicatie is helder en toegankelijk geschreven maar toch goed onderbouwd. De bedoeling is dat ook actieve bewoners er hun weg in vinden. Alleen jammer dat je er 50 euro voor moet neertellen.

Toch een puntje van kritiek. Het fundamentele probleem ligt volgens ons in het aantal auto’s. Deze publicatie wentelt de negatieve

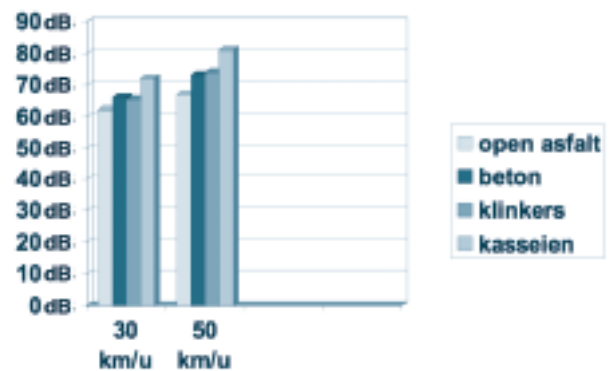
effecten van het autoverkeer nog een keertje af op de gemeenschap. Wij moeten met ons belastinggeld maatregelen betalen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. “Kurieren am Symptomen” klinkt dit in gevleugeld Duits.

We zijn het Bim dan ook dankbaar voor de volgende passage uit het document: “Al in het oude Rome werden de burgers danig gestoord door het gekletter van de (...) karren op de keien van de straten dat er toen al een wet werd ingevoerd om het verkeer in de straten te beperken.” Wij kunnen nauwelijks wachten op een renaissance van zulke glasheldere inzichten.

Je kan het naslagwerk bestellen bij het BIM of consulteren bij Bral of op [www.ibgebim.be](http://www.ibgebim.be).

info: [ben@bralvzw.be](mailto:ben@bralvzw.be)

Lawaai in functie van het type wegdek. Bron : Bim.



Kasseien zijn de meest lawaaierige wegbedekking.

# vergunningaanvragen in openbaar onderzoek

In het kader van de stedenbouwwetgeving en de milieuwetgeving moeten de aanvragen van sommige projecten aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Hieronder vind je de aankondigingen van de belangrijkste openbare onderzoeken. We streven volledigheid na maar kunnen deze niet langer garanderen. **Wegens plaatsgebrek hebben we zeer sterk moeten schrappen in de uitgebreide lijst openbare onderzoeken van de voorbije maand.** Geïnteresseerd in de tussentijdse oogst? Raadpleeg [www.bralvzw.be](http://www.bralvzw.be) of contacteer [patricia@bralvzw.be](mailto:patricia@bralvzw.be) of T 02 217 56 33.

## • ANDERLECHT

### Parking – J. Sibeliuslaan 22

Milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van een openlucht- en overdekte parking (116 voertuigen) en een verbrandingsinrichting.

Tot 4/07/2005

Overlegcommissie op 6/07/2005

### Uitbreiding – S. Dupuislaan 96

Stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van een opbrengsthuis en de bouw van een uitbreiding (14 kamers) aan een bestaand rusthuis.

Tot 30/06/2005

Overlegcommissie op 6/07/2005

### Renovatie –

### Mensenrechtenlaan 1-5

De Anderlechtse Haard NV vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de renovatie en verbouwing van de sociale woningen, met vermindering van het aantal appartementen.

Tot 30/06/2005

Overlegcommissie op 6/07/2005

### School –

### Bergensesteenweg 882

Het gemeentebestuur vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de plaatsing van 2 geprefabriceerde schoolpaviljoenen.

Tot 30/06/2005

Overlegcommissie op 6/07/2005

## • BRUSSEL LOUIZA

### Verbouwingen –

### Louizalaan 209A, Kasteleinsstraat 2-4

Stedenbouwkundige vergunning voor de verbouwing van het kantoorgebouw en herinrichting van het gelijkvloers en de kelderverdieping als handel.

Tot 4/07/2005

Overlegcommissie op 12/07/2005

## • BRUSSEL NO/ LEOPOLDWIJK

### Openbare verlichting – Archimedesstraat en Eedgenotenstraat

De Stad Brussel vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de hernieuwing van de openbare verlichting.

Tot 4/07/2005

Overlegcommissie op 12/07/2005

## Verbouwingen –

### Frere-Orbansquare 10, hoek Nijverheidsstraat 33

Fortis Real Estate vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de verbouwing en gedeeltelijke wijziging van de 1ste, 2de en 4de ondergrondse verdieping en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van een parking (127 voertuigen) en diverse technische installaties.

