



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 338 - maart 2008
verschijnt maandelijks
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

de lijn van bral

koers naar bilbao of londen ?

Onze minister-president heeft het *iof* of *internationaal ontwikkelingsplan* aangepast. Dat plan kreeg veel reactie, ondermeer van Bral. Nu heet het *pio*, plan voor internationale ontwikkeling en het wordt voorgesteld als zijnde een programma of beter nog, een dynamiek. Het houdt nu meer rekening met de Brusselaar maar toch moet het imago van Brussel nog altijd komen van nieuwe grootschalige infrastructuur. In het debat horen we nu stemmen opgaan om Brussel met een hip gebouw op de wereldkaart te zetten – genre Bilbao. Niks tegen vernieuwende architectuur maar een gebouw meer of minder... We kunnen alleen maar vaststellen dat we op dat vlak nogal wat kansen hebben laten liggen: de Justius Lipsius, het Europees parlement...

Neen, wij denken dat een ander initiatief meer kans maakt om onze stad te profileren. Onze Brusselse regering wil namelijk een klimaatplan opmaken tot 2020, in overleg met de milieubeweging en de sociale partners. En ze durft zich daarbij te spiegelen aan het voorbeeld van Rotterdam of Londen. Die willen hun CO₂-uitstoot terugdringen met respectievelijk vijftig en zestig procent tegen 2025. Als wij als een van de eersten zo'n ambitie durven koesteren... dan moeten we zowel ons gebouwenpark als onze mobiliteit een heel grondige facelift geven. Dat zal geld kosten. Maar het zal heel veel jobs en zuivere lucht opleveren. En dan zullen ze over Brussel spreken in Europa!!

Sarah Hollander
Voorzitter Bral vzw



Het kanaal = haven + openbare ruimte + huisvesting +... Spijtig genoeg doen diverse overheden hun ding. Een kapitein is nergens te bekennen.

teveel stuurlied aan 't kanaal

Het debat over ons enige water van niveau zwelt aan. De vraag naar een goede mix van werkgelegenheid, woningen en recreatie staat hierin centraal. Verder vertellen we je welke van onze drie kanaalgemeenten een serieus waterbeleid heeft.

manchesterbeek

Sinds het in de 16de eeuw op enkele jaren tijd spadegevijs werd uitgegraven, vormt het kanaal dé levensader van Brussel. De latere verbinding met Charleroi (kolen! ijzererts!) en het galopperen van de industriële revolutie deden de stad uit zijn voegen barsten.

Rond het kanaal vestigden zich fabrieken, loodsen en véél arbeidershuisjes. Die vervolgens in verval raakten en de laatste jaren beetje bij beetje een nieuw élan kregen. Parken op brownfields en lofts in loodsen, het is een internationale trend.

rol van de Haven

De discussie over de kanaalzone wordt vaak verengd tot een debat over De Haven van Brussel. Dit havenbedrijf beheert het kanaal én een aantal

gronden er rond. De Haven heeft doelstellingen die politiek bepaald zijn of alleszins gesteund. En die doelstelling is eerst en vooral: 'havenactiviteiten' uitbouwen. 'Wat zijn havenactiviteiten?' is hier de hamvraag. Voor ons is dat heel simpel: watergebonden activiteiten die een surplus betekenen voor deze stad. Dus niet het uitbaten van een gewone industriezone.

geen rol van de Haven

De aanleg van bijvoorbeeld een recreatieve boulevard zit niet in het officiële takenpakket van de Haven. En al zeker niet de bouw van woningen. Probleem daarbij is dat de percelen van het havenbedrijf verspreid liggen langs het kanaal. En De Haven is gebonden aan deze gronden om haar doelstellingen te realiseren. Dat zorgt er voor dat het bedrijf haar projecten niet altijd

vervolg pagina 2

ergens plant omdat de locatie ideaal is maar wel omdat men nu eenmaal over die gronden beschikt. Een slecht uitgangspunt zowaar.

