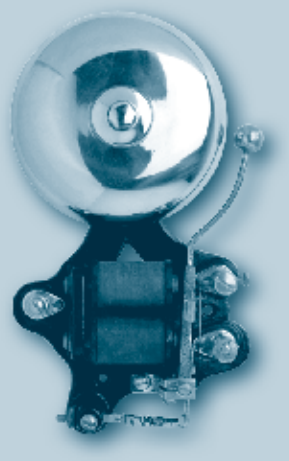


ALERT

EEN UITGAVE VAN BRAL VZW

federatie voor actieve bXlaars

Afzender :	België - Belgique
Bral vzw Zaterdagplein 13 1000 Brussel	P.B. - P.P. BRUSSEL X BC 6381

jaargang 18 - **nummer 332** - juli-augustus 2007
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

de lijn van bral

kering?

'Ons land is een land in de kering.' Volzin die de formateursnota opende en verder antwoord bood op de grote uitdagingen van vandaag. Zoals slimme kilometerheffing: een belasting op je autogebruik die varieert in functie van plaats, tijdstip, gereden kilometers en rekening houdt met je uitstoot. Zelfs de partij van de formateur had dat concept in haar verkiezingsprogramma staan. In 2011 kunnen we het samen met Nederland invoeren. We hoopten dat deze nieuwe heffing zou kaderen in een prille vergroening van de belastingen: vervuiling takseren in plaats van arbeid.

Maar de onderhandelingen namen een valse start. De formateursnota bleef vaag. We lezen dat de regering het gebruik aanmoedigt van openbaar vervoer en carpoolen. Maar de federale bevoegdheid over fiscaliteit schoof de formateur van zich af : "Met de Gewesten sluit de regering een samenwerkingsakkoord over een vergroening van de belastingen op voertuigen".

Eén verrassend lichtpuntje: een zeer voorwaardelijke en schuchtere aanpak van de bedrijfswagens. Alleen de aankoop zou nog aftrekbaar blijven en de brandstof voor 50%. Als dat er komt, moeten we dan blij zijn of klasseren we het toch maar als een dooie mus?

Sarah Hollander
Voorzitter

Meer over vergroening van belastingen en kilometerheffing vind je in het federaal memorandum van de milieubeweging op W www.bralvzw.be/leefmilieu

Het gewestelijk huisvestingsplan en de Stad Brussel mikken op 6000 nieuwe woningen. Gaan we voor duurzame stedelijkheid of plaatsen we het fermette-gevoel over naar Brussel?

zeker wonen

hoe dichter, hoe warmer

Vaak slaan bewoners hier alarm wanneer de overheid nieuwe woonprojecten plant in hun buurt. Andere steden bewijzen nochtans dat een dichtere bebouwing toch kwaliteitsvolle buurten oplevert.

"Stadsvlucht blijft groot", koppen verschillende kranten in augustus. Duizenden mensen verlaten jaarlijks de stad. Kinderen zijn vaak een doorslaggevende factor in die beslissing. Andere grote ergernissen van de verhuizers zijn de verkeersdrukte, het lawaai, het vuil, de onveiligheid. Een VUB-onderzoek toont bovendien aan dat de Vlaming nog steeds op zoek is naar een huis met een tuin in een groene omgeving.

Een slechte zaak voor de gemeenschap want collectieve voorzieningen aanleggen (bijv. openbaar vervoer), valt veel duurder uit in het buitengebied. Een postbode bedeelt binnen eenzelfde tijdspanne veel meer mensen in stedelijk gebied. Ook voor leefmilieu is stadsvlucht een ramp. Al die investeringen en verplaatsingen zorgen natuurlijk voor extra uitstoot van CO_2 en fijn stof.

4-gevelwoning

Politici willen de stadsvlucht vaak oplossen via fiscale maatregelen: verlaging van onroerende voorheffing, een stadskorting... Maar fiscale stimuli alleen kunnen niet op tegen de vlucht

vervolg pagina 2

vervolg van pagina 1

voor verkeersdrukte en lawaai want de kern van het probleem blijft.
Veel mensen opperen een andere oplossing: de rand met eigen wapens beconcurreren. Of met andere woorden, Vlaamse of Waalse woonomstandigheden bieden binnen het Brussels gewest: 4-gevel eengezinswoningen, verkavelingen op z'n Vlaams. Dit zou kunnen want de komende tien, vijftien jaar zullen er in Brussel vele duizenden nieuwbouwwoningen verrijzen, soms op grote terreinen.

nadelen van de stad

De milieubeweging ziet heil in een andere oplossing nl. de binnenstad leefbaarder maken. Eigenlijk komt het hier op neer: het voordeel van de rand is de ruimte, het voordeel van de stad is de negatie van ruimte (dichtheid, alle voorzieningen op relatief korte afstand). De een kiest voor ruimte, de ander verkiest dichtheid. De nadelen van dichtheid kunnen we opvangen door straten te vergroenen met klimplanten, groendaken en door de autobereikbaarheid van de binnenstad terug te dringen. Hierdoor vermindert de drukte, de luchtvervuiling en de geluidsoverlast. Zo kan de rendabiliteit van het openbaar vervoer toenemen.

