

3 Tips uit '50 ways to leave your car'

Luc Vanheerentals

Mijn voornaamste boodschap is dat de prijs die de maatschappij betaalt voor het massaal gebruik van gemotoriseerd verkeer veel en veel te hoog is en dat volgens mij het zich verplaatsen met de auto bijgevolg nog enkel kan als er geen alternatieve vervoerswijze voorhanden is.



Luc.vanheerentals@telenet 0497 29 80 89

Drie tips voor de Brusselse overheden?

1) Ik denk dat de overheid in de eerste plaats een taak heeft op vlak van bewustwording over het autoprobleem. **Ik roep de overheid met name op eerlijke, wetenschappelijke informatie te verschaffen over al die ellende waartoe het autoverkeer aanleiding geeft** en daaruit vanzelfsprekend ook de noodzakelijke beleidsconclusies trekt. Ik beperk mij hier tot een korte opsomming van de ellende. In ons land vielen in 2017 483 verkeersdoden ter plaatse waarvan 15 in het Brussels verkeer. Dat waren er in Brussel 6 meer dan in 2016. Er vielen in onze hoofdstad ook 14 procent meer gewonden, met name 4.548, dan in 2016. Volgens het Europees Milieuagentschap stierven in ons land in 2013 12.580 personen vroegtijdig door luchtvervuiling, waarvan opnieuw het verkeer een belangrijke oorzaak is. De resultaten van metingen geven aan dat de situatie op dat vlak in Brussel bijzonder ernstig is met stikstofdioxidewaarden tot 91 microgram per m³ in de Wetstraat en 99 microgram in de Kunstlaan. Eind 2017 hebben nog 96 artsen de Brusselse regering opgeroepen om maatregelen te nemen. Ik zou het voorts nog kunnen hebben over de bijdrage van het verkeer tot de klimaatopwarming, de lawaaioverlast, de files, de inname van ruimte door het autoverkeer, het onveiligheidsgevoel, de verstoring van het buurtleven.

2) In oktober 1906, toen de eerste auto's in het straatbeeld verschenen, schreef Prosper De Wilde, een emeritus hoogleraar aan de VUB het volgende. "Wanneer men ziet hoezeer de Autoriteiten zich ingespannen hebben om de bevolking te beschermen tegen de oorzaken van wanhygiëne, ontberingen en gevaren van alle soorten, dan kan men enkel verbijsterd zijn over hun apathie en hun verzuim tegenover de wandaden van het automobilisme". Ik weet natuurlijk ook wel dat de overheid sindsdien – vooral sinds de jaren '60 - al veel maatregelen genomen heeft, maar durf toch wel de vraag opwerpen of er gezien de hoger vermelde cijfers anno 2017 zo fundamenteel veel veranderd is? Net zoals de overheid in de jaren '90 drastische maatregelen genomen heeft om het roken te verbieden op publieke plaatsen moet dat nu ook gebeuren zowel met de diesel als de benzinewagens die geweerd moeten worden uit zoveel mogelijk woonbuurten. Net als op sigarettapakjes moeten er wat mij betreft ook waarschuwendes stickers op auto's geplakt worden. En dat is mijn tweede voorstel: ik roep de Brussels overheden op om **versneld dieselauto's te bannen**. In het beleid met betrekking tot de lage emissiezone, dat zoals bekend begin dit jaar in het Brussels Gewest gefaseerd van start gegaan is, zullen pas vanaf 2025 nog enkel auto's met Euro6-norm nog de stad binnen mogen. In een aantal Duitse steden zal dat in uitvoering van het beruchte arrest van de rechter van Stuttgart in juli 2017 echter al vanaf dit jaar het geval zijn.