Tijd om het takenpakket van de Haven te vergroten om haar zo meer speelruimte te geven? Of moet de overheid het bedrijf gronden geven die beter geschikt zijn voor havenactiviteiten? Duidelijkere keuzes vanuit het Gewest en vooral een sterker grondbeleid dringen zich op.

on the waterfront

Maar het kanaal is ook openbare ruimte. Het Gewest is bevoegd voor veel van de wegen die naast het kanaal liggen. Denk aan dé nachtmerrie voor fietsers: de Havenlaan. Of de westelijke kleine ring (zie Alert van oktober 2007). De heraanleg van die gewestweg zal het aanzicht van het kanaal in Brussel en Molenbeek aanzienlijk hertekenen maar ideaal is het project zeker niet. Zoals zoveel grote projecten lijdt ook dit dossier aan een manifest gebrek aan coördinatie tussen de vele betrokken partijen. De toekomstige gewestelijke planningscel zou dat euvel kunnen verhelpen met een gecoördineerde gemeentoverschrijdende aanpak van heel de kanaalzone.

molenbeek

Tot dan zijn de Gemeenten in pole position. En de ene doet dat al beter dan de andere. Molenbeek heeft een echt waterfrontbeleid. Drie wijkcontracten streken er neer met absolute prioriteit voor huisvesting. Nieuwe opvallende sociale huisvesting verscheen en privé-initiatief sprong op de kar. Ook de Gomb doet zijn duit in het zakje met een groot project aan de Ninoofsepoort. Waar nu een gazon vol vuiligheid ligt, komt een echt park. De Gemeente zette de wijkcontracten ook naar haar hand en gebruikte ze om de woekerende clandestiene autohandel aan banden te leggen. Een echte inhaaloperatie dus. Toch nog één minpunt: de woningen uit het wijkcontract worden

betaald met... de stedenbouwkundige lasten van de Watantoren. Een postmodern kantoorgedrocht dat zich vooral richt op autogebruikers en dat een structurele oplossing voor de Ninoofseknop in de weg staat.

a'lecht

Meer naar Anderlecht toe vinden we steeds meer autohandel, verloederde panden en vuilnis. Buiten het zeer goede fietspad doet alles hier vermoeden dat het kanaalbeleid plaats heeft gemaakt voor laissez-faire. Tal van panden en terreinen komen nog in aanmerking voor een grondige stadsvernieuwing en de wilde autohandel bloeit ongestoord en doet de hele buurt verloederen. Gelukkig wil Molenbeek zijn expertise nu delen met Anderlecht en zou ook het gewestelijk secretariaat voor stedelijke ontwikkeling mee trekken aan een gezamenlijke aanpak. Verder naar het zuiden keert de rust weer en vinden we idyllische tafereels met woonboten, groen en een roeiclub.

bxi

Brussel Stad heeft natuurlijk het meeste kanaal op zijn grondgebied. In het centrum is de woonfunctie langs het kanaal grotendeels gebleven. De afwezigheid van echte kankers maakt dat er ook geen opvallende projecten zijn. Verderop naar het noorden en zeker in de uiteinden Heembeek en Haren nemen de 'havenactiviteiten' weer de overhand. Dat brengt de Stad in de rol van vergunninggever. Zo kreeg ze met het dossier 4Biofuels een hete patat in de handen gestopt (zie vorige alert). De beslissing werd al een paar keer verdaagd maar het ziet er niet naar uit dat de Stad de vergunning zal weigeren.

woningen iemand?

Wanneer we de straat oversteken, zien we trouwens nog veel braakliggende terreinen in Heembeek. Officieel industriegebied en eigenlijk vlak

bij de woonkern. Dat gaat wat geven wanneer die ooit ontwikkeld worden. Afgaande op de storm van protest tegen 4biofuels kan men maar best snel werk maken van een bestemmingsverandering. Woningen misschien?

Een andere hete aardappel wordt het project tegenover t&t en het geplande zwembad, in de noordwijk. Daarvoor wil vastgoedpromotor Atenor de oude Delhaizedepots platgooien en dat botst op groot verzet van Pétition Patrimoine. Om de boel helemaal omstreden te maken, willen ze het project afsluiten met... een gigantische toren.

staak het gekneut

De jammerklacht over de versnippering van bevoegdheden wordt langzamerhand een slaaplid. Maar die versnippering is niet onoverkoombaar. Met veel politieke wil kunnen de loslopende instellingen ons kanaal echt doen herleven.

tikkertje vrachtwagen

een distributiecentrum zonder water of spoor

Vlak naast Thurn & Taxis komt binnenkort misschien een distributiecentrum. Het zou 'Brussels International Logistic Center' heten. Zeg maar Biloc. Goederen van zowat overal zouden er toekomen om vervolgens – al dan niet na een kleine behandeling – over de stad uit te waaiëren. Als ze al niet terugkeren naar het hinterland. Eigenlijk is het Biloc min of meer een uitbreiding van het bestaande 'Tir-centrum' dat al naast t&t ligt. Binnenkort gaat de vergunningsaanvraag voor het centrum in openbaar onderzoek.

transition inter-camion

Probleem: de plek heeft geen rechtstreekse verbinding met het kanaal – de Havenlaan ligt er tussen. Er zijn wel plannen om het via een ingenieus systeem van paletvervoer met het kanaal te verbinden maar die vinden we niet terug in de vergunningsaanvraag.

