



ALERT

EEN UITGAVE VAN *BRAL* VZW
federatie voor actieve bKlaars

Afzender :
Bral vzw
Zaterdagplein 13
1000 Brussel

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

jaargang 21 - nummer 367 - november 2010
verschijnt maandelijks
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

de lijn van bral

Alert est mort! Vive Alert!

De Alert die je nu vasthoudt, is de laatste in zijn soort. Vanaf januari 2011 gooien we het over een andere boeg. Die wending komt niet uit de lucht vallen. Er is zelfs een enquête en veel intern denkwerk aan voorafgegaan.

Wat verandert? Vanaf januari verschijnt ons kritisch lijfblad, opgefrist, in kleur en tweemaandelijks in plaats van maandelijks. Alert zal daardoor ook dikker zijn: 12 tot 16 blz. Er komen meer uitgewerkte dossiers en we bieden plaats aan bijdrages van bevriende organisaties. Ledenverenigingen of individuele leden zullen de invulling van een 'ledenpagina' bepalen. Alert zal ook niet langer ééntalig zijn. Frans- of Engelstalige bijdrages of korte vertalingen worden eerder regel dan uitzondering. Tegelijkertijd starten we met een digitale nieuwsbrief, met snelle persreacties, onze OOGst van openbare onderzoeken, opvallende aanbestedingen...

We durven zeggen dat wát we schrijven uniek is en veel Brusselaars dan we nu bereiken. Geen enkele andere onafhankelijke Nederlandstalige vereniging houdt zich in Brussel zo sterk bezig met al onze thema's. Dat willen we meer uitspelen. Onze nieuwe communicatie moet ons daarbij helpen. Zet jullie maar schrap.

Sarah Hollander

Voorzitster Bral vzw

Zie ook p.6 over het vernieuwde ledenbeleid van Bral.



ALERT WORDT GENADELOOS AFGEMAAKT

Na dit nummer gaat Alert onherroepelijk naar de slachtbank. Om daarna te herrijzen? Lees er meer over in het edito.



anders mobiel

geen vrije baan voor koning auto

Voorzichtige nieuwigheid in het Brussels mobiliteitsbeleid: de auto moet voor 't eerst plaats inleveren. Als... iedereen wil meewerken. Bral analyseert het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan *Iris II*.

Het nieuwe mobiliteitsplan pikt gewoon aan waar het vorige moest beginnen: het aantal autoverplaatsingen moet met een vijfde naar beneden. Dat is de vorige keer niet gelukt. En Bral klopt al jaren op dezelfde nagel: het zal nooit lukken als we de auto vrij baan blijven geven tot in het hart van de stad. Dit was dus hét hoofdvak voor student *Iris II*. En kijk, de examenjury van Bral oordeelt dat de student geslaagd is voor... het toelatingsexamen. Het eigenlijke werk moet nog beginnen maar de aanzet is al goed.

Het plan voorziet meerdere keren dat het wegennet 'generationaliseerd' wordt, dat wil zeggen heraangelegd ten voordele van het openbaar vervoer, de fietser en de voetganger, ten voordele ook van de 'gezelligheid' en het leefmilieu. Bij elke inrichting van de weg moet de bouwheer kunnen aantonen dat hij bijdraagt aan de -20%. Ook de gemeenten dus. De sluiproutes door woonwijken moeten doorgeknipt worden en een aantal grote lanen komt in het vizier voor een afslankkuur: de middenring, de E40, de E411. Een studie moet uitmaken of het Viaduct van Hermann-

vervolg pagina 2



Esmée doet de “modal shift”, de omschakeling naar fiets en openbaar vervoer. Vreemd genoeg is in Iris II niets meer te merken van het STOP-principe dat eerst Stappers en dan Trappers voorrang moeten krijgen. Openbaar vervoer is dé prioriteit, blijkt nu.