Met deze veranderingen kunnen de voordelen van de stad eerlijk concurreren met de voordelen van het buitengebied. De nadelen van het buitengebied wegen immers zwaarder naarmate ons wegennet dichtslibt: de grote afstand tot werk, culturele activiteiten of kleinhandel en de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden alsmaar problematischer.

duurzame dichtheid

De essentie van de concurrentiestrijd tussen stad en platteland zit 'm dus in de dichtheid of densiteit. Voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is 25 woningen per hectare een stedelijke dichtheid. Volgens Nederlands onderzoek is dit suburbaan en begint stedelijkheid vanaf 40 tot 60 woningen per hectare. Centrumgebieden overstijgen makkelijk de 60 woningen per hectare. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt gemiddeld, volgens onze eigen berekening, ongeveer 36 woningen per hectare op de bebouwde oppervlakte.

Meestal hoor je over die dichtheid van het centrum spreken in negatieve bewoordingen. Zelfs actieve, breeddenkende bewoners binnen de wijkcomités zien dichtheid als een bedreiging. Zij ervaren een nieuwbouwproject in hun buurt als een noodzaak. Slechts enkelen beschouwen extra bebouwing als een kans op meer openbaar vervoer of winkels. Volgens Britse stedenbouwkundigen heb je bijvoorbeeld minstens 2 000 mensen nodig om een buurtwinkel rendabel te maken. Ook voor scholen, sportinfrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer is een minimumdichtheid nodig. Een dichtbevolkte buurt kun je ook autoluw houden door parkeerplaatsen aan te leggen ver van de woningen. Mensen kunnen nl. te voet naar de bakker of nemen de sneltram naar het centrum. In verkavelingen blijven mensen daarvoor aangewezen op de auto.

bij ons?

De weerstand bij bewoners tegen dichte nieuwbouwprojecten is enigszins te begrijpen. Decennia lang waren nieuwe woonprojecten hoofdzakelijk monofunctionele slaapblokken rond een kortgemaaid gazon. Autobuurten. Dat we die soort keuzes maakten in de jaren zeventig is ook te verstaan: we kenden toen de gevolgen nog niet van een overmaat aan auto's.

Vandaag kennen we ze wel en kan Brussel bewijzen dat kwalitatieve nieuwbouw mogelijk is. We zijn op een punt aanbeland dat we projecten als Kronsberg kunnen realiseren (zie kader). Er zijn de verschillende Gebieden van Gewestelijk Belang zoals Thurn & Taxis waarop gebouwd zal worden. Het gewestelijk huisvestingsplan wil vijfduizend nieuwe woningen realiseren op zes jaar tijd. Daarenboven heeft ook de stad Brussel een plan om duizend woningen te bouwen binnen deze ambtstermijn.

nieuwe wijk in Hannover

gezinsvriendelijke dichtheid

Een prachtig voorbeeld van een dichte, leefbare buurt is Kronsberg, een nieuwe wijk met een bebouwbare oppervlakte van 150 hectare aan de rand van Hannover (Duitsland). Hier verrijzen 6 000 woningen voor 15 000 bewoners. Dat geeft dus een stedelijke dichtheid van een goede veertig woningen per hectare. Toch oogt deze wijk groen en rustig.

Kronsberg is een ecologische wijk. De straten zijn autoluw. Het regenwater wordt opgevangen en gebruikt in de huishoudens. Bij overvloedige regenval stroomt het water in grindbekkens waar het langzaam in de bodem infiltreert. Veel van de woningen zijn passiefhuizen: doorgedreven isolatie maakt dat ze in principe geen verwarmingsinstallatie meer nodig hebben.

De groene ruimtes zijn voor een groot stuk collectief maar elke woning heeft een privé buitenruimte. De gelijkvloerse woningen een eigen tuin, de appartementen een terras. De binnenruimtes tussen de huizenblokken zijn bespikkeld met speeltuintjes, banken en barbecues. Er zijn in de wijk ook nog twee parken van één hectare en verscheidene groene linken met het omliggende landschap.

evenwichten

Het terrein is voor tachtig procent in handen van de stad en wordt ontwikkeld in verschillende publiek private samenwerkingen. De bouwhoogtes variëren van twee tot vijf bouwlagen. Enkele honderden woningen zijn rijhuizen. Het aanbod van uiteenlopende soorten woningen zorgt voor een sociaal evenwicht. Koopwoningen van diverse groottes (tot zeven slaapkamers!) liggen naast sociale woningen. Verschillende appartementen zijn uitgerust om andersvaliden te huisvesten.