Tweede probleem: een spoorweg komt er ook al niet toe. De Haven is vragende partij voor de heraanleg van de sporen in de oude spoorwegbedding achter t&t. Een legitieme vraag: wat per trein komt, spaart vrachtwagens uit. Zelfs als de Nmbs mee wil, blijven er twee problemen. De oude spoorwegbedding is namelijk voorzien als groene wandeling die aansluit op het toekomstige t&t-park. En er zou een tram komen die Pannehuis via t&t verbindt met het Noordstation. We zien niet onmiddellijk hoe dat allemaal te combineren valt. Het gevaar is dus reëel dat het Biloc oude wijn in nieuwe zakken wordt: alles van camion op camionette of andere camion.

Laat ons wel wezen: de terreinen die zouden vrij komen op Schaarbeek Vorming zijn véél geschikter: via de voorhaven bij het kanaal, vlak bij de ring en ruim voorzien van sporen. En nog altijd vlak bij het centrum. Wij steunen De Haven dan ook als ze een deel van de koek vraagt op deze zone. Omdat een goed geïnformeerde man of vrouw er twee waard is, organiseren wij samen met De Haven op 5 maart een informatieavond. Meer info: www.brulvzw.be of steyn@brulvzw.be.

Molenbeek heeft een echt beleid voor haar waterfront. Met accent op huisvesting.



In Anderlecht lijkt laissez-faire het motto. Hier zou je heel wat huisvesting of andere nuttige functies kunnen onderbrengen.



de ambtenaren van de woonstrijd

Tienduizenden Brusselaars lijden onder de wooncrisis en toch raakt de problematiek maar niet hoog op de politieke agenda. Enkele Brusselse verenigingen hebben zich schouder aan schouder gezet om daar iets aan te doen. Plots groeit er een echte Belgische beweging.

blijge geboorte

We bellen Geert De Pauw van Buurthuis Bonnevie. Geert is bestuurder van de Brusselse Bond voor het Recht op Wonen, de koepel van alles en iedereen die binnen 't verenigingsleven bezig is met wonen in deze stad. Bij de Bond groeit de laatste jaren de onrust. 'We vroegen ons af hoe we onze impact op de besluitvorming konden versterken, vertelt Geert. En dan waren daar plots de acties van Dal, Droit au Logement, in Parijs: bezettingen, de oprichting van een ministerie van wooncrisis, allemaal fel besproken in de pers! Het leek ons wel interessant om bij hen de mosterd te halen. Ook bij ons zijn al jaren groepen bezetters aan de slag. Hotel Tagawa is de bekendste bezetting geweest. Toen de Tagawa-mensen bedreigd werden met uitdrijving, hebben de Bond en de vereniging voor daklozen Bij Ons, zich bij hen gevoegd. We zijn dan naar het het gésu-klooster op de Koningsstraat getrokken en hebben er ons eigen ministerie van wooncrisis opgericht. Ondertussen zijn de bezetters en het ministerie ook buiten gegooid uit het klooster en hebben we onderdak gevonden in de Koningsstraat 123, een gebouw van het Waals Gewest.'

blijge groei

Een van de andere trekkers van het ministerie is Chille Deman, ouwe getrouwe van de Brusselse federatie van huurdersverenigingen en de Bond. 'De eerste activiteiten van het ministerie waren discussieavonden, zegt Chille. We mochten mensen verwelkomen uit



De bezetters uit de Koningsstraat herbergen het ministerie van wooncrisis. (foto Cathérine Antoine)

Vlaanderen en Wallonië en Parijs. Allemaal mensen die opkomen voor huisvesting. En zo ontstond een Belgisch netwerk. Geen nieuwe federatie of confederatie, da's de bedoeling niet. We willen vooral ervaringen uitwisselen, acties organiseren die het recht op huisvesting gedeeltelijk realiseren en samen politieke druk uitoefenen.' Het interessante van de aanpak is dat het ministerie geen maanden palavert over een gemeenschappelijke platformtekst. 'Er is een beperkt charter dat vraagt om meer sociale huisvesting, strijd tegen leegstand, een huurtoelage en nog enkele zaken, vervolgt Chille. Niet teveel details. En de acties worden niet noodzakelijk onder de noemer 'ministerie' gevoerd want anders zouden we een zware beslissingsprocedure moeten opzetten en misschien flauwe compromissen sluiten. Iedereen die samen komt in het ministerie kan dus actie

voeren in eigen naam maar het netwerk zorgt voor solidariteit en zichtbaarheid.'

