



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 19 - nummer 342 - juli-augustus 2008
verschijnt maandelijks
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

de lijn van bral

beleid in schijfjes

Wie de Brusselse politiek wat volgt, kent de term wellicht: saucissonnage. Een verschijnsel dat ook voorkomt in andere oorden op deze aardkluit maar bij ons verheven is tot kunstvorm: een project opdelen in kleine stukjes die je allemaal apart aanpakt, zonder globale visie of coördinatie.

Bij Bral vinden we die saucis-seneiging soms komisch maar meestal intriest. En erg inefficiënt. Zonet hebben we weer een mooi staaltje gezien: de regering lanceert een *Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling*. Dat agentschap moet proberen greep te krijgen op de ontwikkeling van onze grondreserves. Ondertussen stelt onze administratie *Leefmilieu Brussel* een eigen dienst voor: de *facilitator duurzame wijken*, soort publieke consultant voor Gemeenten en promotoren. Doel: nieuwbouwprojecten duwen in de richting van duurzaamheid. Maar laat nu net de grondreserves de eerste kandidaten zijn voor een toekomstig leven als duurzame wijk. We voelen aan onze eksterogen dat die twee nieuwe diensten in elkaars vaarwater komen. En dat de facilitator z'n handen zal moeten afhouden van stedenbouw, huisvesting en mobiliteit want dat zijn geen bevoegdheden van Leefmilieu Brussel. Probeer zo maar eens te werken aan duurzame wijken!

Om dit soort situaties aan te klagen, lanceren ook wij onze dienst: het *Observatorium Hokjesdenken*. Het houdt vanaf nu de wacht en brengt binnen een aantal maanden de flagrantste voorbeelden van oogklep-politiek naar buiten. Je kan het bereiken op 02/217 56 33 of via bral@bralvzw.be.

Sarah Hollander
Voorzitter Bral vzw



Sluipverkeer zoekt zich een weg door alle hoeken en gaten van de stad. En vooral Brusselaars zitten achter het stuur. Zones 30 alleen kunnen de auto's niet tegenhouden. © flickr.com



anders mobiel

wie stopt het sluijverkeer?

Twee derde van het verkeer in residentiële wijken is sluijverkeer. Opzienbarend: dat sluijverkeer bestaat maar voor een derde uit pendelaars. Het zijn vooral de Brusselaars zelf die sluijpen.

volkswijsheid

Sluijverkeer in de Brusselse woonwijken is een plaag. Een studie van het verkeersbureau Brat toont aan dat twee derde van al het verkeer in Brusselse woonwijken sluijverkeer is. En maar liefst zeventig procent van al dat sluijverkeer komt uit een naburige wijk in Brussel. Dat nuanceert de Brusselse volkswijsheid die de schuld voor het sluijverkeer in de Brusselse wijken bij de pendelaars legt. Het niet-Brusselse sluijverkeer komt op de eerste plaats uit Vlaams-Brabant, in mindere mate ook uit Waals-Brabant. Een groot gedeelte van hen komt uit gemeenten in de onmiddellijke omgeving van Brussel. Nog

een interessante vaststelling: een derde van het sluijverkeer bestaat uit bedrijfswagens.

goed tellen

De studie nam tien Brusselse wijken onder de loep. Allemaal met heel verschillende kenmerken: 19de-eeuwse gordel of tweede kroon, langs een drukke invalsweg of zones 30... Bij zo'n telling gebruiken onderzoekers een minutieuze methode. Ze registreren het in- en uitkomende verkeer tijdens de ochtend- en avondspits.

Wie een wijk binnenrijdt en haar binnen een beperkte tijdsperiode langs de andere kant weer verlaat, krijgt het etiket 'doorgaand verkeer'. Aan

vervolg pagina 2

de hand van de nummerplaten en met behulp van de database van de Federale dienst voor Inschrijvingen achterhalen ze bovendien de herkomst van de auto.

het hazenpad

De laatste twintig jaar is het aantal voertuigen in deze stad enorm gestegen: van 3,5 miljoen in 1987 naar 5 miljoen wagens in 2007. Maar de wegen zijn nog altijd dezelfde. Grote assen als de Brugmanlaan, de Leopold II laan, de Bergensesteenweg zitten allemaal vol. Al dat bijkomende verkeer laat die hoofdwegen dus links liggen en zoekt een ontsnappingsroute door de woonwijken.