Ook heel belangrijk voor de levenskwaliteit: er is plaats voor winkels en collectieve infrastructuur. En vóór de eerste verhuiswagen arriveerde, was alle openbaar vervoersinfrastructuur aanwezig. Het centrum van de stad ligt op twintig minuutjes met de tram. Geen enkele bewoner moet verder dan zeshonderd meter wandelen om een station te bereiken.

jonge wijk

Zeven jaar geleden startten de werken. De helft van de woningen is af en er wonen zesduizend mensen. Nu al is te zien dat het concept gezinsvriendelijk is. De wijk is niet enkel in bouwjaren de jongste van de stad, ook de samenstelling van de bewoners is de jongste: vijfentwintig procent is er jonger dan achttien. Nergens in de stad heeft men meer aandacht besteed aan de planning voor jonge gezinnen. De gebruikte planningstrategie werkt.

Zie www.kronsberg.info (spijker je Duits bij) en www.sibart.org over Kronsberg e.a.

De dichtheid van Kronsberg maakt winkels, bars, culturele infrastructuur mogelijk.

Veel collectief groen met waterpartijen in Kronsberg.

vervolg pagina 3

vervolg van pagina 2

Heembeek, stad of dorp?

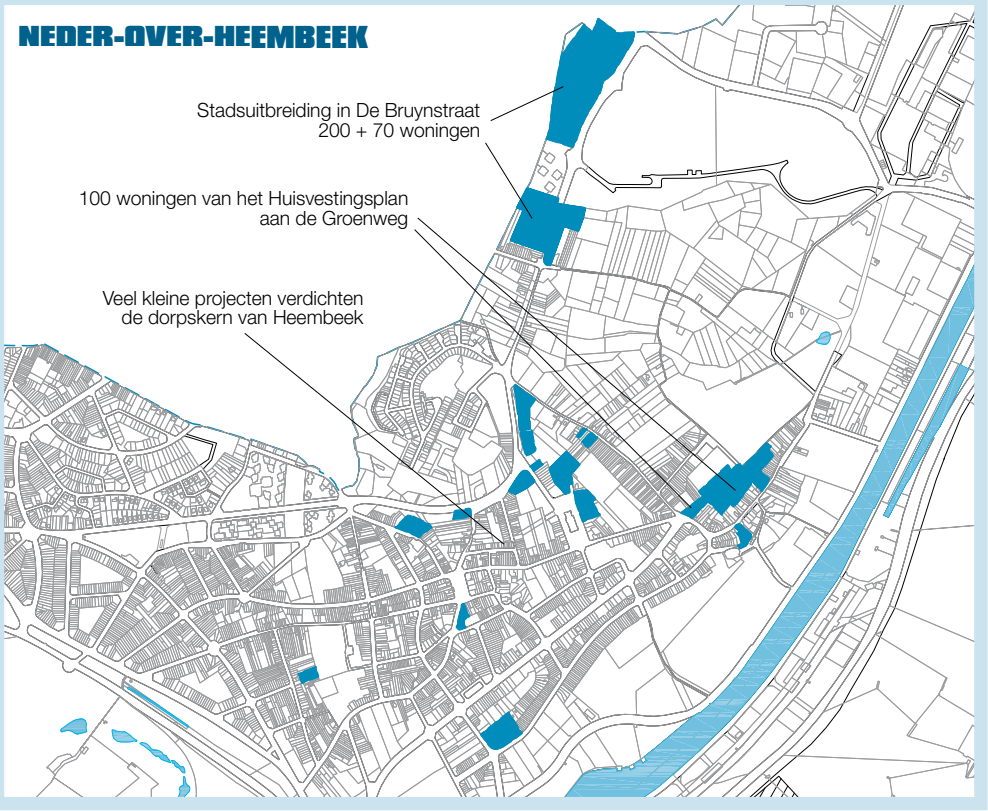
De grootste grondreserves in handen van de stad Brussel liggen in Neder-over-Heembeek. Heembeek zal in de volgende jaren aanzienlijk wat nieuwe woningen tellen. Het Gewest plant er tweehonderd sociale woningen en de Stad plant er ongeveer vijfhonderd gemengde woningen.

Het grootste bouwproject in Heembeek bevindt zich in de Bruynstraat, aan de overkant van het Militair Hospitaal. Hier komen tweehonderd woningen. Verderop bouwt de Stad nog eens zestig à zeventig eengezinswoningen. Hoewel deze zones bijna op de grens liggen met het Brussels gewest, zijn dit echt stedelijke uitbreidingszones. De morfologische grens van de bebouwde zone valt samen met de Gewestgrens. Het grootste project in het Huisvestingplan is de bouw van honderd woningen aan de Groenweg. De andere bouwplannen betreffen inbreidingen van de Heembeekse kern. Deze zullen Heembeek een dichter en stedelijker karakter verlenen.

visie?

Er is een nauwe samenwerking tussen de Stad, het ocmw van Brussel, de grondregie en de privé sector. Stad en ocmw stelden een charter op met richtlijnen voor de nieuw te realiseren woningen om een duurzame stadsontwikkeling te garanderen. Aandachtspunten zijn afvalverwerking, hemelwaterrecuperatie, gebruik van hernieuwbare energie en isolatiewaarden van woningen.