Debroux mag verdwijnen of niet. De regering aanvaardt ook het principe van Low Emission Zones, gebieden waar bepaalde vervuilende voertuigen niet meer toegelaten zijn of waar verkeer tijdelijk verboden is. Maar eerst moet een en ander nog bestudeerd worden en daarna moet het Gewest de gemeenten nog kunnen overtuigen. Dit blijft dus toekomstmuziek.

studies en overgangsmaatregelen

Een toegeving aan de huidige autodruk is de invoering van een nieuwe categorie van wijkweg: de *hoofdcollector*. Deze maatregel kwam al voor in het ontwerpplan van de vorige regering en de mobiliteitsverenigingen waren er toen sterk tegen gekant. Het zijn immers wegen waar de gemeenten veel

verkeer door de vingers mogen kijken, als overgangsmaatregel weliswaar.

Positiever is dat de regering eindelijk zwart op wit zegt dat de automobilist fiscaal gestimuleerd kan worden om andere vervoermiddelen te kiezen. Een slimme kilometerheffing moet minstens gedeeltelijk de huidige belastingen vervangen, zowel voor Brusselaars als voor andere automobilisten, staat er te lezen. Maar ook hier weer dezelfde kanttekening: eerst komt er nog een studie en overleg met de andere Gewesten. Ook een stadstol en zelfs een belasting op overtollige parkeerplaatsen bij bedrijven, moeten onderzocht worden.

Parkeren dan. ‘In samenwerking met de gemeenten zal een vermindering van 16% van het parkeeraanbod op de openbare weg tegen 2018 bestudeerd worden (...) wetend

dat het parkeeraanbod buiten de openbare weg op betekenisvolle wijze zal bijdragen aan de compensatie van de weggenomen plaatsen op de openbare weg.’ Zeker is dit dus nog niet. Dat de regering zijn beleid onderbouwt met een studie kunnen we natuurlijk alleen maar aanmoedigen, al is het cijfer -16% een puur politiek compromis. Je kunt de vraag stellen of -20% parkeeraanbod niet logischer is als je -20% autodruk wilt bereiken.

stop STOP?

Vooraf leek het STOP-principe de nieuwe leidraad geworden van het mobiliteitsbeleid. Zowel in het voetgangersplan als in het beleidsplan *Openbare werken en Vervoer* staat ‘t duidelijk: *prioriteit voor Stappers, dan Trappers, dan Openbaar vervoer en pas als laatste Privé-vervoer*. Maar in *Iris II* komt de naam STOP geen enkele keer voor. Wel staat er dat openbaar vervoer, fietsen en stappen alledrie voorrang krijgen op autoverkeer. En verder is het ook zo dat de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen veel aandacht krijgt. Het plan voorziet zelfs ‘volledig verkeersvrije voetgangerszones’. Moeten fietsers dan afstijgen? Dat willen ze ook niet gezegd hebben. Want deze zones ‘sluiten de aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsen niet uit’.

Iris II stelt dat de fiets in Brussel ‘tegen 2020 best een marktaandeel van 20% kan halen’. Daarom moet 100% van het wegennet aangepast aan fietsers, door gescheiden fietsstroken of wegen die perfect toegankelijk zijn voor fietsers. De wijkcontracten moeten daar mee voor zorgen. Er komen meer zones 30, 70 km fietsverbindingen langs de spoorlijnen en de wijken worden beschermd tegen doorgaand verkeer.

Vlaanderen-Brussel: één strijd!

Vlaanderen windt zich op over de Brusselse plannen. Een grensoverschrijdende aanpak van onze mobiliteit lijkt moeilijker dan ooit.

Iris II beperkt zich tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Alleen het hoofdstuk over het Gewestelijk Expresnet en een voorzichtige mening over de uitbreiding van de ring (‘bepaalde voorgestelde plannen lijken een te hoge capaciteit in te houden’) herinneren aan de verplaatsingen over de grenzen heen.