3) Naast een negatieve aanpak moet de overheid ook degenen **positief belonen die zich verplaatsen zonder auto**, in de eerste plaats degenen die het helemaal zonder auto doen. Wie zich al stappend of fietsend verplaatst beloont vanzelfsprekend zichzelf. Het is financieel voordelig, je blijft er langer gezond door en in een stedelijke omgeving ben je vaak veel sneller op je bestemming. De overheid kent echter talloze subsidies toe aan verschillende soorten van milieuvriendelijk handelen zoals de aankoop van een ecologisch auto. Men vergeet echter degenen die het meest ecologisch zijn, namelijk degenen die helemaal geen auto hebben. Ik stel voor hen een goedkoop abonnement op het volledige openbaar vervoer toe te kennen zowel bus, trein, tram... Ook lokale overheden kunnen voor hen initiatieven nemen zoals de invoering van een derdebetalersysteem op het openbaar vervoer wat de financiële kost voor hen sterk zou verminderen.

De overheid moet de autoloze tot slot belonen door alternatieve vervoersmiddelen ter beschikking te stellen. Het zal u niet verwonderen dat ik er heel sterk voor pleit dat de overheid het geld dat zij thans uittrekt voor autoverkeer – ik denk hierbij aan de meer dan 1,5 Vlaamse miljarden voor de uitbreiding van de Brusselse ring – te besteden aan de aanleg van fietspaden en veilige fietsstallingen, uitbreiding van het openbaar vervoer met een betere doorstroming enzovoort. Wat fietspaden betreft is hier in Brussel echter nog een bijzonder lange weg te gaan. De MIVB investeert in de periode 2016-2026 5,2 miljard euro, 10 procent meer dan voorheen, maar er moet nog veel meer gebeuren. Ik denk aan het voorzien van het nodige openbaar vervoer om tegemoet te komen aan de noden als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen op Tour & Taxis, een overeenkomst met het Vlaams Gewest over het tracé voor de sneltram langs de A12, meer middelen voor de waterbus zodat die niet alleen voor recreatief vervoer maar ook voor pendelaars, uitbreiding van het autodelen tot een veralgemeend systeem van carpoolen via een website zoals Tapazz waarbij vraag en aanbod met mekaar in contact wordt gebracht... Ik raad ook aan een grote enquête onder bevolking te organiseren met de vraag: onder welke voorwaarden men zijn auto aan de kant wil laten staan.

Duurzame Voorstellen

Conny Roelens

1. Het oprichten van groententuintjes beheerd door de gemeente, workshops organiseren en het uitwisselen van zaden.
2. Gemeentelijk reglement aanpassen om groene ruimtes ecologisch te bewerken zonder pesticides en om ook workshops organiseren om mensen in te lichten hieromtrent.
3. Regenwatertanken plaatsen om te gebruiken op de groententuintjes.
4. Reageren tegen de woekerplanten zoals Japanse Duizendknoop .
5. Compostworkshops organiseren voor iedereen.
6. Het plaatsen van informatiepanelen om restafval te vermijden en indien het moet boetes aanrekenen.
7. Openbare koelkasten plaatsen waar mensen en restaurants teveel aan voedsel kunnen deponeren zodat de mensen die het nodig hebben zich kunnen bevoorraden, zodat er minder verspilling van voedsel is en meer solidariteit onder iedereen.
8. Een bergstalletje waar mensen de niet meer gebruikte maar nog goede toestellen kunnen deponeren, ook nog draagbare kledij en dergelijke meer.



Neo I – Mall of Europe: knelpunten

Steyn Van Assche (BRAL vzw)

NEO I in het kort

Op het programma: de grootste *mall* van België (72.000 m²!) en daarvoor een verbindingsweg richting Ring en één door het park van Laken richting A12. Daarnaast voorzien ze ook 590 woningen, een rusthuis en recreatie allerhande. Maar het gaat dus vooral om een megalomaan winkelcentrum met bijbehorende parking, verkeersellende en luchtvervuiling.

Stavaza: er werden ‘attesten’ (milieu + stedenbouw) aangevraagd en die kregen een positief advies. Ze werden echter nog niet afgeleverd. Indien dat gebeurt, volgen de eigenlijke vergunningsaanvragen.

