

Josaphat: testcase voor Brussels grondbeleid

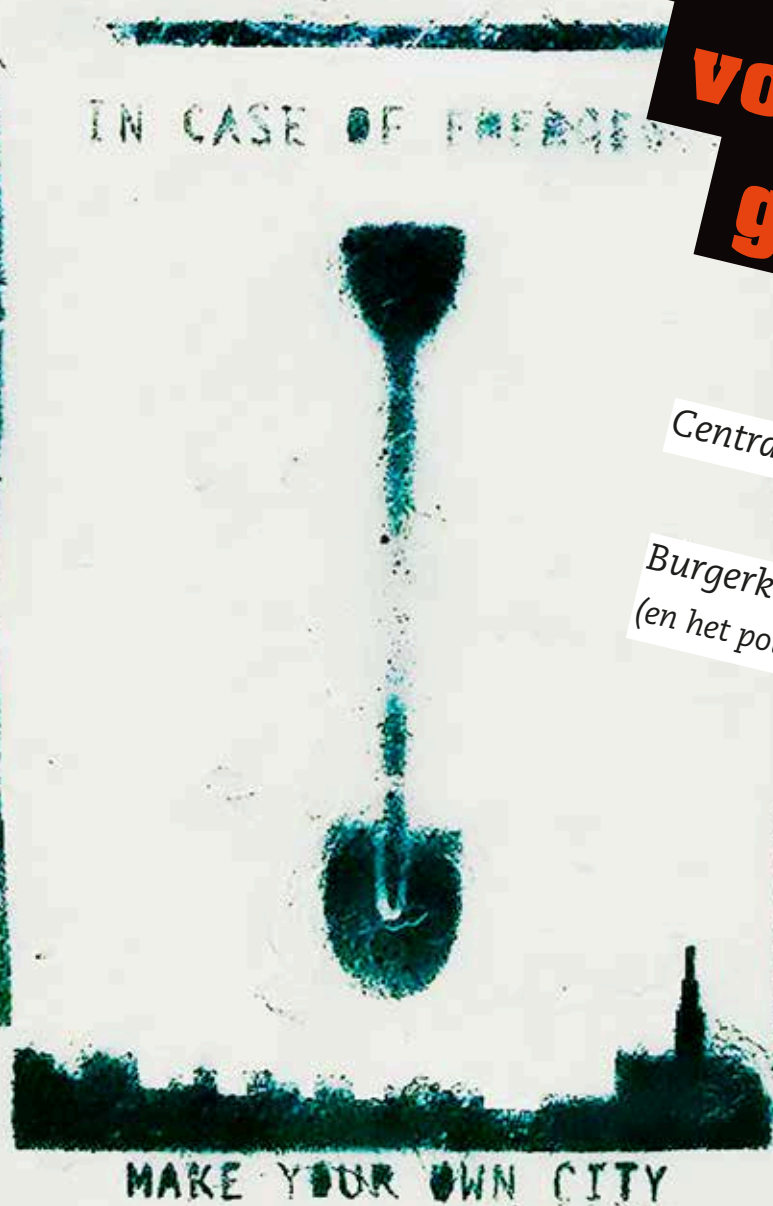
p. 10>13

Centrale lanen onder de schop

p. 3>6

Burgerkracht in Londen
(en het potentieel misbruik er van)

p. 7>9



AVEC RÉSUMÉS EN FR

centrale lanen
mobiliteit, publieke ruimte

Plan op maat van Koning Auto

3



centrale lanen
participatie

Handelaars en bedrijven eerst?

5



interview
localism act

Activist schrijft wet

7



grote stadsprojecten
Josaphat

Josaphat: testcase voor grondbeleid in Brussel?

10



carte blanche
avance BRUXELLES vooruit!

Vers une mobilité active et un espace public de qualité

14



edito

Alert gaat er even uit

16



ALERT is het gratis tweemaandijks magazine van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral vzw).
ALERT verschijnt 6 x per jaar. Voor een gratis **abonnement**, stuur je adresgegevens naar alert@bralvzw.be of bel 02 217 56 33.

Wil je Alert (niet meer) gratis ontvangen? Laat het ons dan ook weten

V.U.: Sarah Hollander, Bral vzw
Zaterdagplein 13, 1000 Brussel
T 02 217 56 33 – F 02 217 06 11

Bral = An Descheemaeker, Ingrid Dujardin, Hilde Geens, Marianne Stevens, Joost Vandenbroele, Steyn Van Assche, Piet Van Meerbeek, Jeroen Verhoeven.

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

Hoofredactie: Steyn Van Assche
Grafische vormgeving: Wim Didelez

Druk: drukkerij Gillis, 100% gerecycleerd papier
Copyright: Overname van artikels aanbevolen mits bronvermelding. Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Meer nieuws, documentatie en opinies op www.bralvzw.be Plus d'infos, de documentation et d'opinions sur notre site.

Bral is een Nederlandstalige Brusselse vereniging van bewonersgroepen, organisaties en Brusselaars met hetzelfde engagement: een leefbare stad, waar iedereen zich kan verplaatsen, kan wonen en kan vertoeven op een milieuvriendelijke, betaalbare en aangename manier. We zetten ons hier samen met onze leden en partners voor in via lobbywerk en acties, door kennis te verzamelen, op te bouwen en te verspreiden. We steunen Brusselaars in hun strijd en adviseren en sensibiliseren hen. Als onafhankelijke vereniging werken we hierbij altijd vanuit een solidaire visie en met aandacht voor participatie, gelijkheid en diversiteit.

Plan op maat van Koning Auto

RÉSUMÉS FR P.4 & 6

Of Bral blij is met de plannen voor de heraanleg van de centrale lanen? Samen met onze achterban en experts bogen we ons de laatste maanden over het plan om dat te beslissen. We toetsten het af bij beleidsmensen en bewonersgroepen en hebben vandaag een analyse klaar die niet mals is. En we vergelijken het plan ook met het meerderheidsakkoord van Stad Brussel van 2012. Een interessante confrontatie.

Op verschillende vlakken schiet het plan te kort. Het 'nieuwe hart voor Brussel' dat het stadsbestuur voor ogen heeft, is voor Bral – kort samengevat – een 'voetgangerszone voor automobilisten'. De voetgangerszone wordt dan wel groter, voor de rest is het plan helemaal bedacht op maat van de auto. De stad heeft niet de ambitie om de autodruk in het centrum te verminderen, lapt het STOP-principe¹ aan haar laars en stuurt het openbaar vervoer 10 jaar achteruit in de tijd. Ook de cre-

atie van nieuwe ondergrondse parkings – zonder garantie dat eenzelfde aantal bovengrondse parkings verdwijnt – en een 'mining' in het hypercentrum zijn onaanvaardbaar.