Dat lijkt nogal wies, Brussel is Brussel en Vlaanderen

is Vlaanderen. Nochtans zijn mobiliteit in Vlaanderen en Brussel onlosmakelijk met elkaar verbonden. Uit de mobiliteitsstudie voor de uitbreiding van de ring blijkt bijvoorbeeld dat een vaste tolheffing binnen Brussel, samen met een slimme kilometerheffing in Vlaanderen, volstaan om de *Iris II*-doelstelling te halen en ook het sluipverkeer in de Vlaamse rand te verminderen met ruwweg één

vijfde. Terwijl de verbreding volgens diezelfde studie alleen maar voor meer verkeer zorgt. Een inter-regionaal mobiliteitsplan zou dan ook logisch zijn.

Helaas zit het overleg tussen de Gewesten, in de huidige broeierige context, volledig strop. Enkele weken nadat de Vlaamse regering de mobiliteitsstudie voor de uitbreiding van de ring publiceerde zonder eerst de Brusselse regering officieel op de hoogte te brengen, discussieerde het Vlaams parlement verontwaardigd over de plannen van Brussel om de E40 te versmallen. Een ‘pestmaatregel’ sakkerde het parlement.

Dat de studie voor dit grote stadsproject (Hefboomgebied VRT) al dateert van december 2009 en dat deze studie duidelijk stelt dat de versmalling niet voor meer files zal zorgen, schijnt zo goed als niemand te weten. Ook de Brusselaars in het parlement niet.

Overigens stelt de studie – die werd opgemaakt door een Vlaams bureau – dat de geplande capaciteitsverhoging van de Brusselse ring, gerelativeerd moet worden. De Brusselse wegen zijn en blijven immers een trechter.

openbaar vervoer

Iris II stelt dat 'de uitbreiding van het openbaar vervoer de belangrijkste prioriteit blijft van de Brusselse overheid'. Stappen en Trappen leggen dus de duimen!

De verlenging van de metro naar Schaarbeek is het paradepaardje. Zo wil *Iris* het aanbod uitbreiden op basis van de vraag van de huidige en potentiële gebruikers. Maar welke gebruikers? Voor pendelaars is metro ideaal want dat vervoert veel mensen op korte tijd naar dezelfde plaats. Vandaar ook dat je er federaal geld voor kunt krijgen. Nadeel is dat je geen fijnmazig openbaar vervoer kan maken met metro; vaak overstappen is onvermijdelijk.

Een fijnmazig openbaar vervoersnetwerk, met veel rechtstreekse verbindingen, is op maat van stadsbewoners. Daarvoor moet je vooral de bovengrondse lijnen uitbouwen en in eigen bedding laten rijden. Maar dat vraagt politieke moed. En de MIVB heeft, moe van de strijd voor elke vierkante centimeter die koning auto moet afgeven, die strijdbijl al lang begraven. Begrijpelijk maar jammer.

Ons valt ook op dat *Iris II* een ander snel vervoermiddel vergeet: de trein. Ondanks het hoofdstukje over het GEN wordt de trein niet gezien als een onderdeel van het Brusselse openbaar vervoersnetwerk. Nochtans kun je in 12 minuten sporen van Schaarbeek tot in het zuid. Onkloikbaar. Kan het niet voldoende zijn om de frequentie van de treinen én trams op die as te verbeteren? Zijn de kostelijke en langdurige werken voor een nieuwe metrolijn echt noodzakelijk? We zullen het nooit weten want de regering vond, in dit geval, een voorafgaande studie niet meer nodig.

Toch is de alternatieve visie *Cityvision* niet helemaal in dovemansoren gevallen. *Iris II* wil het tram-busplan herzien 'teneinde het aantal overstappen zo veel mogelijk te beperken en de dienstverlening in de wijken te verbeteren'. Rechtstreekse verbindingen krijgen de voorkeur 'waar mogelijk'. Ook het beheerscontract met de Mivb wordt aangepast.