Spijtig genoeg blijven we qua integrale planningvisie op onze honger zitten. De bouw van enkele honderden woningen zal een grote impact hebben op Heembeek. Heel de mobiliteit moet er omgegooid. De Bruynstraat ligt te ver van Heembeek-centrum om van de voorzieningen te kunnen genieten. Het is echter twijfelachtig of buurtvoorzieningen zullen kunnen overleven op de site zelf voor een vijfhonderd nieuwe bewoners. Moeten we er streven naar een nog hogere dichtheid? Zal goed openbaar vervoer volstaan? Idem voor de Groenweg. Blijkbaar heeft de overheid nog geen antwoord op deze vragen. De Stad zegt ons dat ze in september een globale studie wil bestellen die ondermeer de dichtheden en volumes zal bepalen in functie van de draagkracht van Heembeek. Die studie komt rijkelijk laat want het Gewest hoopt tegen eind dit jaar haar project voor de Groenweg al in te dienen voor een vergunning.



Kaart: Grondregie van de Stad Brussel.

leefbare buurt

wandel je groen

Ken je de Groene Wandeling? De fiets- en wandeltocht van de gewestelijke administratie 'Leefmilieu Brussel'? Deze tocht door het Brusselse groen zal tegen 2009 het volledige Brusselse Gewest omringen. Maar ook Neder-Over-Heembeek heeft een Groene Wandeling…

heembeek, een stuk natuur

De tweetalige vzw Groene Wandeling/Promenade Verte ziet in 1993 het levenslicht onder impuls van de werkgroep Leefmilieu van Gemeenschapcentrum Heembeek-Mutsaard en de toenmalige schepen voor groene ruimte. De drijvende kracht achter het idee, Fien Meiboom, vindt het tijd worden om het groene karakter van Heembeek in de kijker te zetten. De vereniging slaagt erin vijf wandelroutes aan te leggen door de Heembeekse natuur en start er geleide bezoeken. De vzw hoopt dat de Stad Brussel haar de toelating geeft om het onderhoud en de bewegwijzering te verzorgen.

De vzw is meer dan een wandelclub. De huidige voorzitter Benoît Elleboudt ziet de vereniging als een degelijke gesprekspartner voor de overheid en als verdediger van de Heembeekse belangen. Zo is de vereniging niet tegen de nieuwe bouwprojecten zolang het dorpse en groene karakter van de wijk behouden blijft.

heembeek, een antenne

De gewestelijke Groene Wandeling en de wandelingen van de vzw liggen op een boogscheut van elkaar. De Heembekenaren proberen die te linken of zelfs de gewestelijke Groene Wandeling om te buigen tot in Heembeek. Dit laatste is allicht een brug te ver maar de kans zit er dik in dat de Heembeekse wandelingen een 'antenne' worden op de gewestelijke wandeling.

Als we wat verder dromen zouden we zelfs tot intergewestelijke samenwerking kunnen komen: één van de wandelingen in Heembeek negeert namelijk de gewestgrens en loopt moeiteloos door tot in het hart van domein 'Drie Fonteinen' in Vilvoorde.

heembeek, een dorp

"Heembeek is nog een dorp temidden de stad", benadrukt Jean-Pol Van Steenbergen, centrumverantwoordelijke van Heembeek-Mutsaard. Compleet met lokale heilige en processie. Op 9 juni vieren de Heembekenaren de verjaardag van hun Sint-Lendrik met een 'heerlijke' wandeling naar Drie Fonteinen. Na een avondje kaas en brood en St.-Lendriksbier, keren ze 's nachts terug bij fakkellicht. Nog een aanrader voor je agenda: een geleid bezoek aan de heraangelegde 'Drie Fonteinen' in Vilvoorde op 14 oktober. Een samenwerking van vzw De Groene Wandeling en het gemeenschapscentrum.

de onzichtbare economie

Brusselaars hergebruiken veel. Iets meer zelfs dan in Vlaanderen. Maar de kringloopcentra zijn een kluwen en de overheid bestraft hen wanneer ze afval durven in te zamelen.

Vlamingen die neerstrijken in deze stad en op zoek gaan naar een Brussels equivalent van de Kringwinkel, merken onvermijdelijk dat het ene gewest het andere niet is. In Brussel hebben we wel een soort kringloopcentra maar zonder herkenbaar logo of concept zoals de Kringwinkels. De centra die er zijn, hebben ook geen duidelijke gemeenschappelijke naam. Er bestaat nl. geen vlotte Franse vertaling voor het woord 'kringloop'. De sector zelf gebruikt volzinnen als 'entreprises de l'économie sociale focalisées sur le réemploi'.