Andere sluiptwegen dienen om verkeerslichten te ontwijken. Elke chauffeur wil kruispunten met lange wachttijden liefst vermijden. Zo stuurt de sliert verkeerslichten op de Waterloossteenweg veel automobilisten de wijken van Elsene in. Het hazenpad op. Dat ze langs hun sluiptrouwe ook maar traag rijden, met nog veel gekronkel op de koop toe, hindert hen niet eens. De autorijdende mens zit raar in mekaar: zolang de wagen beweegt, krijgt de bestuurder de indruk de tijd in handen te hebben.

Een laatste oorzaak van sluiptverkeer: doodweg de kortste weg kiezen. En die loopt niet altijd langs de grote verkeersaders. De Negenprovincieënlaan in Ganshoren is bijvoorbeeld het snelste traject om van Jette naar shoppingcentrum Basilix of de E40 richting Oostende te snellen. Dat die laan zone 30 is, hindert veel chauffeurs ook al niet.

zwart gat

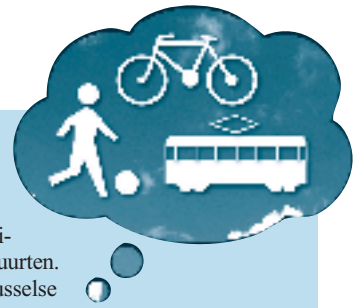
De studie schetst een complex beeld van het verkeersprobleem in onze wijken. Het is duidelijk dat Brusselaars zich niet generen om door andermans woonwijk te rijden. Pendelaars doen dat minder. Maar opgelet, zeggen ze bij Brat: het verkeer op de hoofdwegen hebben we niet onderzocht. Het kan heel goed zijn dat de hoofdassen voor een groot stuk gevuld zijn met auto's vanuit Vlaan-

zuurstof aan je buurt

Niet alleen de tien onderzochte wijken krijgen veel verkeer te slikken. Het doorgaande verkeer en de files tasten de levenskwaliteit aan in de hele stad. De auto's knijpen zo de zuurstof uit onze buurten. Bral en Inter Environnement Bruxelles riepen dit jaar de Brusselse verenigingen op om tijdens de Week van Vervoering actie te voeren onder het motto 'Geef zuurstof aan uw buurt'. Zo kunnen ze hun recht op schone lucht en levenskwaliteit in de stad opeisen.

Een brede waaier verenigingen gaf gevolg aan de oproep: wijkcomités en fietsverenigingen, een vakbond en een natuurvereniging. Zelfs handelaars en krakers komen elkaar tegen op onze lijst (met enige verbazing misschien).

Elk op hun manier geven ze tijdens de Week van Vervoering zuurstof aan jouw buurt. Je kan een debat of fietsmanifestatie bijwonen, meelopen in een wandeltocht of je morele steun betuigen aan een straatactie. Je vindt data, plaats en contactgegevens weldra op www.bralvzw.be en op www.autoloezondag.irisnet.be. Wil je meer weten, bel of mail Ben Bellekens: 02 217 56 33 of ben@bralvzw.be.



deren en Wallonië maar dat die mensen minder vlot de sluiptrouwen vinden. Als dat zo is, zijn zij mee-verantwoordelijk voor de files op de grote assen en dus voor het sluiptverkeer. Wat er ook van zij, sluiptverkeer heeft in elk geval verschillende oorzaken en er zullen dus verschillende oplossingen moeten komen.

pat

Brat merkt op dat Brussel met een gigantisch probleem zit. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan wil het doorgaand verkeer weghalen uit de Brusselse wijken maar de grote assen die het doorgaand verkeer moeten absorberen, zitten tjokvol. Er kan geen auto meer bij. Bovendien zijn lang niet alle bewoners blij als hun Gemeente hun eigen woonwijk van doorgaand verkeer wil vrijwaren. Omdat ze het niet zien zitten om zelf een blokje om te rijden. Zo is er zopas een wilde discussie geweest over de maatregel om de sluiptrouwe van de Reyerslaan naar de Leuvensesteenweg door te knippen op de Diamantlaan in Schaarbeek. Een patstelling dus. Daarom moeten lokale maatregelen kaderen

in een ambitieuze gewestelijke aanpak die het aantal autoverplaatsingen doet dalen in Brussel. Rekeningrijden kan een groot verschil maken. En fietsroutes. En een gewestelijk expresnet kan een belangrijk gat dichten. De studie toont aan dat grote aantallen sluiptchauffeurs uit de Vlaamse Rand komen, precies de afstand die nu slecht bediend is door het openbaar vervoer.