Bottomline: wij hopen dat de Brusselse overheden voluit kiezen voor haar bewoners en het project grondig hertekenen. Het volstaat om het commerciële luik van het project terug te schroeven tot redelijke proporties om deze nachtmerrie te stoppen.

Belangrijkste knelpunten

) **4500
autoverplaatsingen
(per uur)**

Het project veroorzaakt meer dan 4500 autoverplaatsingen per uur. Dit valt onmogelijk op te vangen op één van de meest congestiegevoelige plekken van het Gewest. Verkeersellende alom dus. De kaart hiernaast geeft een beeld van de te verwachten verkeersellende op zaterdag.



) **Luchtkwaliteit**

De enorme verkeersstroom die de shoppingmall veroorzaakt, heeft bovendien een zeer negatieve impact op de luchtkwaliteit (die in een groot deel van de perimeter nu al niet voldoet aan de Europese normen). Over de impact op de luchtvervuiling lezen we in de effectenstudie onder meer:

“De bijkomende luchtvervuiling bij de woonzones ten noorden (Magnolialaan) zal gevoelig stijgen en is niet te verwaarlozen.” We vullen graag aan dat de Magnolia –en Keizerin Charlottelaan ook verscheidende scholen en een crèche staan. De opstellers stellen dan ook terecht “Het zou verkiesbaar zijn om te vermijden dat de belangrijkste toegangswegen tot het project via woonzones worden voorzien”. Enter het scenario voor een extra op -en afrit door het park van Laken.

) **Een op -en afrit door het park van Laken (4 rijvakken)**

Het scenario A12 wordt door de effectenstudie naar voor geschoven als de beste optie voor de verkeersafwikkeling van het ‘gewone’ lichte vervoer. De eigenlijke attestaanvraag én de overlegcommissie bevestigen deze optie. De leveringen zouden dan weer gebeuren via de ‘verbindingsweg’ die via parking C in verbinding staat. Die weg kreeg ook om die reden een vergunning.

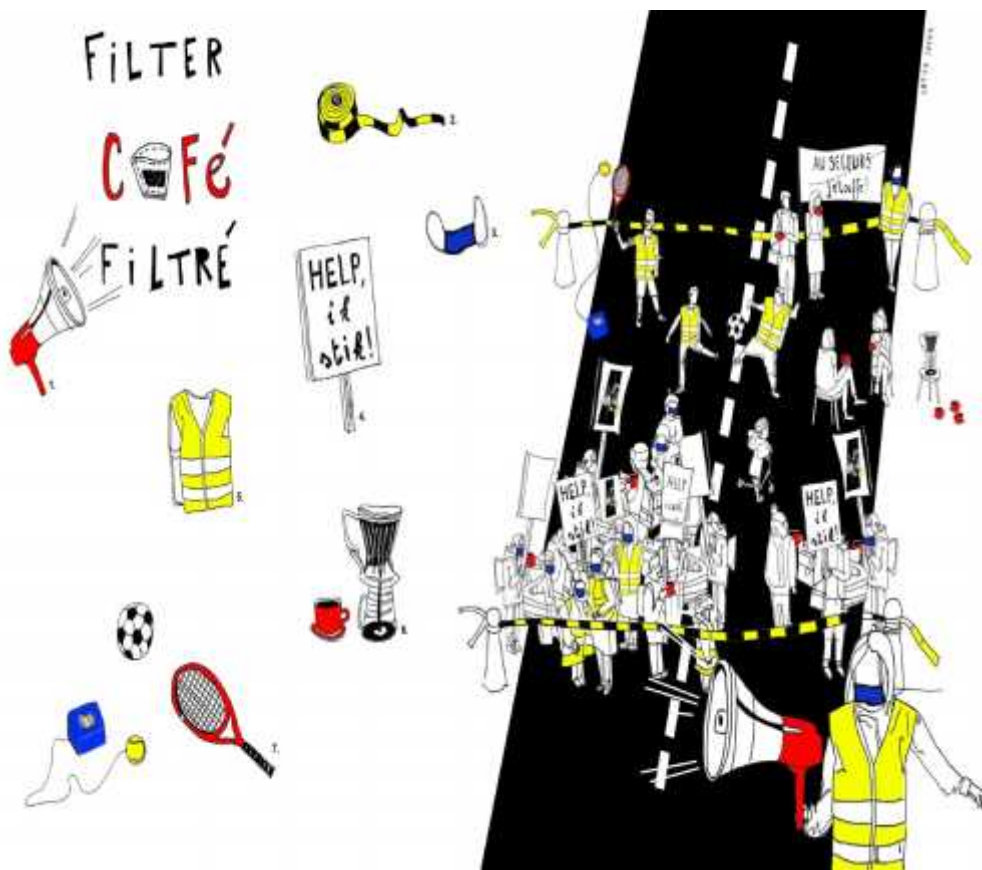
We kunnen kort zijn: 3600 auto’s per uur door het park van Laken op een zaterdag is geen goed idee. De exacte vorm is onduidelijk, maar er wordt gesproken over een open tunnel. Het verminkt een historisch park dat een zeer belangrijke sociale en recreatieve speelt voor alle Brusselaars. En het vergiftigt de lucht van al die mensen die er in het weekend een ‘rustige en groene’ omgeving opzoeken.