Daarmee raken we een van de belangrijkste problemen: hergebruik is niet zichtbaar of herkenbaar in Brussel.

kom maar in de Kring

Dat wil niet zeggen dat de kringloopcentra ongeorganiseerd zijn. Zesenvijftig 'bedrijven uit de sociale economie die zich bezig houden met hergebruik', kringloopcentra dus, zijn verenigd in de Franstalige koepelorganisatie Ressources. Tien daarvan zijn actief in Brussel. Enkele van die tien klinken vertrouwd in de oren: Spullenhulp, Leger des Heils, Oxfam… Al deze bedrijven zamelen gebruikte producten in en verzinnen er een nieuw leven voor. Sinds kort leeft de idee voor een gemeenschappelijke naam om de zichtbaarheid van de sector te verhogen hoewel nog niet iedereen overtuigd schijnt van het nut of de haalbaarheid van zo'n uniformisering. Er zijn ook veel verschillen tussen de 'bedrijven' onderling. Sommige leggen zich toe op textiel, andere op huishoudtoestellen… Ook de aanpak is telkens verschillend. Zo'n eenmaking is allicht een rijpingsproces.

doe je eigen Ding

De Brusselse leden van Ressources zamelen per Brusselaar bijna zes kilo goederen in. Meer dan drie kilo per hoofd krijgt via hen een nieuw leven. Het hergebruikspercentage ligt daarmee hoger dan in Vlaanderen. De stedelijke en sociale context van Brussel zorgt mogelijk voor de grotere cliënteel.

"Om te groeien, moeten we ons specialiseren," zegt een van de vertegenwoordigers van de sector. Op de eerste plaats in herstellingen, niet in verkoop. Een bedrijf kan verkopen wat een ander heeft hersteld. Dat gebeurt nu te weinig (Oxfam schuift bijv. wel pc's door naar Spullenhulp).

De verschillende Brusselse hergebruiksbedrijven zijn onderling nog te weinig complementair. Nochtans kunnen ze niet allemaal over de knowhow en de apparatuur beschikken om meubels, computers, fietsen… te herstellen. Een gespecialiseerd fietsenatelier heeft bijvoorbeeld meer wisselstukken dan een atelier voor alles en nog wat. Veel mensen zien heil in gespecialiseerd hergebruik van bouwmateriaal: ramen, radiatoren en wastafels.

D'zame O'wikkeling

Het Platform Aanval op Afval, groepering van buurtcomités en terreinverenigingen die ijveren voor een afvalarme stad, verwacht dat de hergebruiksbedrijven een grotere rol krijgen in de strijd voor een beter leefmilieu. Sensibiliseren over consumptie en de manier waarop mensen met dingen omgaan moet haalbaar zijn. Kunnen we de kringloopcentra niet laten uitgroeien tot centra voor duurzame ontwikkeling? Door cafés, showrooms, restaurants of vergaderzalen te voorzien in het hart van die grote kringloopwinkels, kunnen ze ook een functie vervullen als informatiecentrum. Gemeentelijke stewards en stadswachters kunnen van daaruit opereren.

meewerken aan Ophaling

Een delicaat onderwerp is de overheidssteun. De huidige Brusselse regering heeft de subsidies voor elke ton hergebruikte goederen sterk verhoogd: van vijfendertig naar zestig euro per ton. Hoger dan wat het Vlaams Gewest betaalt. Daar bovenop is er een kleinere subsidie voor de restfractie die naar de recyclage gaat. Maar de Vlaamse centra krijgen ook nog een heel belangrijke financiële injectie van de Gemeenten terwijl in de hoofdstad geen enkele Gemeente bijdraagt aan hergebruik. De sector wil daarom structurele samenwerking met de Gemeenten, waarbij de kringloopcentrums mee instaan voor ophaling van huisvuil.

geen straf maar Beloning

Dat strookt ook met de taak die het Platform Aanval op Afval in 2004 weggelegd zag voor de kringloopsector: een sleutelrol spelen in de ophaling. Maar zover zijn we nog niet. Op dit moment worden de kringloopcentra niet beloond maar bestraft voor het afval dat ze ophalen. Al wat niet geschikt is voor hergebruik of recyclage, gaat naar de verbrandingsoven. Voor elke ton verbrand afval moeten de kringloopcentra een gepeperde honderd en tien euro betalen aan het publiek-private ovenbedrijf. Een schril contrast met de zestig euro subsidie per verkochte ton.

Zo neemt het Gewest met de ene hand dubbel en dik terug, wat het met de andere uitgeeft. Logisch toch dat de kringloopcentra terughoudend zijn om de ophaling van producten te verhogen. Initiatieven als containers plaatsen, langs gaan op het einde van rommelmarkten en dergelijke levert hen, zeggen verschillende deelnemers aan de ronde tafel, in de eerste plaats rommel op. De sector houdt daar liever z'n handen van af, met als gevolg dat veel van die rommel – helaas – op straat belandt.

Je kunt de verslagen van de ronde tafels over sensibilisering en hergebruik lezen op W www.bralvzw.be. Surf 'leefmilieu' en dan naar 'afval'.