De regering schrijft ook dat ze voorstander is van kosteloos openbaar vervoer. Dat is verrassend want dit was eerder een dada van de vorige minister en van zijn mentor in de Vlaamse moederpartij. Gratis openbaar vervoer riskeert bovendien de fiets concurrentie aan te doen. En het kost bakkenvol geld. Wellicht zal het zo'n vaart niet lopen want zonder federaal geld wilt de regering er niet aan beginnen. Alleen de Brusselse leerlingen kunnen een tarief verwachten 'tussen 0 en 25% van het volle tarief'. Voor ons liever niet 0% toch. Remgeld blijft belangrijk.

afhankelijk Gewest

Al bij al zet dit plan een stap in de goede richting. Maar bij de uitvoering is de regering afhankelijk van de goede wil van anderen: MIVB, NMBS, Beliris, Vlaanderen, gemeenten. Met een licht understatement stelt *Iris II*: 'Op gemeentelijk niveau zouden de maatregelen inzake de aanleg van het wegennet idealiter ook de Irisdoelstellingen moeten inte-

greren'. Daarom stelt het plan dat 'het kader van de gesubsidieerde werken zal aangepast worden teneinde specifiek de inrichtingen ten voordele van de actieve modi en van de gezelligheid op te waarderen en rekening te houden met de goede integratie van het openbaar vervoer.' Dit is superbelangrijk. Hiervan hangt af of *Iris II* een wiegendood sterft of zal uitgroeien tot een ommekeer voor onze stad.

zwaard van Damocles boven Brussel



De Europese Commissie en het Europees Hof voor Justitie zullen allicht niet onder de indruk zijn van *Iris II*. © gwenflickr

Europa dreigt met een zware boete als Brussel de concentraties fijn stof niet omlaag krijgt. Maar *Iris II* zal onze begroting niet redden.

Net als de twee andere Gewesten, staat ook deze Brusselse regering er niet goed voor. Helemaal niet. We staan met onze rug tegen de muur en de Europese Commissie zet ons het mes al op de keel. Ze wacht enkel nog op het teken van het Europees Hof van Justitie om toe te steken. (Als dit geen zin voor drama is, weten we het ook niet meer.)

Feit is dat ons een serieuze boete boven het hoofd hangt omdat er teveel fijn stof in onze lucht zit en we dus een Europese richtlijn met de voeten treden. In 2008 vroeg ons land uitstel tot 2011 om deze norm te halen. Als argument haalde het ondermeer aan dat het fijn stof vooral uit het buitenland komt aanwaaien. De Commissie heeft dat uitstel geweigerd. Ook zonder bijdrage uit het buitenland zouden we op verschillende plaatsen in ons land, waaronder Brussel, in overtreding zijn, oordeelt zij. Ons land kan bovendien niet aantonen dat het alle mogelijke maatregelen genomen heeft om de eigen uitstoot te reduceren, aldus nog de Commissie. Iets wat wij ook altijd gezegd hebben.

In september liep de laatste deadline af waarop onze drie Gewesten nog nieuwe tegenargumenten konden aanbrengen. Er is niets gekomen, allicht omdat er geen argumenten meer te bedenken waren om recht te praten wat al jaren krom loopt. Nu kan de Commissie elk moment onze zaak doorverwijzen naar het Hof van Justitie.

dikke boete

Natuurlijk spreken we hier over een zaak van lange adem. Eerst moet het Hof oordelen over de schuldvraag. En pas in een tweede procedure kan het Hof een sanctie opleggen. Dat duurt makkelijk een jaar of drie. Maar onze Gewesten hebben er alle belang bij om het niet zover te laten komen want de rekening kan torenhoog oplopen.

te laat

Kort na het verstrijken van de Europese deadline keurde de regering het nieuwe *Iris II* mobiliteitsplan goed. Daarin doet ze een nieuwe gooi naar de aloude doelstelling om het wegverkeer met 20% te verminderen. Zullen we zo onze Europese verplichtingen nakomen en ons Gewest redden van een boete? De kans is piepklein. De maatregelen die de Commissie promoot, worden in het plan wel vermeld: lage-uitstootzones (gebieden waar de meest vervuilende vrachtwagens en misschien ook privéwagens niet binnen mogen) plus slimme kilometerheffing of stadstol. Maar concrete beslissingen daarover zijn er nog niet. Dit plan komt eigenlijk vijf jaar te laat.