) **Impact op handel**

Niemand vraagt om meer commerciële ruimte. Met 140.000 m² leegstaande winkeloppervlakte in het Brussels Gewest zal dit shoppingcenter niet bijdragen aan een oplossing. Is dat het project waarmee deze stad zich internationaal op de kaart wil zetten? En wie heeft hier wat aan? Jobs levert het alvast niet op. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven toonde reeds aan dat die zich gewoon verplaatsen

Help – ik stik

Mobilution BXL ontstond uit de werkgroep “verkeer” van een aantal ouders van de Sint-Ursula school in Laken. Zij verenigden zich samen met andere ouders en buurtbewoners om hun bezorgdheden en constructieve ideeën luider te doen weerklinken. Er zijn in de directe omgeving zes scholen, minstens 1.400 leerlingen en hun ouders die met krappe voetpaden, gebrek aan fietspaden, hobbelig wegdek en weinig nabij openbaar vervoer hun weg naar school banen. De Havenlaan en de Dieudonné Lefèvrelaan worden door pendelaars als sluiptweg gebruikt. De talrijke bedrijven op de Havenlaan en de vele werven in de wijk zorgen voor veel vrachtverkeer, ook tijdens het drukke start- en einduur van de scholen. De verschillende scholen vragen al langer om extra verkeerswachters en mobiele verkeerslichten om hun kinderen veilig te laten oversteken, voorlopig zonder veel resultaat.



<http://xn--filter-caf-filtr-kqbg.be/>

Representatieve democratie: Verhoogde deelname niet-Belgen aan gemeenteraadsverkiezingen

Kwb en Beweging.net streven naar een samenleving waar iedereen kan deelnemen aan de verkiezingen, in het bijzonder de kwetsbare groepen in de samenleving. We sluiten ons daartoe aan bij Het Minderhedenforum, ORBIT vzw en de Wakkere Burger, die naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen 2018 met hun campagne "Ik stem ook" gestart. <http://www.ikstemook.be>

31/07/2018 – Laatste dag inschrijvingen niet-Belgen op kiezerslijsten.

Niet-Belgen mogen stemmen voor de gemeenteraadsverkiezingen mits volgende voorwaarden:

1. minstens 18 jaar zijn op de dag van de verkiezingen;
2. ingeschreven zijn in het bevolkingsregister of vreemdelingenregister van een Belgische gemeente;
3. niet geschorst zijn of uitgesloten zijn van het kiesrecht.