De kringloopcentra kunnen een grotere rol spelen bij de ophaling maar hebben daar geen baat bij

Afval naar de maaN

Het meerjarig afvalplan 2003-2007 van het Gewest Brussel loopt dit jaar af. Het Gewest werkt aan een nieuw meerjarig plan dat in 2008 in werking moet treden en het afvalbeleid de komende vijf jaar zal bepalen. Bral vzw organiseert overleg tussen het 'terrein' en de overheid om dat nieuwe afvalplan te stofferen. We doen dat in samenwerking met het kabinet van de Minister van Leefmilieu. In juni lanceerden we een tweede initiatief: een ronde tafel over hergebruik in Brussel. Dit artikel put uit de debatten.

rechtzetting

In Alert 331 berichtten we over het voornemen van de Lijn om haar bussen die uit de Druivenstreek komen te laten stoppen aan Hermann Debroux. Momenteel rijden de bussen langs de Waversesteenweg tot aan de stations Etterbeek en Brussel Schuman. Volgens de exploitatiedienst van De Lijn is er geen sprake van zulke plannen.

belangenbehartiging en participatie bij planning

In oktober komen deelnemers uit verschillende landen naar Brussel voor APaNGO, ons Europees uitwisselingsproject. Eén van de eerste Europese projecten die in kaart brengen hoe bewoners invloed kunnen uitoefenen op ruimtelijke ontwikkelingsplannen op regionaal niveau. Het interimrapport (online beschikbaar) geeft conclusies over 'belangenbehartiging, participatie en NGO's bij planvorming' en op 29 en 30 oktober kun je komen luisteren en discussiëren op de APaNGO closing conference.

Er staan vier wandelingen op het programma die telkens inzoomen op een discussiepunt in verband met participatieve planning. In de Europawijk bekijken we het conflict tussen projecten van transnationaal belang en lokale noden. Op t&t buigen we ons over publiek-private samenwerking. De toer Malibran-Flagey gaat over de rol van audio-visuele media in participatieve planning. En in Neerpede vragen we ons af wie de stakeholders zijn in planning van weinig bevolkte gebieden.

Deze onderwerpen komen de dag erna terug in workshops met deelnemers uit Londen en Amsterdam. Een vijfde workshop zoomt in op 'branding' in multiculturele wijken, een participatieve techniek om te zoeken naar de identiteit van een buurt. Verder is er een 'ideas market place' en een engagement box. Als dat niet sjiek is...

Meer info en inschrijvingen op W www.apango.eu en via E hilde@bralvzw.be.

inspraak scheurt z'n broek aan Rogier

participatieproces te krap bemeten

Midden juli. Bewoners en verenigingen doen hun laatste zegje op de overlegcommissie over het Rogierplein. Weerom is mobiliteit de grote twistappel. Nochtans ging het project gepaard met een participatief proces. Al in het bestek voor de architectuurwedstrijd stond de verplichting om daaraan mee te werken.

Het Gewest klopte aan bij Bral met de vraag om zich daarover te ontfermen. Bral vindt voorafgaandelijk overleg bij grote stedenbouwkundige dossiers essentieel want een openbaar onderzoek, het tot nu toe gedoodverfde 'participatie'moment, komt pas op het eind van een project wanneer alles vastligt. Bral aanvaardt de opdracht en slaat de handen in elkaar met de vzw Periferia. Samen organiseren we drie grote plenaire zittingen, workshops en interventies op straat om de mening van alle betrokkenen te vragen.

Wars van de participatie kregen interparking en de hoteleigenaars 'hun' parkingingang op het plein. Het Gewest zwicht. © ieb/philippe meersman

X-small participatie

Moeilijkheid is dat de marges van participatie smal zijn: de plannen liggen al voor een groot deel vast en na veel vijven en zessen moet de mobiliteitskwestie buiten het participatieproces blijven. Frustratie bij bewoners, organisaties en bedrijven die meedoen aan de overlegmomenten!

De deelnemers hebben uiteenlopende vragen (bewoners vragen zitgelegenheid, waterpartijen en meer groen). Het studiebureau xdga neemt die kleinere voorstellen schoorvoetend op. We kunnen deze onderwerpen de 'software' van het project noemen, ingrepen die veranderen met de politieke wind. Maar voor de deelnemers aan participatieve vergaderingen hangt het succes van de heraanleg toch vooral af van een goede 'hardware', de structuur van het plein, de organisatie van de mobiliteit. Tijdens het overleg komen de deelnemers daarom telkens terug op de mobiliteitskwesties.

parkings en bussen

Fietsersbond Brussel, Inter-Environnement Bruxelles, het Rogiercomité en Bral vzw vatten hun kritiek op de mobiliteitskwestie samen in drie puntjes.

Ten eerste komt er onder druk van de hoteleigenaars een ingang op het plein naar de parkings. Daardoor moeten auto's de voetgangerspromenade kruisen zodat deze aan kwaliteit inboet. Ondanks negatief advies van de administratie werd er een vergunning voor afgeleverd.

Ten tweede komen er nog eens honderdvijftig parkeerplaatsen bij. En de omgeving van Rogier telt al zo'n drieduizend parkings, in een van de qua openbaar vervoer best bediende zones van België.