Wat erger is: de min 20% waarop het Gewest mikt, is totaal onvoldoende. Leefmilieu Brussel heeft ooit berekend dat in drukke wijken het verkeer met 70 of 80% naar beneden moet om de fijn-stofnorm te halen! Het Gewest weet dus perfect dat haar plan veel te zwak en veel te laat is. Dat wordt afdokken eh.



Havenlaan blijft speeltuin voor vrachtwagens

De heraanleg van de vreselijke Havenlaan komt er aan. Broodnodig. Alleen jammer dat het geplande wegdek ondoorlaatbaar, overgedimensioneerd en nodeloos duur wordt. Op maat van vrachtwagens die niet mogen komen. Of toch wel?



Vermits het vrachtwagencentrum Bilc afgevoerd is, hoopten wij op een leefbare heraanleg van de Havenlaan, mét smal wegprofiel, fietspad en behoud van de bomen. Helaas... De minister houdt vast aan het oorspronkelijke ontwerp op maat van vrachtwagen. © wim didelez

Iedereen die er ooit probeerde te fietsen, weet dat de Havenlaan een rit in een kasseienklas-sieker waardig is. In de lente van 2008 vroeg de vorige regering een vergunning voor de broodnodige heraanleg van deze laan langs Thurn & Taxis. Het stuk tussen Sainctelette en de Redersbrug zou smaller en dus leefbaarder worden.

Maar na de Redersbrug blijft de laan even angstaanjagend breed als nu. Ter hoogte van die brug ligt immers het terrein waar het overslagcentrum BILC (Brussels International Logistics Center) moest komen. En de grote vrachtwagens die dat terrein op en af zouden rijden, hebben veel plaats nodig om te zwenken. Omdat er ook nog plaats moet zijn voor een fietspad, moeten veel platanen sneuvelen. En om die massa vrachtwagens te dragen, komt er een zware en dure betonlaag met een specifieke onderstructuur. De regering kreeg die vergunning en zoekt op dit moment een aannemer.

NO BILC

Maar... sinds 2008 nam de geschiedenis een andere wending. Onder druk van het protest van onderuit, met ondermeer het collectief *NO BILC*, Bral, Arau en Inter-Environnement Bruxelles, gaf de regering toe dat de locatie aan Thurn & Taxis niet ideaal is voor een

overslagcentrum. Deze plek is immers noch bereikbaar per spoor noch - verrassend voor veel mensen - per boot. De regering besliste dan maar om uit te wijken naar de site van Schaarbeek-Vorming.

Dubbel goed nieuws. Vrachtwagen naar de hoofdstad hoeft in de toekomst niet alleen per vrachtwagen te gebeuren en de Havenlaan kan meteen een stuk smaller. En bomen hoeven niet te sterven. Zonder vrachtwagens is er méér dan plaats genoeg voor een goed fietspad én voor de platanen.

wel beton

Maar we zijn te vroeg blij geweest. De minister blijft vasthouden aan de vergunde heraanleg. Een nieuwe vergunning aanvragen betekent tijdverlies, klinkt het. Een argument dat hout snijdt. Veel fietsers zien de kassei-vlakte van de Havenlaan liever vandaag dan morgen plaats maken voor een ander wegdek.

Maar Bral, Ieb en het *Buurtcomité Maria-Christina/Koningin/Stephanie* zien toch goede argumenten om de werken uit te stellen en de plannen te herbeginnen. In een gezamenlijk persbericht klagen we de hoge kost van de zware onderstructuur aan. Zo'n dure ingreep is in de huidige budgettaire crisis niet te verantwoorden, vermits er op deze locatie ook geen andere activiteiten zouden mogen

komen die zo'n aantal vrachtwagens lokken, is de redenering. We vrezen dan ook dat het havenbedrijf daar anders over denkt. Als men zo hardnekkig vasthoudt aan deze dure werf, wil dat misschien zeggen dat men in stilte een vergelijkbaar vrachtwagenplan klaar heeft voor de terreinen. We steunen de Haven van Brussel in haar vraag om productieactiviteiten te behouden vanaf de Redersbrug. Op voorwaarde dat die compatibel zijn met deze locatie in de stad. Een denkoefening waar we graag bij helpen.