De ambitie om het doorgaand autoverkeer uit de Vijfhoek te weren en een grotere autoluwe zone te creëren, is natuurlijk uitstekend. De Pic Nic the Streets-acties en onze ParcAnspachPark-wedstrijd zaten gelukkig bij iedereen nog vers in het geheugen.

Plan vs meerderheidsakkoord

Van een echt plan kun je eigenlijk nog niet spreken. Waarop baseren we onze analyse dan? Op een persmap, publieke uitspraken van schepenen en medewerkers, een officieel collegebesluit met een waslijst aan voorwaarden en een powerpointpresentatie. Dat is 't.

Toch kunnen we hieruit al veel leren. Bijvoorbeeld door deze documenten af te toetsen met het meerderheidsakkoord van de Stad Brussel van 2012. Enkele quotes uit het akkoord en onze korte reactie op de volgende pagina's.

Het nieuwe circulatieplan voor de Vijfhoek zou massa's auto's langs het Fontainasplein jagen.

Geen goed nieuws voor de fruitbomen die Bral er met de bewoners plantte. De beloofde 'fysieke link tussen de centrale lanen en het Fontainaspark' uit het meerderheidsakkoord van 2012 komt er dus niet.



“[...] De lanen van het stadscentrum worden heringericht zodat we nieuwe openbare pleinen met voetgangerszones (Fontainas, Beurs, De Brouckère) aan alle inwoners kunnen aanbieden, zodat we de culturele, commerciële en toeristische activiteiten van het stadscentrum kunnen herlanceren en zodat we het woonklimaat kunnen verstevigen.”

→ **Bral**: Door rondom de voetgangerszone een tweebaansvak met autoverkeer in één richting te voorzien (de bestemmingslus of miniring), creëer je een nieuwe en moeilijk oversteekbare barrière tussen de woonwijken, eerder dan de woonwijken met elkaar te verbinden en dus wonen interessanter

We werden bij het horen van de ambities van de Stad Brussel bijna nostalgisch. Het is ondertussen al meer dan tien jaar geleden dat de Brusselaars tijdens Street Sharing-acties toonden dat er hoogdringend iets moest gebeuren met de centrale lanen. © Bral, sept 2003

te maken. En omdat er mogelijk parkeer capaciteit bijkomt, bestaat het gevaar dat de miniring extra autoverkeer aanzuigt. Autoverkeer legt per definitie een grote druk op de woonfunctie in het centrum.

“Het verkeersvrij maken [...] van het stuk weg van het Beursplein tot de Verversstraat en de creatie van een sterke fysieke link tussen het plein en het Fontainaspark”

→ **Bral**: Hier verdedigt het stadsbestuur de laatste tijd andere principes. Opnieuw door de creatie van die miniring, die langs en voor het Fontainaspark loopt en het park afsnijdt van de centrale lanen, maakt ze die link net nog moeilijker.

“De sluiting van de lanen van het centrum voor het transitverkeer, en [de creatie] van een echte signalisatie van de verschillende wijken van het centrum en van de publieke parkings vanaf de kleine ring.”

→ **Bral**: Een lussenplan – bedoeld om transitverkeer uit het centrum te weren – is geen lussenplan als je die lussen allemaal verbindt met een nieuwe lus. Opnieuw, die miniring slaat het lek in het systeem en dwarsboomt dus die ambitie. Parkeergeleiding moet inderdaad gebeuren vanaf de Kleine Ring, niet van een Nog Kleinere Ring.

“Het behoud van een toegankelijkheid tussen de wijken binnen de Vijfhoek; De versterking van het stratenetwerk en wandelwegen tussen het noorden en het zuiden van de Vijfhoek en tussen hoog en laag Brussel; Het herinrichten van de oost-west-assen van de Vijfhoek met het oog op [...] het vergemakkelijken van de mobiliteit van voetgangers, fietsers en het openbare vervoer; (...) De fiets als kleine koningin.”

→ **Bral**: De Nog Kleinere Ring vormt een moeilijk oversteekbare barrière tussen de wijken in de Vijfhoek. Om twee voorbeeldjes te geven: de Zespenningstraat snijdt dwars door de Fontainaswijk en wie van de Kunstberg naar de Grote Markt wil zal eerst een tweebaansfile moeten oversteken. De toepassing van een lussenplan, waardoor woonstraten écht straten worden die alleen voor bewoners gebruikt kunnen worden, zouden wel de toegankelijkheid verhogen. We stellen ook vast dat er tot nu toe nog niet eens sprake is van een visie op versterkte fietsverbindingen.

“Samen met de MIVB nieuwe lokale maatregelen overeenkomen en evalueren om de commerciële snelheid te verbeteren (eigen beddingen, bussen die in tegengestelde richting mogen rijden, enz.)”

→ **Bral**: Hier kunnen we kort zijn. Er staan geen eigen busbeddingen in het nieuwe circulatieplan. Sterker nog, de bus die vandaag nog in tegengestelde richting én in eigen bedding mag rijden in de Wolvengracht wordt afgeschaft. Om plaats te maken voor de miniring. De bus mag dus mee in de file. Een stap achteruit.



ALERT

BRUSSELSE RAAD VOOR HET LEEFMILIEU

Afhalen:	Dagje Belgium
2561 Zakelingsplein 21 1050 Brussel	P.B. 5000 Brussel 2 P.B. 5003 Brussel 3 1/1758