blij vervolg

Om meer enthousiaste verenigingen en individuen achter de beweging te scharen, zette het ministerie en de bezetters midden februari de deuren van de Koningsstraat open voor het forum van de wooncrisis. Een kleine tweehonderd mensen uit heel België en zelfs daarbuiten kwamen over de vloer en zochten samen naar nieuwe actievormen en nieuwe strategieën om te mobiliseren. De tent was bijna te klein. En de strijd gaat door. Op 15 maart om 14u is elke sympathisant welkom om de acties verder te structureren. Je kan in levende lijve naar het ministerie surfen die namiddag of je kan virtueel en doorlopend terecht op www.wooncrisis.be.



anders mobiel

nicht resonieren, betonieren!

Vlaanderen plant een mega-uitbreiding van de grote ring. Is de tijd nog niet rijp voor meer duurzame oplossingen van de verkeersknoop?

Eind 2004 keurde de Vlaamse regering het omstreden Startplan goed. Voluit het *strategisch actieplan voor reconversie en tewerkstelling in de luchthavenregio* alstublieft! Vlaanderen wil de economische activiteit ten noorden van Brussel nog eens fel opdrijven. Twee gebieden staan daarbij centraal: het oude industrieterrein Machelen-Vilvoorde en de luchthaven van Zaventem. En de verkeersopstopping in die regio is nu al niet vol te houden! Dit ruikt naar asfalt, heel veel asfalt. In Vlaanderen horen we spreken van een uitbreiding naar niet minder dan

tien baanvakken. En nu doen zelfs geruchten de ronde dat die uitbreiding niet tot de gewenste verkeersafwikkeling leidt. Er zouden dus nog meer baanvakken bij moeten komen.

de mobiliteitsvlied van Lorenz¹

Het verkeer is een complex systeem met kritische drempelwaarden. Wanneer het zo'n drempel bereikt, is de kans dat het instort bijzonder groot. Als een weg haar maximumbezetting bereikt, hebben kleine foutjes zeer grote gevolgen. Op een totaal bezette ring kan een kleine maar plotse vertraging van één

enkele wagen leiden tot een file van meer dan honderd kilometer.

Een van de belangrijkste bronnen van dit soort vertragingen is het verweven van lokaal verkeer met dat van het internationale net. Dat leidt tot gevaarlijke invoegoperaties, jaagt chauffeurs in de remmen en veroorzaakt files. Dus wil de Vlaamse overheid doorgaand en lokaal verkeer scheiden. De bijkomende verplaatsingen die het gevolg zullen zijn van de nieuwe economische activiteiten wil ze opvangen door het verkeersnetwerk gevoelig uit te breiden. Tenslotte wil Vlaanderen ook werk maken van het gewestelijk expresnet en van de spoorwegontsluiting van de luchthaven, de fameuze diaboló. Maar die twee komen, vooral in Brussel, uiterst moeizaam van de grond.

¹ De Vlied van Lorenz is een metafoor uit de chaostheorie waarin de vleugelslag van een vlied in Tokio een orkaan teweeg brengt in New York.

het alternatief

Maar er is nog een andere mogelijkheid die Vlaanderen over het hoofd ziet. Ooit functioneerde de ring goed. Toen er nog veel minder verkeer was, kon de ring de weefbewegingen van lokaal en internationaal verkeer perfect incasseren. Het verkeerssysteem lag veel verder van de kritische drempel en was dus stabiel. De ideale oplossing is dus het totaal aantal huidige en toekomstige verplaatsingen op zo'n manier te herverdelen over de verschillende transportmodi dat de bezetting verder van de drempel komt te liggen. Dat betekent in concreto het verschuiven van het zwaartepunt van hard privé-vervoer naar openbaar vervoer en fiets. Voor de ring zou dat betekenen: het openbaar vervoersnetwerk in de regio zodanig uitbreiden dat het een groot deel van de huidige en toekomstige verplaatsingen over de weg kan overnemen. Essentieel is ook dat bedrijven niet langer bedrijfswagens mogen aanbieden

en dat we hen er toe aanzetten werknemers die voor collectieve of zachte mobiliteit kiezen te bevoordelen.