geen water

Er zijn nog andere problemen. In tegenstelling tot asfalt of een weg met kasseien laat dit zware beton helemaal geen water door. Dat wil zeggen dat al het regenwater wegvloeit naar de riolen, die vandaag al overstromen bij hevige stortbuien. Telkens als de riolering het water niet kan slikken, gaat het ongezuiverd het kanaal in.

Ook wanneer het zachtjes regent, zorgt dat bijkomend water voor problemen. Het verdunt het afvalwater, terwijl zuiveringsstations bedoeld zijn om écht vuil afvalwater te zuiveren. Met verdund afvalwater lukt dat minder goed.

Het beton legt ook een ondoordringbare barrière tussen het kanaal en de toekomstige woningen en kantoren op Thurn & Taxis. Het water van de wasmachines, douches en dergelijke op die site kan op natuurlijke wijze gezuiverd worden. Samen met het overtollige regenwater op al die nieuwe daken zou het daarna kunnen afvloeien naar het kanaal. Maar niet als er diep onder de Havenlaan een dikke betonlaag in de weg ligt.

Nu is het de laatste kans om deze plannen te herzien. De aanbesteding is uitgeschreven maar er is nog geen contract getekend. Waarom vasthouden aan een verouderd plan? Het blijft natuurlijk essentieel om zo snel mogelijk een betere fiets- en voetgangersinfrastructuur te leggen. Maar dat kan zelfs met een tijdelijke heraanleg. Politieke moed is wat we nu nodig hebben.

Meer info over de Havenlaan of het BILC vind je bij steyn@bralvzw.be of op www.bralvzw.be.



belangrijk ontwikkelingsplan, weinig info

Mee dankzij een Bral-initiatief weerklinken de eerste publieke geluiden van het nieuwe gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling. De belangrijkste werf van deze legislatuur begint hopelijk binnenkort, met véél vertraging.

De regeringsverklaring van vorig jaar was heel ambitieus over het nieuwe gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling, D-Gewop of GPDO zoals verschillende roepnamen luiden. Niet alleen over de doelstellingen maar ook over de aanpak. We hoorden over een breed overleg vanaf het begin, in thematisch georganiseerde workshops, met representatieve actoren en bewoners. We keken er al naar uit.

Maar toen bleef het stil.

Net voor de vakantie schreef Bral daarom een officiële brief naar alle Brusselse parlementaire fracties. Een rechtstreeks antwoord van een regeringslid kregen we niet, maar enkele parlementsleden voelden zich geïnspireerd. In de verslagen van de commissie stedenbouw zien we dat onze brief zelfs letterlijk is overgenomen. Mét het antwoord van de Minister President er meteen bij. Wij vertalen.

vier grote stappen

Dertig administraties en overheidsinstellingen hebben op basis van een vragenlijst een overzicht gemaakt van de verschillende thematische acties die ze gevoerd hebben. Ze maakten ook een balans op van het beleid van de laatste jaren.

De tweede grote stap zijn de workshops en forums, die plaats moeten vinden tussen december 2010 en maart 2011. Alle actoren zullen het woord krijgen: mensen van administraties en overheidsinstellingen, sociale partners, spelers uit economische wereld, representatieve verenigingen, enzovoort. Ook de bevolking komt aan bod en er komt input van een aantal studies dat de regering besteld heeft. Tijdens deze tweede fase komt er een brede communicatiecampagne.

De volgende stap is het uitschrijven van het ontwerpplan, tegen 2011. De vierde en laatste stap is de goedkeuring van het plan in 2012, na de procedure van openbaar onderzoek en raadpleging. Deze formele fase duurt meer dan een jaar en moet tegen de installatie van de nieuwe gemeenteraden afgelopen zijn.

van horen zeggen

Veel nieuws leren we uit dit antwoord niet maar uit de wandelgangen hebben we nog enkele details opgevangen. Het einddocu-

ment van de eerste fase geeft richting aan de workshops en is dus belangrijk. Het moet een consensusdocument worden van de hele regering en dat lijkt niet evident.