Tot 4/07/2005

Overlegcommissie op 4/07/2005

## • BRUSSEL VIJFHOEK

### Nieuwbouw –

### Voorlopig bewindstraat 3

Stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van 27 appartementen en milieuvergunning IB met effectenverslag voor een overdekte parking (31 voertuigen) en een verwarmingsinstallatie.

Tot 4/07/2005

Overlegcommissie op 12/07/2005

### Bestemmingswijziging –

### Nieuwbrug 3-17, Bloemenstraat 38-40 en Circusstraat 19

Fortis AG vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de bestemmingswijziging en herinrichting van 4 ondergrondse verdiepingen en milieuvergunning IB met bestek effectenstudie voor de uitbating als parking (733 voertuigen) met diverse werkplaatsen voor onderhoud wagens en houtbewerking en opslagplaatsen voor stookolie en diverse technische installaties.

Tot 27/06/2005

Overlegcommissie op 5/07/2005

### Renovatie/ bestemmingswijziging –

### Vlaamse Steenweg 137-141

Stedenbouwkundige vergunning voor de renovatie van een eengezinswoning en een woongebouw tot 2 duplexen en een fabrieksgebouw tot 6 loften, met een parking (9 voertuigen) en het vellen van een boom.

Tot 27/06/2005

Overlegcommissie op 5/07/2005

## • HAREN

### Werkplaatsen – Houtweg 23

De Commissie van de Europese Gemeenschappen vraagt een milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van diverse werkplaatsen voor voeding, een openluchtparking (32 voertuigen) en diverse technische installaties.

Tot 7/07/2005

Overlegcommissie op 2/08/2005

## • LAKEN

### School – D. Lefevrestraat 41

Stedenbouwkundige vergunning met effectenverslag voor de afbraak van de klaspaviljoenen en bouw van een nieuw schoolgebouw (St. Ursula basisschool).

Tot 4/07/2005

Overlegcommissie op 12/07/2005

### Stadsdiensten – Esplanade, Madridlaan

De Stad Brussel vraagt een stedenbouwkundige vergunning met effectenverslag voor het vellen van bomen, herinrichten van het terrein en het bouwen van voorzieningen voor de stadsdiensten met een overdekte parking (9 voertuigen).

Tot 27/06/2005

Overlegcommissie op 5/07/2005

## • NEDER-OVER-HEEMBEEK

### Schoolmaaltijden –

### A. Van Osslaan 1 bus 24

De Scholengroep NV vraagt een milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van diverse werkplaatsen voor de bereiding van voedsel, opslagplaatsen voor voedsel, diverse toestellen en een openluchtparking (26 voertuigen).

Tot 7/07/2005

Overlegcommissie op 2/08/2005

## • St-AGATHA-BERCHEM

### Nieuwbouw – Gentsesteenweg

Stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van 39 appartementen en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van een overdekte parking (44 voertuigen).

Tot 27/06/2005

Overlegcommissie op 30/06/2005

## • VORST

### Weg – Zijdeweverijstraat

Het gemeentebestuur vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de Zijdeweverijstraat tussen de Neerstalsesteenweg en de Hallestraat en tussen de spoorweg en de Humaniteitslaan.

Tot 29/06/2005

Overlegcommissie op 7/07/2005

### Weg – Zevenbunderslaan

Het gemeentebestuur vraagt een stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de Zevenbunderlaan.

Tot 29/06/2005

Overlegcommissie op 7/07/2005



meer openbare onderzoeken  
op [www.bralvzw.be](http://www.bralvzw.be)



**Aleen de bus  
mag door!**

Sint-Joost test haar mobiliteitsplan. Bewoners voeren actie aan het Steurssquare om de automobilisten op te roepen de nieuwe verkeerssituatie te respecteren.

Alert is het maandelijks berichtenblad  
van Bral vzw

redactie/administratie:

Bral vzw

Zaterdagplein 13 - 1000 BRUSSEL

T 02 217 56 33

F 02 217 06 11

Medewerkers:

Ben Bellekens, An Descheemaeker,

Hilde Geens, Peter Mortier,

Catherine Mouvet, Patricia Pittery,

Steyn Van Assche,

Piet Van Meerbeek

Jaarabonnement: € 10 te storten

op rekening 001-2154937-61

van Bral vzw - 1000 BRUSSEL

copyright ©: overname

van artikels aanbevolen

mits bronvermelding