even geen file

Op dit moment liggen er in België iets meer dan honderdvijftigduizend kilometer wegen. Daarmee kan je bijna vier keer de aardbol rond! De lengte van het autosnelwegennetwerk nam de laatste tien jaar met bijna vijftig procent toe. In schril contrast daarmee nam de spoorwegcapaciteit tijdens dezelfde periode af. Ander openbaar vervoer breidde weliswaar uit in die periode maar in veel beperktere mate dan het autosnelwegennet. En toch zitten we met gigantische files. Dat komt omdat nieuwe wegen niet alleen zorgen voor een betere spreiding van het bestaande verkeer; ze trekken ook nieuwe economische activiteit aan en stimuleren meer mensen om de auto te nemen zodat ook de nieuwe wegen na een korte tijd

verzadigd geraken. Het fenomeen heet return to the peak en is algemeen bekend.

even Kyoto vergeten

De efficiëntie van dit soort oplossingen op lange termijn is nog niet het grootste knelpunt. Probleem is vooral dat het niet te rijmen valt met de verplichting om broeikasgassen en luchtvervuiling te bestrijden. Als de Vlaamse regering kiest voor een uitbreiding van de ring, veegt ze haar laars aan Kyoto en de Europese richtlijn over fijn stof.

Vroeg of laat moeten we uit deze logica stappen. Hoe vroeger we het doen, hoe minder aanpassingen en hoe minder kosten. De problemen rond de ring zijn een perfecte gelegenheid om te zoeken naar de mogelijkheden van een werkelijke *modal shift*. Waarop wachten we eigenlijk? Een betrokken kabinetsmedewerker vertelt ons: 'Er is nog geen draagvlak voor een andere mobiliteitsvisie'. Maar zullen meer baanvakken dat draagvlak dichterbij brengen?



mijn bus, mijn vriend

Sinds de hertekening van het bus- en tramplan in 2005 zijn veel Brusselse volkswijken hun rechtstreekse verbinding met het centrum kwijt. Iedereen protesteert. En kijk: Heembeek bewijst dat protest loont.

47

Na jaren van volgehouden bewonersstrijd krijgen de bewoners in Neder Over Heembeek en de Noordwijk 'hun' bus 47 terug. Op de vooravond van een wijkadviescommissie van de Stad Brussel kondigde de minister aan dat de bus vanaf april opnieuw het volledige traject aflegt met drie doorkomsten per uur. Een weekendfrequentie is dat. Het Comité *Heembeek Blijft* dat het verzet aanvoerde is gematigd positief. Het liefst van al zou ze de oude bediening terug in ere hersteld zien.

Ook in de Noordwijk kraaien ze victorie. Bewoners gebruiken de lijn om in het centrum boodschappen te doen en behoorlijk wat kinderen gaan er mee naar school in Heembeek. Bewoners hadden zich met de steun van Samenlevingsopbouw Noordwijk verenigd en een petitie gestart die ze dan eind februari aan de minister zouden overhandigen. Maar ze werden in snelheid gepakt. De minister communiceerde zijn beslissing enkele dagen voor hun persmoment. Ze besloten hun actie toch te laten plaatsvinden om hun standpunt er nog eens in te peperen.

81

Sinds een tijd doet tram 81 het centrum van Laken niet meer aan. Ook daar zagen bewoners een rechtstreekse verbinding met het centrum verdwijnen. De tienduizend inwoners van deze oude volkswijk aan het Bockstaelplein zijn nu aangewezen op de metro en tram 4. Maar dat zijn geen volwaardige alternatieven. De halte van tram 4 ligt te ver weg van de wijk, aan de overkant van het moeilijk oversteekbare Troozsquare. De rechtstreekse metrolijn zal begin 2009 verdwijnen.



De Mivb laat volkswijken aan hun lot over. Deze tram in het centrum van Laken gaat bijvoorbeeld niet naar het centrum van Brussel.

Centrum Laken zal het dan moeten stellen zonder een hoogwaardige, rechtstreekse verbinding met het centrum. Rechtstreeks naar het zuidstation kunnen ze wel. Een hele troost zowaar! Bewoners en verenigingen verenigen zich nu en kondigen acties aan.

schbk betramd ?