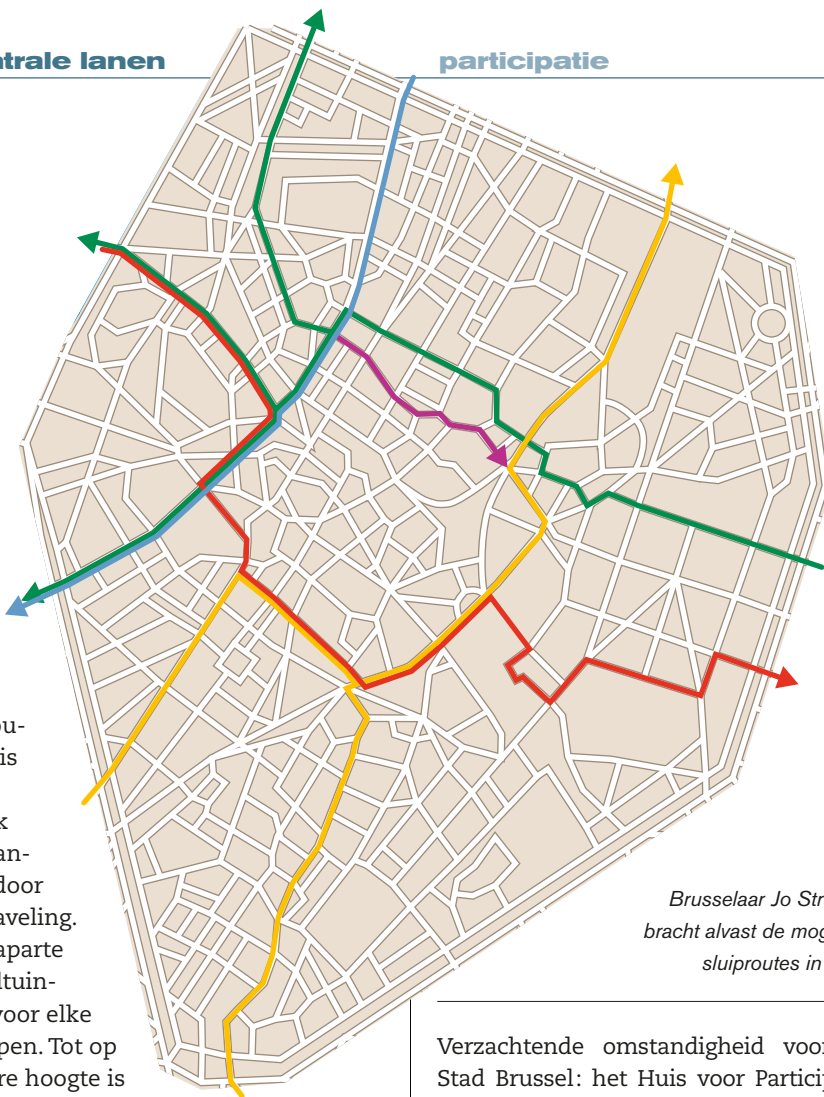


(de lijn van bral)

De centrale boulevards behoren toe aan voetgangers, fietsers en skaters... toch voor even!



uitgave 11 november 2003
 hege oktober 2003
 afgeleverd 1000 Brussel
 Alert is een 1-wekelijkse tijdschrift van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu
 Brusselse Raad voor het Leefmilieu
 Brusselse Raad voor het Leefmilieu
 Zandvoorde 13 - 1000 Brussel
 tel: 02/217 96 33
 fax: 02/217 06 11
 email: bral@bral.be
 www.bralsite.be
 medewerkers:
 Miriam Anas, Ann De Coninck,
 Hilda Gaens, Polina Merlier,
 Anouk Pyls, Patricia Priyati,
 An Staphaels, Wico Steun,
 Alan Vandecastel, Peter Van Willebeek
 jaarabonnement: € 7,50 te starten op rekening 001 21 549 37 11
 vat BRAL, vzw - 1000 Brussel
 copyright © 2003 alle rechten voorbehouden
 wordt afdrukt met de bronvermelding



te houden, is kennelijk vervangen door verkaveling. Met aparte speeltuintjes voor elke schepen. Tot op zekere hoogte is het normaal als elke schepen zich ontfermt over zijn of haar eigen bevoegdheid maar de burgemeester moet er over waken dat ze elkaar niet voor de voeten lopen. En dat ze het meerderheidsakkoord respecteren. Mayeur moet wakker schieten.

Ten tweede: het wordt hoog tijd dat het beloofde participatieproces van start gaat, deskundig gecoördineerd, zodat iedereen zich kan uitspreken, op gelijke voet. En voor het te laat is.

Te laat?

De participatiehandboeken leren dat inspraak zo vroeg mogelijk moet starten, op het moment dat de beslissingen nog niet allemaal vast liggen. Toch zien we dat de Stad nu belangrijke keuzes maakt op vlak van mobiliteit zonder enige vorm van participatie. We stevenen af op een participatieproces dat nog alleen gaat over de inrichting van de lanen. Het schepencollege heeft natuurlijk het recht om te bepalen waarover ze inspraak organiseert en wat ze zelf beslist. Maar hoe later de inspraak, hoe groter de kans dat mensen de eerdere gemaakte keuzes niet aanvaarden. Gevolg: frustratie.

Brusselaar Jo Struyven bracht alvast de mogelijke sluiproutes in kaart.

Verzachtende omstandigheid voor de Stad Brussel: het Huis voor Participatie was nog niet klaar voor zo'n groot project. In het verleden had deze dienst nooit een serieus participatieproces mogen opzetten. Ze moest dus eerst bijgestuurd en versterkt worden om die klus te kunnen klaren. Maar allicht speelt controledrang ook een grote rol in het uitstel.

Reality check

De principes uit het meerderheidsakkoord van de Stad Brussel zijn natuurlijk 'beslist beleid'. Dat akkoord ligt al meer dan een jaar vast. De doelstellingen daarin staan dus niet meer ter discussie. Maar de manier om die doelen te bereiken, is nog niet gebetonneerd. Waarom zou het schepencollege niet naar de mensen trekken met dit scenario voor de Vijfhoek? Gezamenlijk en met de boodschap: "Wij hebben ons huiswerk gemaakt. Nu willen we kijken of ons plan de toets van het terrein kan doorstaan." Ze kan dan ateliers of workshops organiseren (geen hoorzittingen of infomomenten!) waarin iedereen zich kan buigen over de volgende vragen: "Bereiken we met dit voorstel onze doelen? Zullen er perverse effecten optreden? En zien jullie een betere manier om die doelen te halen?" Een concreet

voorbeeld: 'Wij willen dat de parkings bereikbaar blijven. Is de miniring de beste manier om daarvoor te zorgen?'

Zo krijgt het plan een noodzakelijke reality check door ervaringsdeskundigen. En wees gerust: het gebeurt maar al te vaak dat een ontwerp van politici en experts in de praktijk mankementen vertoont. Zo'n check is dus geen overbodige luxe of spelerei. Zullen wij en anderen zo'n kans grijpen om onze mening kracht bij te zetten? Natuurlijk. Maar wij hebben dit kanaal niet nodig. 't Zijn de mensen die hun stem zullen laten horen.

Dreigt de bevoegde schepen alles kwijt te raken waarvoor ze al 1,5 jaar heeft geknokt als ze in debat gaat met de bevolking? Dat kan. Maar als haar argumenten sterk genoeg zijn, zal ze zonder veel problemen een draagvlak vinden. En als blijkt dat er echt hiaten zijn in haar plan, heeft ze er baat bij die er uit te halen nu het nog kan. Kortom: een gouden kans voor de stad om moed, openheid en engagement te tonen. Tenzij ze natuurlijk bepaalde doelstellingen uit het meerderheidsakkoord stiekem niet wil bereiken.

Piet Van Meerbeek

||| RÉSUMÉ EN FRANÇAIS |||

Les commerçants et les entreprises d'abord?