Ten derde zorgen de bussen in de Vooruitgangsstraat voor veel geluidsoverlast (tot 1 500 bussen per dag!). Leefmilieu Brussel beschouwt de Vooruitgangsstraat als een groot zwart punt. Hoewel veel bussen het laatste stuk leeg afleggen, blijft het Noord als busterminal een belangrijke schakel voor de Lijn. Het Gewest en de Lijn bestuderen momenteel of ze bussen kunnen omleiden via de Albert II laan waar toch niemand woont. In de vroege herfst zou een oplossing uit de bus komen.

besluit

Ook dit overleg kwam in feite te laat. Als we in de toekomst alle suggesties en belangen kunnen oplijsten vóór de plannen getekend zijn, ook over mobiliteit, heraanleg en andere 'hardware', kan de overheid aan de hand hiervan beslissingen nemen (met motiveringsplicht) en zo al een uitgebreid lastenboek aan de ontwerpers voorleggen. De concrete invulling van het plein kan dan wel achteraf gebeuren, via enquêtering en workshops. (Met dank aan Tim Cassiers.)

de straat is van ons!

…is de slogan van de Week van Vervoering 2007. Omdat de autodominantie ons vervreemdt van het openbaar karakter van de straat, brengen buurtcomités, verenigingen en actiegroepen, van 16 tot en met 22 september, een ander Brussel in beeld. Met de steun van het Gewest.

actie!

We roepen iedereen op om mee actie te voeren met Place o Velo, Kroonlaanfietsers en Velofiets@Jette, op fietsroutes 9 & 11 en op de Kroon- en Troonlaan en om heel de week een 'zaadje bij te dragen' aan een auto-moestuin van Friends of the Earth Bruksel. Zie W www.bralvzw.be.

lokaal in je wijk

Verder zijn er debatten en ludieke activiteiten, een mobiliteitshappening van en een eigenzinnige 'reclaim the streets'. Gracq en Fietsersbond trappen op 22/9 een nieuwe campagne in: 'Winkelen per fiets!'. Scholen en gemeenten slaan de handen in elkaar voor een 'anders mobiel Brussel' en tot slot organiseert het collectief 'Sit & Listen' samen met Bral en Ieb een audiovisueel concert op 22/9 vanaf 20.00 uur op het Albertinaplein.

autoloze zondag

Da's op 23/9 genieten van 160 km² autoluw Brussel! Van 09.00 uur tot 19.00 uur vinden er in heel de stad activiteiten plaats: het dorp van de positieve economie (waar Bral stand houdt), Landelijk Brussel, het mobiliteitsdorp Mobilissimo, de fietshappening Beau Vélo de Ravel, de fietsparcours van Pro Velo, spontane buurtfeesten…

Hou de webstek W www.autolozezondag.irisnet.be geregeld in de gaten.

Traditioneel publiceert Bral ook een Alert 'speciaal mobiliteit'. In je (elektronische) bus te vinden aan de vooravond van de Week van Vervoering.

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 een selectie van aankondigingen van de belangrijkste openbare onderzoeken. Je leest ze allemaal op http://www.bralvzw.be/OO.html Contacteer dina@bralvzw.be voor de tussentijdse oogst.

ELSENE

handel – Herdersstraat 2-4

Immo Defacqz-Livourne vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de verdiepingen van commerciële opslagplaatsen in handel toegankelijk voor het publiek, de verplaatsing van de lift en de wijziging van de gevels.

handel – Elsensesteenweg 106

Montagne St-Jacques NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de totale bedekking van het perceel op het gelijkvloers om de handel uit te breiden en de inrichting van 3 appartementen op de verdiepingen.

HAREN

gewijzigde plannen Hoek Twyenincksstraat - Kasteelhof

Casa Cotta vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een flatgebouw en het vellen van 5 esdoorns.
Tot 7/09/2007
Overlegcommissie op 18/09/2007

KOEKELBERG

buurtcentrum Herkoliersstraat 15-17

Gemeente Koekelberg vraagt stedenbouwkundige vergunning met effectenverslag voor de bouw van een Gemeentelijk Buurtcentrum.
Tot 10/09/2007
Overlegcommissie op 19/09/2007

LAKEN

kliniek – A. Van Gehuchtenplein 4

Ziekenhuisvereniging Brussel en Schaarbeek vraagt 2 stedenbouwkundige vergunningen en 2 milieuvergunningen IB met effectenverslag voor de afbraak van het paviljoen Y en de bouw van een nieuw gebouw als polikliniek (G+2-3) langsheen de Rommelaerelaan met ondergrondse parking voor 136 wagens alsook de bouw van het gebouw VIS (G+2+D) voor medisch-technische diensten met een ondergrondse garage langsheen de JJ. Crocqlaan.
Tot 7/09/2007
Overlegcommissie op 18/09/2007

NEDER-OVER-HEEMBEEK

industrie De Bejar- en De Tyraslaan

Primo Group vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag om bomen te vellen en de bouw van een groot industrieel gebouw met burelen, diverse werk- en opslagplaatsen en een openluchtparking voor 73 wagens in een beplante eigendom van +3 000m².
Tot 6/09/2007
Overlegcommissie op 18/09/2007

SCHAARBEEK

verkaveling – Goossensstraat 18

Renovas vzw vraagt verkavelingsvergunning voor de verkaveling van het terrein in 3 loten.
Tot 10/09/2007
Overlegcommissie op 21/09/2007