De workshop zijn gepland tussen december en maart. Niet echt een gelukkige periode, met de eindejaarsfeesten. Of ze echt al in december starten, is nog niet helemaal zeker.

Alleen wie uitgenodigd is, mag deelnemen aan de workshops. Het studie bureau dat die tweede fase in goede banen moet leiden zal een lijst voorstellen. Ze moeten daarbij rekening houden met verschillende evenwichten. Vervolgens krijgt het politieke niveau opnieuw het laatste woord. De thema's van de werkgroepen zijn: economie en tewerkstelling, leefmilieu, internationale aspecten, huisvesting, mobiliteit, sociaal beleid, onderwijs en vorming.

Het is blijkbaar nog altijd de bedoeling dat het brede publiek input geeft vóór het openbaar onderzoek. Maar kennelijk staat dit niet hoog op de prioriteitenlijst: over

de timing en organisatie van de fora is nog niets te horen.

Naast de organisatie van de workshops, zijn nog een aantal andere aanbestedingen gebeurd. De belangrijkste daarvan is de ruimtelijke toekomstvisie voor Brussel. De laureaten zullen eind oktober gekend zijn. Drie teams zullen dan naast elkaar verder werken aan hun voorstellen. Het is de bedoeling dat er een wisselwerking is met de workshops en op het einde moet daaruit één planvoorstel komen.

besluit

De regering is dus spaarzaam met informatie maar stilaan komt er toch wat in beweging. Helaas zit de regering nu al serieus achter op het oorspronkelijke schema. Het is maar de vraag of ze de deadline van eind 2012 kan respecteren? Geeft iemand de glazen bol eens door?

Het volledig verslag van de Commissie ruimtelijke ordening 6/10/2010 (en alle andere belangrijke informatie over het GPDO) is te vinden op www.bralvzw.be/GPDO.



KLIMAA-AA-AAT!

Na het fiasco van Kopenhagen krijgen de wereldleiders een nieuwe kans op een klimaatakkoord in het Mexicaanse Cancun. Om druk uit te oefenen, willen we massaal een klimaatlied zingen op de Kunstberg op zondag 28/11. Om 14 u verzamelen we op het Muntplein. We horen je daar wel.



Bral-vuur wakkert aan

Bral slaat een nieuwe weg in. Niet alleen met Alert maar ook met een nieuw ledenbeleid. Meer dan nu worden we een actieve ledenvereniging. Onze voorzitster Sarah Hollander legt uit.

‘Bral telt vandaag 48 leden: 29 verenigingen en 19 individuen. Zij bepalen samen de koers van de vereniging. Maar we stellen vast dat ons ledenbestand de afgelopen jaren nauwelijks veranderd is terwijl de stad niet stil blijft zitten. Zo sijpelt de diversiteit van de Brusselse samenleving weinig binnen in Bral. Niet dat onze Algemene Vergadering een afspiegeling moet zijn van de maatschappij maar we willen wel een zo breed mogelijke achterban verzamelen rond de verdediging van het Brussels leefmilieu.’

Welke groepen wil Bral nog aan boord trekken?

‘We zien dat de *klassieke* wijkcomités steeds meer plaats ruimen voor sneller veranderende organisatievormen. Bewoners groeperen zich rond concrete, soms tijdelijke issues. Denk aan actiegroepen zoals *4x4Info* of aan *comité Onze-Lieve-Vrouw-van-Vaakstraat* dat zich verzet tegen een nachtclub. Dat zijn groepen die op een bepaald moment erg veel energie hebben en waarmee we vaak ook samen actie voeren. Maar ze worden geen lid van Bral. In onze nieuwe ledenpolitiek zal dat wel kunnen. Daarnaast zien we dat het nu moeilijk is voor onze leden om de strategische keuzes van de vereniging te beïnvloeden. Dat komt omdat de Algemene Vergadering meestal maar twee keer per jaar samenkomt en staf en Raad van Bestuur op die gelegenheden de leden overdonderen met info. Als we willen dat leden invloed uitoefenen, moeten we het hele jaar door actiever met hen communiceren en zij met ons en elkaar. Dankzij een betere uitwisseling kunnen we elkaar beïnvloeden en in beweging brengen.’