Le Bral invite les échevins à soumettre à l'opinion publique l'ensemble de leurs projets pour le Pentagone. Il s'agit d'une étape incontournable et coordonnée de mise à l'épreuve de la réalité, auprès des experts de terrain. Chacun peut ainsi s'exprimer, sur un pied d'égalité, avant que les décisions importantes ne soient prises. Mais que voit-on sur le site de www.brucity.be? Une enquête en ligne sur le plan de circulation, qui s'adresse exclusivement aux commerçants et aux entreprises. L'échevin des classes moyennes fait-il cavalier seul? Il est grand temps que le bourgmestre prenne la coordination en main.



Activist schrijft wet

Localism Act 2011

Stel: je zit bij een wijkcomité en je krijgt de kans een echte wet te maken die geldt in heel de buurt? Wat zou je daar van denken? In het Verenigd Koninkrijk kan het. We praten met Jim Segers en Sofie Van Bruystegem van City Mine(d) over hun nieuw jachtterrein, de *Localism Act*, een regelgeving die nooit geziene bevoegdheden toekent aan wijkcomités. Een natte droom voor activisten? Of toch eerder een nachtmerrie?

“Als 21 mensen uit een Britse buurt zich samen zetten, kunnen ze dankzij de Act erkend worden als *neighbourhood forum*. Dan mogen ze samen een buurtplan schrijven. En het ongelooflijke is: als dat plan per referendum wordt goedgekeurd, krijgt het kracht van wet! In Londen is er bijvoorbeeld een groep die de lokale supermarkten wil verplichten hun personeel in de buurt aan te wer-

ven,” vertelt Jim Segers van het internationale netwerk voor stedelijke actie City Mine(d), lidvereniging van Bral.

Moet je niet aan kwaliteitseisen voldoen of adelbrieven voorleggen om erkend te worden?

Jim: “Nee, je moet alleen tonen dat je representatief bent. Zo is er onlangs een groep afgekeurd die de diversiteit

van de buurt niet weerspiegelde. Maar verder niks. Eens je plan af is, moet je het wel voorleggen aan de bevolking. Maar er is niet eens een quotum. Als je toont dat je goed gemobiliseerd hebt, kan je referendum doorgaan, ook als er maar 20 man opdaagt.”

Betere dienstverlening of besparing?

De *Localism Act* is één van de paradepaardjes van de coalitie van Conservatieven en Liberal-Democrats in de UK. Deze zeer lijvige turf herschikt een

Sofie op een Bralvergadering. “Wij geloven in ‘Can do’, het plezier om iets te proberen.”



aantal bevoegdheden op lokaal vlak en heeft – onder andere – aandacht voor het wijkniveau. Helemaal in lijn met de basisfilosofie van eerste minister Cameron – *Big Society, small government* – creëert het een kader waarbinnen vrijwilligers verantwoordelijkheid kunnen krijgen over het lokaal beleid.

Jim en Sofie beten zich stevig vast in de Act. Door de praktijk te volgen, hopen ze te weten te komen wat er mogelijk is als je de *knowhow* van een *local community* valoriseert. Die kennis hopen ze ook in Brussel te kunnen gebruiken.

Sofie: “Door te kijken naar de *Localism Act* kunnen we veel leren over de voordelen én de gevaren ervan.” En gevaren zijn er.

Jim: “Vrijwilligersorganisaties kunnen claimen dat ze een bepaalde dienstverlening beter kunnen runnen. Meestal iets met een fysieke component als een

bib. Er zijn heel wat vastgeroeste bibliotheken waar nooit een nieuw boek binnen komt. En dan kan zo'n buurtgroep het recht krijgen om die dienst gewoon over te nemen van de lokale overheid! Het klinkt interessant maar de sociale

Hoe empowerend wil de overheid echt werken?

En gaat het uiteindelijk niet vooral om brute besparing?

sector heeft er afwijzend op gereageerd. Want het ambetante is dat je de hele kostenstructuur moet overnemen. Je kunt wat subsidies krijgen maar niet in verhouding tot de kosten. 't Is dus zeker ook een besparing.”

Er zit dus wel degelijk ook een gevaarlijk kantje aan. Hoe gaan jullie aan de slag met de *Localism Act*?

Lokale groepen kunnen bijvoorbeeld een bib of ontmoetingscentrum ook laten erkennen als *community asset*, lokale troef, die niet mag verdwijnen.

Jim: “De functie wordt dan beschermd en de lokale groep krijgt zelfs voorkeepsrecht. Het is al een aantal keren toegepast in Londen en meestal zie je dat pubs op die manier beschermd worden.”

Sofie: “Dit is een klein onderdeel van de Act maar makkelijk toepasbaar, hapklaar. Daarom gaan we waarschijnlijk ook

beginnen met dit onderdeel. In twee Londense buurten, Camden Town en East London, werken we met bewonersgroepen van zo'n 15 mensen die willen onderzoeken of ze hun buurt kunnen verbeteren door middel van de Act.”

Jim: “In East London zijn we de eerste keer samen gekomen in een soort gemeenschapscentrum. Maar daar willen de bazen nu al niet meer dat we ons over de Act buigen. Ze zijn bang dat het te polemissch wordt want ze bestaan zelf dankzij de Act. Dus moeten we verhuizen naar een living.”

Terwijl jullie zelf de Act willen toepassen?

Sofie: “Dat stelt de vraag hoe empowerend ze willen zijn. Willen ze eigenlijk wel een *neighbourhood forum*?”

Is het nu wachten op de eerste situatie waarin twee rivaliserende fora ontstaan?

Jim: “Ze zullen nooit twee fora tegelijk erkennen. Maar ze hebben vooral schrik van groepen die de Act willen misbruiken voor een *single issue*. Dat begrijp ik ook wel.”

Zoiets is niet ondubbelzinnig. De heraanleg van Anspach is bijvoorbeeld heel concreet maar raakt aan veel thema's: mobiliteit, handel, huisvesting... Is een autovrij centrum dan een *single issue* of een kapstok voor een breed wijkplan?

Jim: “Inderdaad. En bovendien, hoe gaan ze controleren waar zo'n forum



Een lokale groep uit Camden Town, Londen, gaat op zoek naar een *community asset*, een wijkstroef die beschermd moet worden. © City Mine(d)



"In East London kwamen we de eerste keer samen in een soort gemeenschapscentrum. Maar daar willen de bazen nu al niet meer dat we ons over de Act buigen. Ze zijn bang dat het te polemissch wordt." © City Mine(d)

naartoe wil? De staatsveiligheid de lijst met namen laten screenen?"