zone 30

Ook lokaal moet er van alles gebeuren. De resultaten uit de wijken Terdelt, het Rad en de Negen Provincieën tonen aan dat het niet volstaat om een zone 30 aan te leggen. Zo'n zone 30 bevordert de verkeersveiligheid wel maar verhindert het doorgaand verkeer niet. We hebben doordachte verkeerscirculatieplannen en signalisatie nodig. Automobilisten mogen niet de kans krijgen om woonwijken linea recta te doorkruisen. De Begijnhofwijk in het drukke stadscentrum is een voorbeeld van hoe het wel moet.

trap of stap

Om af te sluiten: Brusselaars moeten de hand in eigen boezem steken. Zestig procent van alle verplaatsingen in Brussel gaan minder ver dan vijf kilometer. Maar zelfs voor deze korte ritten springen we allemaal nog veel te gemakkelijk in onze wagen en veel te weinig op onze benenwagen of de tram. En vooral: veel te weinig op de fiets.

Meer info over de studie bij brat@skynet.be, tel 02/648.67.70



Brusselaars springen nog veel te gemakkelijk in hun wagen voor korte ritten. © flickr.com, Nretrean

percentage Brusselaars in het doorgaand verkeer per wijk ('s avonds)	
Maria-Christina (Laken)	77%
Terdelt-Latinis (Schaarbeek)	80%
Van Huffel (Koekelberg)	84%
Het Rad (Anderlecht)	63%
Tongeren-Linthout (Etterbeek / S.-L.-Woluwe)	78%
Invaliden (Oudergem)	66%
Molière (Elsene)	78%
Fort-Jaco (Ukkel)	62%
Boondaal (Elsene/Watermaal-Bosvoorde)	71%
Totaal	68%

gegevens: Brat



De Brusselse regering proudly presents: pollupiek! Een urgentieplan tegen extreem hoge luchtvervuiling. Zal dit 'aspirientjesproject' de fijn-stofpieken naar beneden halen?



Verkeer kruipt waar het niet gaan kan. Maar op www.leefmilieubrussel.be/pollupiek kan je vragen om ambitieuze maatregelen voor minder autoverkeer. © flickr.com

Zolang al die diesels blijven ronddoeren in en om Brussel, zullen we moeten leven met hoge concentraties aan fijn schadelijk stof. Het Gewest doet structureel weinig of niets aan die diesels maar kondigt wel enkele maatregelen aan voor onze meest groezelige dagen. Over ozon spreekt het plan niet omdat je ozonconcentraties alleen op lange termijn kan aanpakken.

el inicio: drempel 1

Het plan voorziet in een jaarlijkse herfstcampagne om onze Brusselaars te sensibiliseren. Daarnaast zijn er drie interventiedrempels. Een eerste pakket maatregelen treedt in werking als we twee dagen na elkaar een gemiddelde concentratie fijn stof meten van meer dan 70 microgram per kubieke

meter lucht. Ofwel een piek van meer dan 150 microgram stikstofdioxide.

Deze eerste drempel leidt vooral tot extra info. De snelheidslimiet gaat wel naar beneden en er komen meer controles in het verkeer, maar dat verandert weinig. Een groot deel van de dag schuift ons verkeer toch al stapvoets aan.

rustig beginnen

Wie wil weten wat die 70 microgram in praktijk betekent: de Europese Unie legt 50 microgram fijn stof op als drempel. Op een jaar tijd mag geen enkel meetstation meer dan 35 keer boven die 50-microgram-grens gaan. Maar in Haren zitten we nu al aan 42 keer en het jaar is nog maar halfweg. De regering heeft, in overleg met de intergewestelijke cel voor het leefmilieu Ircel, de lat dan ook ietsje hoger gelegd. De redenering was: als we elke week drempel één van ons plan overschrijden, dan zal het sensibiliserend effect snel afgesleten zijn. Daarom hebben ze zowel voor fijn stof als voor stikstofdioxide een drempel ingesteld die we volgens schattingen zo'n drie keer per winter halen.

de doorstart: drempel 2

Als de vervuiling verder omhoog gaat, kunnen we de tweede interventiedrempel van het plan bereiken. De grens ligt op 101 microgram fijn stof en 201 microgram stikstofdioxide. Die drempel zouden we om de twee à drie winters halen.