De dichtbevolkte volkswijken van Laag Schaarbeek zijn in een volgende fase van het bus- en tramplan aan de beurt. Tram 55 en tram 56 zullen dan niet meer bollen tot in het centrum. De Gemeente voelde de bui al hangen en suggereerde in het kader van haar gemeentelijk mobiliteitsplan om tram 3, die de Noordzuidverbinding aandoet, door te trekken tot het station van Schaarbeek. Het Gewest ziet dit wel zitten op voorwaarde dat de Gemeente alles in het werk stelt om de doorstroming in de Gallaitstraat te verbeteren. Lees: er moeten minder auto's rijden. Er is een compromis uit de bus gekomen. De Gemeente zou de Gal-

laitstraat ter hoogte van het Paviljoenplein op één richting zetten. In het voorjaar komt er een openbaar onderzoek.

dupe

De Mivb maakte haar lange lijnen korter om beter het hoofd te bieden aan de verkeerschaos en de vertragingen. Maar ze onderschat het belang dat bewoners uit de volkswijken hechten aan een rechtstreekse verbinding met het centrum. Het knipwerk van het bus- en tramplan verplicht mensen om over te stappen. Zeker voor ouderen, kinderen, ouders met kindwagens... is dat een zware achteruitgang. Op de koop toe kan de Mivb de wachttijden aan de overstaphaltes niet garanderen. Tram 4 bijvoorbeeld, die tot de ruggengraat van het nieuwe net hoort, kent geen regelmaat.

De essentie van het probleem is dat bussen en trams vast lopen in het autoverkeer. En de overheid is bang voor de evidente oplossing: raken aan de plaats van de auto. Bewoners betalen het gelag.



mercuro krom! kwikvervuiling

Het kwik is gaan liggen in het zuiden van Brussel. Je herinnert je misschien nog 't plotse alarm een tijdje terug dat de lucht boven onze stad hoge kwikconcentraties bevatte. Of mercure in het Frans. Ondertussen weten we dat de gevaarlijke stof uit de schoorsteen van fmm kwam, een fabriek voor de recyclage van autobatterijen. 't Gewest heeft snel gereageerd. Leefmilieu Brussel sloot het bedrijf tijdelijk om te onderzoeken waar het goedje vandaan kwam. Het vreemde is dat batterijen eigenlijk helemaal geen kwik bevatten. Het is nog altijd wachten op de resultaten. De minister van leefmilieu suste ondertussen de gemeoederen met een verklaring dat de volksgezondheid geen gevaar liep. Maar is dat wel zo zeker? De vrt citeerde toxicoloog Jan Tytgat van de KU Leuven die meer onderzoek vroeg naar de volksgezondheid in de buurt van de fabriek. 'Als we de arbeiders van de firma screenen kunnen we veel te weten komen. Als zij geen verhoogde kwikconcentratie hebben in

hun lichaam, hebben de omwonenden dat wellicht ook niet', zei Tytgat.

De milieuactivisten die destijds samen met Bral en Inter Environnement Bxl de verbrandingsoven van Drogenbos tegenhielden, zijn er in elk geval niet gerust in. Liliane Staner van 'Verdediging Leefmilieu Brussel': 'We vragen dat de praktijken van 't bedrijf serieus onder de loep genomen worden. En er is niet alleen een probleem met kwik. Het bedrijf stoot zeker cadmium, zink en lood uit. Chronische loodvergiftiging tast het zenuwstelsel ernstig aan. Vooral kinderen zijn bijzonder gevoelig. En dan moet je weten dat er in de omgeving van fmm een school ligt. We horen dat veel Franse bedrijven die gelijkaardige activiteiten uitvoeren als fmm loodvergiftiging veroorzaken. In Nederland zou dit soort activiteiten al lang gesloten zijn. Hoog tijd om dat eens allemaal te verifiëren en de omwonenden en de werknemers te screenen op loodvergiftiging vinden wij.'

opendeur bij het waterzuiveringsstation



Tot groot jolijt van vis en eend is ze sinds begin 2007 aan het proefdraaien: het waterzuiveringsstation noord. Alle Europese normen worden nog lang niet gehaald maar de verbetering van de waterkwaliteit is opmerkelijk. Zeehonden wagen zich al op de zandbanken van de Schelde. Binnenkort op de Zenne?

Ook nieuwsgierig hoe ze dat allemaal gefikst hebben? Rep je dan op 22 maart naar de plaats van het gebeuren. Ter gelegenheid van de WereldWaterDag is het waterzuiveringsstation heel de namiddag open voor het publiek. Een boot aan de Becokaai brengt je er rechtstreeks naar toe. www.coördinatiezenne.be.

	ammoniak			gemiddeld zuurstofgehalte		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Zenne in Buda, Vilvoorde	18,4	15,5	5,9	1,8	2,7	6,0
Schelde in Hemiksem	1,3	1,4	0,5	4,0	4,5	5,8
Woluwe in Machelen	29,4	22,0	9,9	2,3	3,6	5,2

Sinds het waterzuiveringsstation van start gegaan is, zijn de concentraties aan ammoniak stroomafwaarts duidelijk gedaald en is de hoeveelheid zuurstof overal gestegen.

alle hens aan dek!