Sofie: "Dit gaat ook over competentie en legitimiteit. Wie kan en mag er mee beslissen? Binnenkort houden we daar in Barcelona een workshop over. Veel mensen in East London hebben niet de capaciteiten om zo'n Act te snappen maar hebben erg veel knowhow over de buurt. Hoe kunnen we die kennis, die niet gelegitimeerd is door instellingen, valoriseren?"

Jim: "Dat raakt ook aan expertise. Die heb je nodig maar een expert is maar een deel van het verhaal. Niemand

weet het nog allemaal. Je kunt niet tegelijk expert zijn in mobiliteit, luchtkwaliteit en in het ademhalingsstelsel." Sofie: "En regelgeving is *gelobbyd*. Het is niet de enige waarheid."

Hebben we de besluitvorming niet onnodig complex gemaakt, met milieueffectenrapporten en andere procedures, om het een wetenschappelijke onderbouw te geven? En met stakeholdervergaderingen om het draagvlak te vergroten? Terwijl de beslissing op regeringsniveau toch weer bepaald wordt door partijpolitieke overwegingen, net als vroeger?

Sofie: "Misschien wel. Misschien moeten we zeggen aan de politiek dat we niet meer mee doen in dat circus. Dat we niet meer geloven in participatie, maar co-creatie willen."

Jim: "In Londen had de overheid the London Plan, een strategisch beleids-

plan, uitbesteed aan een studie bureau. Maar bewonersgroepen stelden toen, onder impuls van wat nu de vereniging Just Space is, een alternatief plan op dat zeker zo valabel was. En een stuk goedkoper. Het is tijd om ons af te vragen of we bestaande plannen van de overheid moeten blijven becommentariëren, en zeggen wat er niet goed is. Dat zijn achterhoedegevechten. Misschien moeten we ons eigen plan maken en dan kijken waar die twee plannen samen komen. Da's moeilijker maar veel interessanter. En je kan daar ook experts bij betrekken. Ik was bijvoorbeeld positief verrast door het Bralcafé over de centrale lanen. Van jonge Brusselaars tot founding fathers van Bral die zich samen afvragen hoe een stad kan werken. Geweldig."

Sofie: "Wij geloven in 'Can do', het plezier om iets te proberen."

Piet Van Meerbeek



Na een mislukte poging de uitbreiding van de Europese Commissie op te vangen op één van 'haar' terreinen en na enkele jaren de kat uit de boom gekken te hebben, groeide het besef hoe belangrijk gronden in eigendom wel zijn om te kunnen beantwoorden aan de publieke behoeften. Behoeften die er afgelopen jaren niet kleiner op werden. Tijd dus om dat 'liggend geld' te activeren. Enter...

Richtschema Josaphat

In 2013 lanceerde de MVV een opdracht voor het opstellen van een richtschema voor de Josaphatsite. Een studie bureau moest bestuderen welke functies in welke verhoudingen wenselijk waren, hoe ze best ingeplant werden, hoe de mobiliteit georganiseerd moet worden etc. Dat werk is ondertussen afgelopen en de regering hechtte op 27 maart haar goedkeuring aan het project 'Josaphat: wonen en werken in een parkomgeving'.

Met 66% van de vloeroppervlakte gaat het grootste aandeel van de gebouwen naar huisvesting. Wat 1839 woningen oplevert. Werken wordt ingevuld door 6% bureauruimte en 20% stedelijke industrie. Op zich lijkt dat een goede mix van functies op deze locatie.

We vragen ons wel af wat er zal gebeuren met de bedrijven die vandaag gevestigd zijn op de site. Kunnen ze hier blijven, moeten ze verhuizen naar een ander stuk van de site of moeten ze naar buiten Brussel?

Sluimerende privatisering

Naast de verschillende functies en hun onderlinge verhoudingen moeten we bij de ontwikkeling van een publiek terrein ook kijken hoe en door wie alles zal worden gebouwd. Voor de huisvesting bijvoorbeeld wordt duidelijk aangekondigd dat 56% van de woningen door de privé ontwikkeld wordt (41% middenklasse en 15% *haut gamme*) en 44% door

Het collectief Commons Josaphat in volle actie. Grondige terreinkennis en een volle maag zijn van groot belang voor het betere denkwerk.
– Commons Josaphat

de overheid. Maar van die 44% publieke woningen worden er 18% gebouwd en verkocht door Citydev (ex-GOMB, middenklassewoningen). Die woningen komen dus uiteindelijk ook in privé-handen. De 26% sociale woningen zijn voorlopig de enige die op termijn zeker publiek blijven.

Erfpacht boven!

We horen wel dat de regering in principe de gronden in erfpacht wil doorverkopen, zeker aan Citydev. Op lange termijn zou in elke geval de grond in overheidshanden blijven. Maar jammer genoeg ligt dat voor de privé-investeerders weer wat moeilijker. Ons lijkt dit alvast een interessante piste. Al zal de overheid ook bij een erfpachtovereen-

komst goed moeten opletten zich niet te laten rollen door de gewiekste privé-ontwikkelaars.

De belangrijkste kritiek betreft echter de manier waarop het richtschema tot stand kwam. Zijnde totaal...

Ontransparant

In tegenstelling tot begin 2005, wanneer de regering bij de start van de planning van verschillende strategische gebieden de buurtbewoners consulteerde, was de stilte gedurende heel de planingsperiode oorverdovend.

grondreserves dat het Brussels Gewest een antwoord kan bieden op haar vele uitdagingen. Uitdagingen die alle Brusselaars raken.

Ondertussen elders in Brussel ...

Is een groep Brusselaars al een ruim jaar aan het onderzoeken hoe het principe van de commons, van het gemeengoed, de problemen van de stad en de maatschappij in het algemeen kan helpen oplossen. Ze vertrekken vanuit de overtuiging, die onder andere verdedigd wordt door Elinor Ostrom (nobelprijs economie in 2009), dat gemeenschap-

van het Brussels collectief al snel op de Josaphat site terecht. Toevallig werden terzelfertijd de plannen van de overheid concreter, waardoor deze keuze ineens brandend actueel wordt.

Door te focussen op Josaphat hoopt het collectief *Commons Josaphat* (CJ) de toekomst van de site te beïnvloeden en ervoor te zorgen dat de site niet geprivatiseerd wordt. *Commons Josaphat* droomt van een wijk in gemeenschappelijk bezit en beheer die toegankelijk blijft voor alle Brusselaars, in de eerste

Gemeenschappelijk beheer kan een antwoord bieden op de economische, ecologische en sociale crisis.

Alles is besproken achter gesloten deuren. Het brede publiek kreeg alleen een persbericht na de goedkeuring van het richtschema door de regering.

Nochtans belangt de ontwikkeling van een site van die omvang alle Brusselaars aan. Want het is op die schaarse

peilijk beheer een uitweg biedt uit de economische, ecologische en sociale crisis.