Niet EU-burgers moeten bovendien:

4. 5 jaar ononderbroken legaal in België wonen;
5. verklaren dat zij de Belgische grondwet, de Belgische wetten en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens naleven.

Een goede ervaring uit Ganshoren - 2000: Hier kreeg elke EU-burger (niet EU-burgers kunnen pas sinds de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 stemmen) een tweetalige brief met uitleg en een uitnodiging voor een diaprojectie over de instellingen en diensten van de gemeente, met aansluitende receptie. Deze maatregel kan mogelijks de verhoogde inschrijving verklaren. Ten tweede bleek dat er rond specifieke kandidaten wel mobilisatie mogelijk was. Waar een kandidaat zich actief richtte op een lokale gemeenschap van buitenlandse afkomst, kon een verhoogde inschrijving bij deze specifieke groep worden vastgesteld. We vragen ...

... aan de gemeentelijke administratie om een specifieke dag per maand/week bijkomende aandacht te hebben voor niet-Belgen die zich willen inschrijven op de kiezerslijsten.

...de organisatie van een informatieavond over het leven in de gemeente, specifiek gericht op personen met een migratieachtergrond. Hier wordt dan ook informatie aan gekoppeld omtrent het passief kiesrecht.

... het faciliteren van de registratie van kiezers via organisaties die de inschrijvingen verzamelen en gemeenschappelijk afleveren aan de gemeentediensten.

- een brede communicatie door acties die passen binnen de eigen gemeentewerking, zoals een vermelding in het gemeenteblad, een info-brief naar alle mogelijk betrokkenen, etc..

... aan mandatarissen om we de info via hun netwerk te verspreiden.

Kwb ondersteunt via de sociale media de campagne “Ik stem ook”.



PUBLIEKE KOOPKRACHT: HEFBOOM VOOR DUURZAME PRODUCTIE & CONSUMPTIE

Onze overheden kopen dagelijks allerlei producten en diensten en ze besteden tal van werken uit. In totaal zijn alle overheidsopdrachten in België goed voor ongeveer 20 % van het bruto nationaal product. Het spreekt voor zich dat die koopkracht een belangrijke rol kan spelen om het gehele productieproces duurzamer te maken.

SDG12: VERANTWOORDE CONSUMPTIE EN PRODUCTIE

In de Duurzame Ontwikkelingsdoelen of SDG's (Sustainable Development Goals) is doelstelling 12 volledig gewijd aan het verzekeren van duurzame consumptie en productiepatronen. Specifiek stelt subdoel 12.7 dat duurzame praktijken bij overheidsopdrachten bevorderd moeten worden. Naar aanleiding van de komende gemeente- en provincieraadsverkiezingen, dringen Wereldsolidariteit en ACV er daarom op aan dat ook onze lokale overheden voluit kiezen voor een duurzaam aankoopbeleid. In heel wat gemeenten en provincies zijn hiertoe al stappen gezet, maar sinds de nieuwe wet op de overheidsopdrachten van kracht is, hebben overheden meer mogelijkheden dan ooit om duurzaamheidscriteria op te nemen in de bestekken.

WAT IS DUURZAAM AANKOPEN? Duurzaam aankopen is aankopen van producten en diensten met de laagste ecologische impact en de meest positieve economische en sociale impact. Dat betekent dat elk duurzaam aankoopbeleid rekening moet houden met:

- Ecologische impact: CO2-emissies, vervuiling, biodiversiteit, afval voorkomen (materiaalgebruik), energie-efficiëntie, schaarste van natuurlijke hulpbronnen en herbruikbaarheid van afval (recyclage).
- Sociale impact: ILO verklaring van de fundamentele arbeidsrechten (vrijheid van vereniging, geen dwangarbeid, geen kinderarbeid, geen discriminatie op de werkplaats), leefbaar loon, werkuren, arbeidsvoorwaarden (o.a. veiligheid en gezondheid op het werk), oorlog en conflictsituaties, gezondheidsimpact door toxische stoffen (ook voor omliggende gemeenschappen).