Op zondag 6 april kan je gaan varen op 't kanaal met Brussels By Water, Scaldisnet en anderen. Maar ook begeleid én vrij fietsen. Een vaarhapening noemen ze dat dan! Je favoriete federatie van actieve Brusselaars geeft een rondleiding op thurn & taxis. En als je ons niet vertrouwt, kan je met La Fonderie mee. Tussen 10u en 18u. Meer info: www.brusselsbywater.be of 02 218 54 50.

steun tram 10

Het Brussels Gewest en de Mivb willen het aanbod van het openbaar vervoer tussen Simonis en het universitair ziekenhuis verhogen. Een uitgebreide studie wees uit dat het huidige aanbod van bussen ontoereikend is en dat een rechtstreekse metro veel te duur is. Een rechtstreekse bovengrondse tram bleek uit de studie economisch, ecologisch en sociaal de beste oplossing. Een aantal handelaars protesteren. Ze vrezen voor een omzetting door de werken en het sneuvelen van parkeerplaatsen. Vaak staan deze personen huiverachtig tegenover veranderingen door foute of onvolledige informatie. Daarom hebben een aantal Jetse burgers het initiatief genomen om een actie 'Pro Tram 10' te lanceren. Je vindt hun argumenten en hun petitie op <http://www.ipetitions.com/petition/TRAM10/>.

het laatste wijkcontract

Grote verbazing op Bral in februari: het nieuwe wijkcontract rond de Stalingradlaan kreeg op de eerste algemene vergadering de roepnaam 'laatste wijkcontract van Brussel' mee. Ook in de pers verschenen gelijkaardige berichten, zonder details. Wijst dit op een nakende mega-hervorming van het systeem? Wanneer we Patrick Crahay, directeur van de Dienst Stadsvernieuwing op het Gewest, die vraag voorleggen, valt hij uit de lucht. 'Het laatste wijkcontract? Neen, daar is geen sprake van. Er komt binnenkort wel een kleine wijziging van de ordonnantie maar het beleid gaat de komende jaren gewoon door.' Lap! Daar gaat onze hoop dat ons stadsvernieuwingbeleid veel soepeler en sneller wordt. Maar wat is dan de zin van de evaluatie van de wijkcontracten die Ulb en Ucl nu eindelijk uitvoeren in opdracht van het Gewest? 'Misschien leidt die later nog wel tot versoepelingen', zegt Crahay. 'Misschien moeten de Gemeenten de huisvestingsprojecten niet persé zelf uitvoeren bijvoorbeeld. Het aantal gerealiseerde woningen per wijkcontract daalt trouwens en daar moeten we iets aan doen. Maar echt fundamentele veranderingen verwachten wij niet.'

Dan maar even bellen naar de Stad Brussel. Daar zitten ze kennelijk verveeld met de situatie en ze beloven ons terug te bellen. We wachten enkele dagen tevergeefs maar nemen dan opnieuw zelf contact op. 'Je moet dat 'laatste wijkcontract' waarschijnlijk eerder opvatten als 'het allernieuwste wijkcontract', vertelt men ons dan. Alsof dat toch evident was. Allez nu!

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. Contacteer dina@bralvzw.be voor de tussentijdse oogst.

ANDERLECHT

kantoren

C. Debussystraat 91

Stedenbouwkundige vergunning voor de bestemmingswijziging van een werkplaats voor het vervaardigen van gepantserde deuren.

Tot 14/04/2008

Overlegcommissie op 23/04/2008

wegenis

J. Dillensquare en het kruispunt van de Formanoirstraat-d'Aumalestraat en Ed. Delcourtstraat

Gemeente Anderlecht vraagt stedenbouwkundige vergunning voor heraanleg van het openbaar domein.

Tot 26/03/2008

Overlegcommissie op 9/04/2008

transportmiddelen/boomvelling

Veeweide- en Aakaal

Haven van Brussel vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de renovatie van sluis 10 met wijziging van de wegeaanleg, de afsluiting van de site en het vellen van boom (adviesaanvraag).

Tot 26/03/2008

Overlegcommissie op 9/04/2008

Groene wandeling

Neerpedestraat

BIM vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de inrichting van de Groene wandeling met wijziging van de verkeerswegen (adviesaanvraag).