Commons Josaphat

In de zoektocht naar een concretisering van het commons concept voor de Brusselse stadsontwikkeling, kwam de blik



Commons?

Met *Commons* of gemeengoed bedoelen we een eeuwenoude organisatievorm die vandaag opnieuw de kop opsteekt op verschillende plaatsen. Het initiatief dat wereldwijd het best bekend is, is ongetwijfeld Wikipedia, een *online* encyclopedie, opgestart binnen de internationale gemeenschap, waar iedereen toe kan bijdragen en de regels samen bewaakt worden. Ook in Brussel lopen er de laatste jaren ontelbare initiatieven: collectieve tuinen, cohousingprojecten of het samen ontwikkelen van vrije software. Ook lokale alternatieve munten, ruilnetwerken of autodelen zijn vormen van gemeengoed. En op een iets grotere schaal bestaat er de *Community Land Trust*, waar burgers, verenigingen en overheid samen zorgen voor de bouw van koopwoningen voor gezinnen met een laag inkomen. En dit op gemeenschappelijke grond.

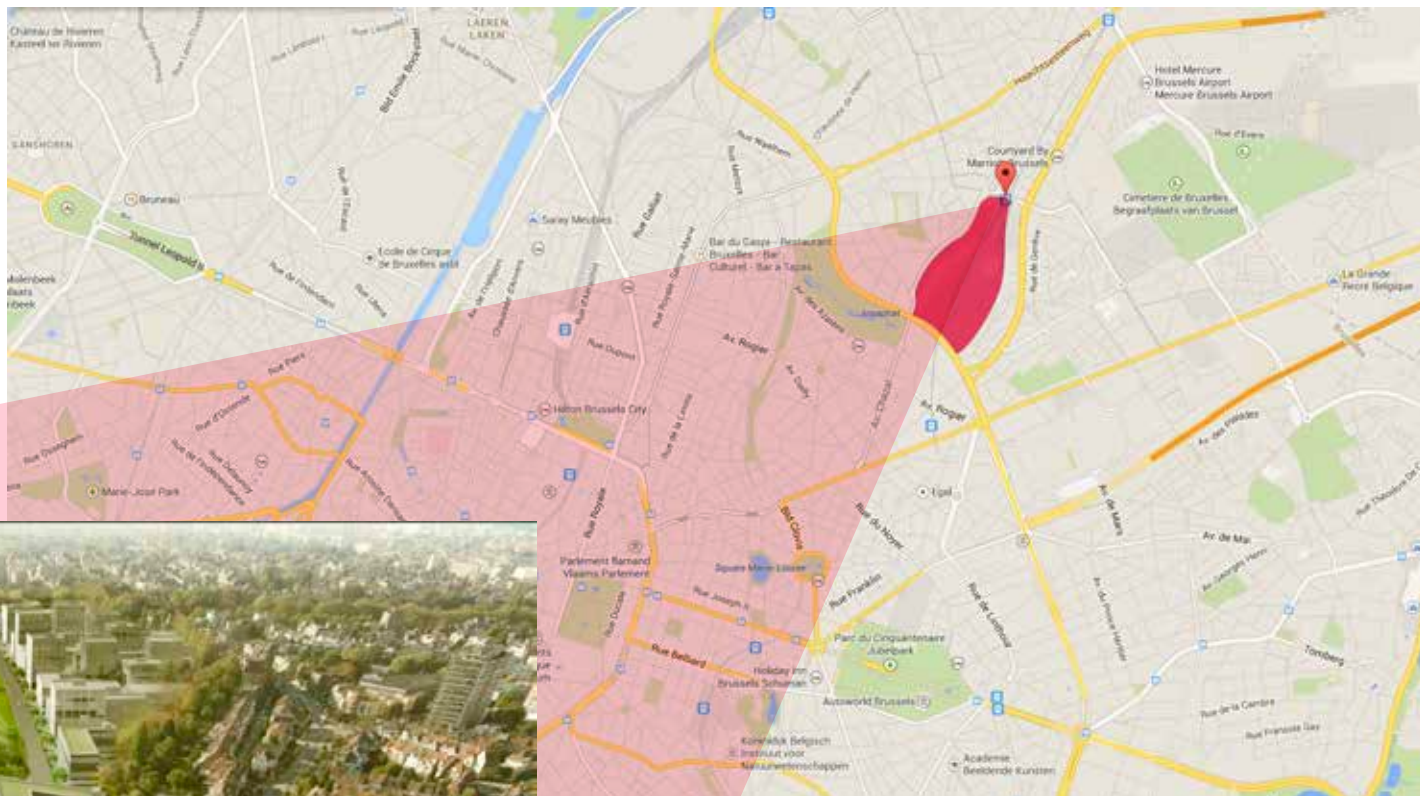
Het DNA tegen de crisis

Elinor Ostrom onderzocht hoe gemeenschappen overal in de wereld zich organiseren om natuurlijke hulpbronnen te beheren en hoe ze samen regels en normen vastleggen voor het gemeenschappelijk

gebruik en beheer van uiteenlopende dingen. Eerherstel dus voor een wat vergeten vorm van samenleven. En een dik vraagteken bij het kapitalistische credo dat de mens als egoïstisch wezen niet in staat zou zijn om zich te organiseren en samen te werken.

Vandaag blijkt dat dit kapitalisme op heel wat maatschappelijke, ecologische en zelfs economische problemen geen antwoord heeft. De armoede stijgt alleen maar en de kloof tussen rijk en arm neemt toe. Met alle sociale problemen en conflicten als gevolg. Ook op ecologisch vlak zitten we in een neerwaartse spiraal: de grondstoffen worden schaars, de biodiversiteit neemt af, de aarde warmt op,... De tijd dringt en het is duidelijk dat een grondige verandering nodig is.

Het gemeengoed als centraal beheersprincipe voor stad en maatschappij kan een oplossing zijn. Of zoals David Bollier (blogger en activist, VS) het mooi omschrijft: "Eigenlijk zijn de *commons* het DNA of de grondslag die dient om onze economie, politiek en cultuur een nieuwe invulling te geven."



Wonen en werken in een parkomgeving zoals dat verbeeld wordt in het richtschema Josaphat. © MSA, Google maps

Welk onderwijs, hoe kan de handel georganiseerd worden, welke economie? En dit in relatie met de omliggende wijken en de hele stad.

Het principe van gemeengoed staat centraal in deze ideeënoproep, maar de ideeën zelf kunnen over allerlei aspecten gaan: een plan voor de hele wijk, een speeltuig, een computerprogramma, een tuin,... Het kan gaan over tastbare dingen, maar ook over ontastbare dingen. Ideeën zijn dus ook welkom. Bijvoorbeeld over hoe beslissingen moeten worden genomen of hoe de natuur kan worden beheerd.