CHU Brugman Schaarbeekse Haardstraat 36 - Britsierslaan 11

Gemeente Schaarbeek vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van het landschap Brien van de CHU Brugman.
Tot 10/09/2007
Overlegcommissie op 21/09/2007

woonwijk Samenwerkersplein, Ravotterij- en Ontwikkelingstraat

FOD Mobiliteit en Vervoer vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de openbare ruimte van de sociale woonwijk 'Victor Bourgeois' met name de herinrichting van parkeer- en circulatiezones, de vergroting en de renovatie van de voetpaden, het vellen van 5 bomen en de restauratie van de beplantingsparterres, de trappen en de grondmuren.
Tot 26/09/2007
Overlegcommissie op 11/10/2007

SINT-GILLIS

wijziging – Roemeniëstraat 27

Ikonimo BVBA vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de verbouwing met wijziging van het volume, het aantal, de verdeling van de woningen en de wijziging van bestemming.
Tot 12/09/2007
Overlegcommissie op 25/09/2007

SINT-JANS-MOLENBEEK

wijkcontract 'Westoevers'

Gemeente Sint-Jans-Molenbeek vraagt basisdossier BBP begrensd door de Gentsesteenweg, J. Scholss, Celidéestraat, B. Pironlaan, De Rudder-, J.B. Janssen-, Osseghem-, J. Vieujant-, Dubois-Thorn-, Vandenpeereboom-, J.B. Decock-, Vier-Winden, Kortrijk-, Karperstraat en het Zwarte Vijversplein.
Tot 14/09/2007
Overlegcommissie op 25/09/2007

handel De Ribaucourtstraat 153-155

Euro Immoland vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van een gebouw van klasse 3 op het BBP 'Leopold-II' en de oprichting van een gebouw (G+4) met een handelsgelijkvloers (1 871m²) en 16 wooneenheden op de verdiepingen en 32 ondergrondse parkeerplaatsen.
Tot 11/09/2007

GSM – Mirtenlaan 25

Belgacom Mobile NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de inplanting van een telecommunicatiestation door de plaatsing van 12 antennes op het dak.
Tot 11/09/2007
Overlegcommissie op 25/09/2007

St-Michelsite Vandenboogaerdestraat 116

Sofinsud SA vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de afbraak van een deel van de St-Michelsite en de reaffectatie van het gebouw naar de straat en de wijziging van de voorgevel, de bouw van 2 verdiepingen op het dak (blok a) voor 773m² handelgelijkvloers, 3 462m² productieactiviteiten van immateriële goederen op het gelijkvloers, 1ste, 2de en 3de verdieping en 41 wooneenheden alsook de oprichting van 2 ondergrondse verdiepingen voor 157 wagens.
Tot 11/09/2007
Overlegcommissie op 25/09/2007

GSM – J. Vieujantstraat 24/26

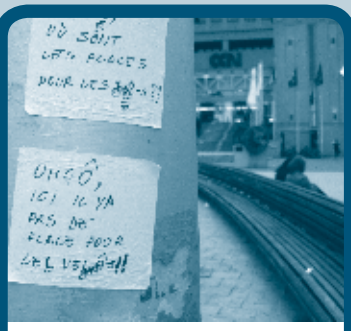
Base NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de inplanting van een telecommunicatiestation op het dak door de plaatsing van 4 antennes en 2 draadloze bundels op een 4,50m hoge mast.
Tot 11/09/2007
Overlegcommissie op 25/09/2007

VORST

industrieel gebouw Lusambostraat 75

Milcamps SA vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning voor de uitbreiding van een industrieel gebouw en de uitbating van een atelier, een labo, diverse opslagplaatsen (brandbare vloeistoffen, afvalstoffen) en 97 openluchtparkeerplaatsen.
Tot 10/09/2007
Overlegcommissie op 27/09/2007

meer openbare onderzoeken op
www.bralvzw.be



fietsdepressie

Een illustere onbekende moet zich uren; zelfs dagen bezig gehouden hebben om handgeschreven stickers te maken. De arme drommel zal niet over de geneugten van computer en printer beschikken en toch zijn ongenoegen hebben willen uiten over de aanpak van het fietsbeleid aan het Noordstation. Ongeveer elke paal is er behangen met slogans over het gebrek aan fietsenstallingen. In die paar naar urine ruikende stallingen vóór het station kun je inderdaad moeilijk je ros achter laten zonder er 's nachts van wakker te liggen. Toch een kleine tip voor de 'plakker': kijk eens aan de zuidelijke uitgang van het station. Daar tref je een grote, blitse fietsenstalling aan die 's nachts zelfs sluit! Slaapwel brave fietser!

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 :
Françoise Alaerts, Ben Bellekens, Dina Claes, Emanuelle De Backer, An Descheemaeker, Maarten Dieryck, Hilde Geens, Peter Mortier, Maarten Roels, 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

V. U.: Sarah Hollander - Zaterdagplein 13 - 1000 Brussel