Bral moet haar leden verdienen. Hoe doen we dat?

‘Door onze kennis en expertise ter beschikking te stellen maar ook door hun acties te steunen en meer zichtbaarheid te geven. We willen ook zorgen voor ledenactiviteiten die laagdrempeliger zijn dan een AV, waarop we met elkaar info en expertise uitwisselen. Een bezoek aan een tentoonstelling of aan een activiteit van één van onze leden, een thematische wandeling... We gaan voor minstens één wervende activiteit per jaar.’

En omgekeerd: wat kunnen de leden voor Bral betekenen?

‘Onze leden zijn onze *vinger aan de pols*, onze lokale of thematische verankering. Ze houden ons alert voor wat er gebeurt op het terrein. Ze leveren een specifieke expertise en ze kunnen mee tot actie over gaan, samen met de staf.’

Wat gaat er nu concreet veranderen?

‘Onze stafmedewerker Joost gaat zich specifiek met het ledenbeleid bezig houden. Hij zal de

komende weken de banden met onze huidige leden aanhalen, om zo een beter zicht te hebben op wat hen bezighoudt. Vervolgens gaan we actief nieuwe leden aantrekken. We pakken ook uit met een nieuw type lidmaatschap: je zult in het vervolg niet alleen actief lid kunnen worden maar ook sympathiserend lid. Dat houdt in dat je Bral steunt, zonder daarbij deel uit te maken van de Algemene Vergadering. En zoals ik al zei willen we die leden ook dynamischer opvolgen met onze wervende activiteiten en uitwisseling.’

Dus iedereen kan lid worden van Bral?

‘Ja. Op voorwaarde dat je de visie en missie van Bral onderschrijft – die teksten vind je op de website – en je lidgeld betaalt. In ruil word je uitgenodigd op alle Bral-activiteiten, ontvang je Alert, de nieuwsbrief, de selectie openbare onderzoeken... Je kunt ook bij Bral terecht voor logistieke ondersteuning: beamer, stoelen, laptop, ons onvolprezen archief... En je krijgt ruimte in Alert en de Bral-website voor opiniestukken.... Maak er gebruik van!’



Bral wil een lagere drempel. En de leden niet meer overdonderen met info maar samen info uitwisselen en actie ondernemen.

www.bralvzw.be

klimaat en fijn stof

Aarzel niet om je plaatselijke politieker aan te spreken over de boete voor fijn stof. Er is nog veel druk van onderuit nodig om te komen tot een betere mobiliteit.

Doe mee aan **Sing for the climate** op zondag 28/11. Start om 14u op het Muntplein. Van daar gaat het naar de Kunstberg.

Check ook modalshift.be: er volgen nog acties tegen de uitbreiding van de grote ring.

Alert is het maandblad van Bral vzw

redactie/administratie :
Bral vzw
Zaterdagplein 13 - 1000 BRUSSEL
T 02 217 56 33
F 02 217 06 11

medewerkers :
Dina Claes, An Descheemaeker,
Ingrid Dujardin, Ikram El
Achkar, Hilde Geens, Marianne
Stevens, Steyn Van Assche, Joost
Vandenbroele, Piet Van Meerbeek,
Jeroen Verhoeven

verzending : Etiket, een deelwerking
van Atelier Groot Eiland vzw
T 02 511 72 10

jaarabonnement : € 10 te storten
op rekening 001-2154937-61
van Bral vzw - 1000 BRUSSEL

copyright © : overname van artikels
aanbevolen mits bronvermelding