Collectief met de overheid

Verschillende onderzoekers tonen het ook aan, essentieel voor het slagen van commons in de maatschappij is de steun van hogere overheden. De ideeënoproep van Commons Josaphat is dan ook een oproep aan de politiek en het gewest om mee na te denken over commons in Brussel. Zo kan de droom om

op een nieuwe manier stad te maken realiteit worden.

Meer informatie over de ideeënoproep via: commonsjosaphat.wordpress.com

An Descheemaeker

|| RÉSUMÉ EN FRANÇAIS ||

Commons Josaphat

Dans les prochaines années, la friche de Josaphat à Schaerbeek se transformera en véritable zone urbaine. Les gouvernements régionaux ont déjà divulgué leurs plans pour le site, sous le titre «vivre et travailler dans un parc». Un groupe de Bruxellois, baptisé «Commons Josaphat», craint toutefois que la privatisation du terrain transforme en bien public l'une des dernières réserves foncières bruxelloises. Ils lancent donc un appel à idées à toute personne intéressée, dans le but de chercher ensemble des propositions de développement de la friche Josaphat en quartier commun. Un morceau de ville imaginé, construit et géré avec l'ensemble des personnes concernées.

plaats voor hen voor wie het elders onbetaalbaar is geworden.

Make your own city

Vanuit de filosofie van de commons is het logisch dat CJ ook dit denkproces als een gemeenschappelijk proces ziet. Daarom roepen ze alle Brusselaars op om mee de handen uit de mouwen te steken en ideeën te delen en ontwikkelen om van Josaphat een gemeenschappelijke wijk te maken. Er staat een mooie uitdaging voor ons, maar de taak is ook uiterst complex: we zoeken ideeën voor een gemeenschappelijke ontwikkeling en beheer van het terrein, van de gebouwen die er kunnen komen en van de openbare ruimte.

Vers une mobilité active et un espace public de



Le collectif «avance BRUXELLES vooruit!» a été créé en réaction à l'attentisme actuel de la Région bruxelloise par rapport aux mesures à prendre pour améliorer la qualité de vie en ville, la qualité

de l'air, la mobilité et les espaces publics. Le collectif avance 5 revendications très concrètes qui s'appuient sur des expériences menées dans d'autres villes, avec succès.

1. Instauration d'un péage urbain et des parkings de dissuasion en périphérie

Afin d'accompagner un changement réel, il est indispensable d'instaurer des mesures fiscales qui découragent le trafic automobile d'une façon significative. Plusieurs études démontrent la nécessité d'un péage urbain, pour arriver à cet objectif. Entre autres, Londres et Stockholm l'ont appliqué avec succès. Avec une «correction sociale» sur les paiements pour éviter de pénaliser les plus pauvres.

Des parkings périphériques doivent trouver leur place là où leur nom l'indique: en périphérie. A cause de la densité du trafic, de la population et du bâti à Bruxelles, les terrains en région bruxelloise sont des ressources rares et chères. Les terrains et budget de la Région de Bruxelles-Capitale doivent être alloués aux défis en matière de logement, d'enseignement et de transports en commun. Bruxelles doit donc responsabiliser les Régions flamande et wallonne pour qu'elles mettent en pratique leurs objectifs en matière de création de parkings, en amont des limites de la Région de Bruxelles-Capitale.

2. Des transports publics en sites propres pour toutes les grandes lignes et la tramification des lignes de bus importantes

Pour diminuer le nombre de déplacements en voiture et offrir des transports publics de qualité à toute la population bruxelloise et aux navetteurs, il est urgent de prendre sans tarder des mesures qui en augmentent la capacité. Pour arriver à répondre à temps à la demande croissante des usagers, la mise en site propre du réseau de bus

et trams doit devenir une priorité pour le prochain gouvernement. Ainsi que la réalisation rapide de la «tramification» des lignes de bus importantes. Pour arriver à cela, il est impératif que tous les niveaux de pouvoirs collaborent ensemble.

Le temps des travaux, la Région bruxelloise pourrait créer un fond pour aider les commerçants en souffrance et mettre en place une dynamique de relance commerciale une fois le projet mis en place. Car le tram n'est pas juste un projet de transports ou d'espace public, c'est aussi un «projet urbain» au sens plus large. Des primes à la rénovation ou l'implantation d'équipements pourrait être mises en place. Les communes y trouveraient, dès lors, un plus grand



A Bruxelles, la congestion automobile est la première raison de la délocalisation des entreprises. Contrairement à ce qu'affirment certains partis, un péage urbain, comme celui de Londres, améliorera la situation et gardera des emplois à Bruxelles. – CC

bénéfice. A Paris, la «tramification» a été l'occasion d'implanter, par exemple, des écoles ou une médiathèque.

3. Des espaces publics piétons de qualité en des lieux stratégiques. Favoriser et sécuriser la marche en ville

Donner plus d'espace public aux piétons n'est pas seulement une préoccupation environnementale. C'est aussi un axe sur lequel appuyer le développement économique, le commerce, l'horeca, le tourisme, la culture, le lien social entre les habitants. Les places publiques sont des lieux d'activités, de repos, de rencontre, d'occupation, de lien avec les façades. Or, à Bruxelles, ces espaces sont plus souvent occupés par des places de parking que par des bancs, des fontaines ou des éléments d'animations urbaines.

D'autre part, les rues des anciens quartiers commerçants de la capitale étouffent sous le trafic et n'incitent plus à la promenade. Les commerces en souffrent. Nous demandons au prochain gouvernement de favoriser à nouveau la marche en ville en prenant des mesures pour éviter les conflits entre voitures et piétons et favoriser un déplacement à pied rapide, confortable, sécurisé et agréable.

4. Des pistes cyclables sécurisées sur tous les axes importants

Le réseau cyclable bruxellois n'est pas digne d'une capitale moderne. Les villes qui ont fait le pari d'augmenter les pistes cyclables sécurisées ont vu immédiatement le nombre de cyclistes augmenter. Pourtant, même avec le peu d'aménagements présents aujourd'hui, l'utilisation du vélo est en hausse à Bruxelles. Entre 1999 et 2010, le nombre de cyclistes a triplé sur le réseau bruxellois. En 2011, Villo a loué plus de 2 millions de bicyclettes. Au lieu d'inciter à l'utilisation du vélo, l'infrastructure ne suit pas assez vite. Pourquoi, par exemple, l'avenue Louise, un des axes les plus fréquentés par les vélos, n'est pas encore équipée d'une piste cyclable en site propre entre la porte Louise et

Bral is de enige Nederlandstalige vereniging in Brussel die zich professioneel bezighoudt met zowel stedenbouw, mobiliteit als leefmilieu. Dat betekent uiteraard niet dat wij geen partners hebben waar we intensief mee van gedachten wisselen en waar wij van leren. Vaak hebben zij expertise waar wij inspiratie uit putten. Daarom geven we hen een plaats in onze Alert. Ze mogen van ons zeggen waar het voor hen op staat, wat voor hen het heetste Brusselse hangijzer is, waar ze van wakker liggen. Als dit in de lijn ligt van wat wij denken, zo veel te beter. Als we niet overeenkomen, geen probleem.