Tot 26/03/2008

Overlegcommissie op 9/04/2008

Groene wandeling

Lenniksebaan, Humaniteitslaan, Bergensesteenweg, Zuun- en Vogelenzangstraat

BIM vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de het afbakenen van de Groene Wandeling gelegen op de geklasseerde site (adviesaanvraag).

Tot 26/03/2008

Overlegcommissie op 9/04/2008

voetbalinfrastructuur

Lenniksebaan

Gemeentebestuur van Anderlecht vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de vernieuwing van de voetbalinfrastructuur in openlucht door de bouw van een constructie van +200m².

Tot 26/03/2008

Overlegcommissie op 09/04/2008

uitbreiding parking

Olympischedreef 50

Decathlon Benelux NV vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning 1A met bestek effectenstudie voor de uitbreiding

69 overdekte parkeerplaatsen en 131 openluchtparkeerplaatsen.

Tot 3/03/2008

Overlegcommissie op 12/03/2008

BRUSSEL NO LEOPOLD

Résidence Palace

Wetstraat 155

Regie der Gebouwen vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning 1B met effectenverslag voor het herstructureren van het blok A van de Résidence Palace om er de nieuwe zetel te vestigen van de Europese Raad en van de Raad van de Europese Unie en het uitbaten van een overdekte parkeergarage voor 143 wagens.

Tot 3/03/2008

Overlegcommissie op 11/03/2008

esplanade

Europakruispunt 3

Swiss Hotels Leasing Company vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het inrichten van de openbare ruimte van de esplanade tussen het Spanjeplein en de achtergevels van de hotels Meridien en Novotel, die de verbinding maken met het Spanjeplein, Agoraplein en de galerij naar het Centraal station.

Tot 7/03/2008

Overlegcommissie op 18/03/2008

BRUSSEL VIJFHOEK

exploitatie/kantoren

E. Jacquainlaan 121-135 (hoek Mechelse- en Sint-Pietersstraat)

GDI SA vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor het afbreken van alle oude gebouwen van La Libre Belgique, de bouw van een kantoorgebouw met ondergrondse parking en de herbestemming van de herenhuizen met behoud van de woongelegentheid met handelsgeleijkvloers, de heropbouw van hun daken en een overdekte parking voor 78 wagens.

Tot 7/03/2008

Overlegcommissie op 18/03/2008

EVERE

wegenis

J. Ballingsstraat - P. Van Obberghenstraat

Gemeente Evere vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de verkeersweg en de bouw van een verkeersplateau in de Van Obberghenstraat aan de ingang van de Ballingsstraat.

kantoorgebouw/parkings

Kolonel Bourgstraat 133

Hainsainvest GmbH vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning voor de bouw en het uitbaten van een kantoorgebouw met een 22 openluchtparkeerplaatsen en 56 ondergrondse parkeerplaatsen en een gedeeltelijke gebruikswijziging van de ondergrondse lokalen.

Tot 3/03/2008

Overlegcommissie op 20/03/2008

NEDER-OVER-HEEMBEEK

woningen

Molenblok

Sfar-Molenblok NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een gebouw met 31 sociale woongelenheden.

Tot 7/03/2008

Overlegcommissie op 18/03/2008

SCHAARBEEK

afschaffing

Comité de Régigion Islamique vraagt stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een 3de verdieping (Groenstraat), het afschaffen van 3 woningen en het wijzigen van de binnenkoer.

Tot 3/03/2008

Overlegcommissie op 14/03/2008

SINT-JOOST

opheffing BBP nr. 31

«Koningstraat»

Het opheffingsproject van het Bijzonder Bestemmingsplan nr. 31 voor de Koningstraat voorlopig aangenomen door de Gemeenteraad van 30/01/2008.

Tot 30/03/2008

VORST

gebruikswijziging

Bondgenotenstraat 164-164A-166

Stedenbouwkundige vergunning voor de onderverdeling van een huisvesting met wijziging van gebruik.

Tot 5/03/2008

Overlegcommissie op 11/03/2008

industriële gebouw

Brusselsesteenweg 112

Gemeente Vorst vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB voor het verbouwen van een industrieel gebouw tot uitrusting van collectief belang.

Tot 10/03/2008

Overlegcommissie op 29/03/2008



www.bralvzw.be

ondermaats

Evere, 18 februari, 19u13

Ondermaats op de schaal van luchtkwaliteit: het allernieuwste model vierwieler van... (details zijn bekend op de redactie).

foto Liévin Chemin

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,
Fabrizio Bongiorno, Dina Claes,
Emmanuelle De Backer,
An Descheemaeker, 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