A Paris, la tramification n'est pas perçue comme une contrainte, mais comme l'opportunité de développer un projet urbain. – CC

le bois de la Cambre? Ce n'est pourtant pas la place qui manque: cette avenue fait 50 mètres de large et une piste cyclable n'occupera que 2 x 1,40 m, soit à peine 1,4% de la largeur disponible.

5. Financement de «Contrats d'axes», processus opérationnels pour mettre rapidement en place sites propres, pistes cyclables et piétonnisation

On souligne souvent la grande efficacité de l'outil «Contrats de quartier» qui fonctionne depuis des années et est même copié à l'étranger. Pourquoi ne pas s'en inspirer pour rénover l'espace public et la mobilité? Nous pourrions fixer une échéance de 4 ans, désigner un coordinateur «chef de projet», un bureau d'étude multi-disciplinaire, donner des moyens pour organiser l'étude, la concertation, la réalisation. A l'instar des Contrats de Quartier, chaque projet ferait l'objet d'une attention particulière. On imagine ainsi un «Contrat piste Cyclable Louise», un «Contrat piétonnisation Place du Miroir» ou un contrat

«Chaussée d'Ixelles» qui traiterait à la fois de la tramification du 71, de l'espace public et de l'activation de fonds pour dynamiser le commerce, rénover le logement, ou encore implanter une école, une crèche, etc. Cela créerait une dynamique particulière et la possibilité d'organiser plus efficacement la concertation entre un grand nombre d'opérateurs: Communes, STIB, Bruxelles Mobilité, société civile, etc.

Rien de révolutionnaire...

Ces cinq revendications n'ont rien de révolutionnaire ou de radical. Ces mesures sont une évidence pour nombre de villes. Le risque actuellement est de laisser les choses en l'état. Par crainte ou par manque de vision, Bruxelles prend du recul et la congestion automobile est en train de nous coûter cher: santé, perte de vitesse du commerce, image de marque négative, délocalisation des entreprises, sectorisation de quartiers défavorisés.

Pacome Béru (artiste, a fait notamment partie du groupe «Nadine» intervention sur l'espace public et la mobilité), Dag Boutsen (architecte, Doyen des facultés d'architecture Sint-Lukas Bruxelles et Gand), Chantal Collet (communication et médiatrice culturelle), Christophe Mercier (architecte, auteur de projet d'espaces publics), Benoit Moritz (architecte-urbaniste enseignant à la faculté d'architecture de l'ULB), Chloé Salambier (sociologue enseignante à la Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme [LOCI]), Nabil Sheikh Hassan (conseiller économique, porte parole «Pic Nic The Street»), Jeroen Verhoeven (expert mobilité auprès du BRAL), Fatima Zibouh (chercheuse, diplômée en sciences politiques [ULB] et titulaire d'un Master spécialisé en Droits de l'Homme [UCL])

De Nederlandstalige tekst vind je op <http://avance-brussels-vooruit.be>. Het debat gaat verder op facebook.



Inside Out XL © Paula Bouffloux



Jullie hoorden het her en der al waaien: Bral staat bij haar 40-jarig bestaan voor een belangrijk keerpunt. We maakten namelijk nieuwe strategische keuzes. En dat om beter in te kunnen spelen op de uitdagingen waar Brussel voor staat: stijgende armoede, dualisering, internationalisering, werkloosheid, lage scholing, mobiliteit, huisvesting,...

nu boven op onze agenda. Onze volledige meerjarenplanning vind je op onze website (*Meerjarenplan 2014-2018), maar met dit edito wilden we jullie, Alert-lezers, toch even waarschuwen.

Die nieuwe invalshoeken zullen invloed hebben op onze dagelijkse werking. Daarom moeten we ons ook buigen over hoe we in de toekomst gaan communiceren met jullie, met politici, met de media, maar vooral ook – en dat is

een ander doelpubliek, moeten we ons discours dan veranderen? Minder zakelijk, minder specialistisch, meer vulgariserend? Is Alert, Bralbrief of Facebook een goeie manier om onze boodschap te verspreiden, om in dialoog te treden? Waar moet onze energie eerst en vooral naar toe gaan? En hoe gaat dit Bral veranderen?

Om onszelf de tijd te geven om die vragen te beantwoorden en onze communicatie aan te passen, neemt Alert een tijdelijke *break*. Dit jaar zal er nog maar één Alert verschijnen, na-

melijk een feesteditie naar aanleiding van ons 40-jarig bestaan. In tussentijd kan je ons digitaal blijven volgen, via onze Bralbrief (schrijf je in via onze website), Facebook en Twitter. Wil je ons helpen bij dit proces of wil je ons laten weten hoe zeer je aan je papieren Alert bent gehecht: stuur ons een mailtje of bel ons op!

Dus: tot in januari 2015, met een Alert 2.0... of een ander resultaat. We houden jullie op de hoogte!

Sarah Hollander,
voorzitster Bral

Alert gaat er even uit

Die nieuwe strategische keuzes zullen zichtbaar worden in onze werking. En dus ook in onze communicatie. Waarbij we meteen één drastische, maar tijdelijke, maatregel nemen: je hebt nu de laatste echte Alert van 2014 in je handen! We leggen even uit.

Bral kiest de komende jaren voor een aantal nieuwe invalshoeken in onze werking. Bedoeling is om onze impact op Brussel nog te vergroten. Betere luchtkwaliteit, een sociale en groene economie, betere *governance* en meer dialoog en interactie met groepen die we vandaag minder bereiken, staan

nieuw voor BRAL – met etnisch-culturele minderheden, met kansengroepen, met zelforganisaties, met mensen uit de sociaal-artistieke sector, met socio-culturele middenveldorganisaties die we nog niet kennen,...

Alert is vandaag een belangrijke schakel in onze communicatie, maar er zijn ook onze persberichten, onze website, de Bralbrief, Facebook, Twitter,... en natuurlijk ook onze publieke vergaderingen, debatten, politieke contacten, etc. Verschillende vragen komen hierbij naar boven. Als we willen dat onze visie op Brussel ook ingang vindt bij