In deze fase kan de regering het alternerend rijden invoeren: op even dagen moeten wagens met even nummerplaat aan de kant blijven en omgekeerd. Ondermeer de taxi's, gehandicapten en de 'voertuigen met hoge milieuprestaties' zijn vrijgesteld van dat rijverbod. Het is aan de minister om te bepalen wie proper rijdt en wie niet.

Om de bittere pil voor de 'vuile chauffeurs' te verzachten, rijdt er die dagen meer openbaar vervoer en is alles gratis. En nog een maatregel: de temperatuur in openbare gebouwen daalt tot 20°C.

de apocalyps: drempel 3

Alarmfase drie is voor de apocalyptische dagen. De grens ligt op 200 microgram fijn stof en 400 microgram stikstofdioxide. Negentiende-eeuwse industriële luchtjes enfin. Zo'n concentraties zijn de afgelopen tien jaar nooit voorgekomen. Op zo'n momenten is zwaar uitpakken zeker gerechtvaardigd. De regering kan die dag dan ook

een algemeen verbod op autogebruik inlassen, behalve voor de 'propere wagens' en anderen. En bizar: de temperatuur in openbare gebouwen mag op zo'n dagen niet hoger dan... 21 graden. Oepsie!! Foutje.

te hoge drempels

Kunnen deze maatregelen de pieken doen dalen? In theorie wel. Vervuilingspieken ontstaan in winterse dagen vooral omdat de vuile lucht aan de grond blijft hangen. Ze is immers niet warm genoeg om op te stijgen. Daardoor is de helft of meer van de vervuiling op zo'n momenten afkomstig van ons eigen autoverkeer. Als we onze eigen uitstoot snel en drastisch kunnen terugschroeven, zullen we dat dus zeker merken aan de concentraties.

Maar hoe ver zal de praktijk verschillen van de theorie? Wie krijgt van de minister bijvoorbeeld het etiket 'voertuig met hoge milieuprestatie' mee zodat hij of zij toch nog mag rijden? Hopelijk blijft het, zoals ze zich voorneemt, een uitzondering. Ten tweede: hoe vaak zal de regering deze maatregelen nemen? Ze kan een rijverbod opleggen maar is helemaal niet verplicht om dat te doen.

Liggen de drempelwaarden trouwens niet te hoog? De geschatte kans dat we de drempels overschrijden, is gebaseerd op metingen van enkele jaren geleden. Maar sinds de periode '99-'03 zijn de concentraties van fijn stof gedaald. Misschien moeten we de lat lager leggen. Wij suggereren bovendien een soort krimppad in te voeren. Dat wil zeggen dat we een eerste reeks interventiedrempels binnen enkele jaren vervangen door strengere drempels. Da's logisch want de EU verplicht ons de volgende jaren de concentraties te doen dalen.

aspirine

Wij zijn gematigd positief over dit plan. Het is al goed dat we er een hebben. En als sensibilisering kan het zeker tellen. Maar zelfs als de maatregelen de vervuiling doen dalen, is het niet meer dan een aspirientje voor een zwaar zieke patiënt. Dit heeft maar zin in afwachting van diepgaande maatregelen die ervoor zorgen dat we met z'n allen minder met de auto gaan rijden. Daarom roept Bral alle Brusselaars en pendelaars op om tijdens het openbaar onderzoek structurele maatregelen te vragen: rekeningrijden, een doortastend parkeerbeleid, een gewestelijk expresnet...

Het plan bekijken en erop reageren kan op www.leefmilieubrussel.be/pollupiek tot 15 augustus.



Eau Water Zone: bruisende kijk op waterbeheer

'Super Desasphaltico is onze fetishfiguur', lacht Dominique Nalpas van het platform Eau Water Zone. 'Deze kruising tussen een catcher op rust en Superman bindt de strijd aan met Asphaltor. Die robotachtige figuur verpersoonlijkt het technocratische systeem dat onze planeet en onze wijken vol betonneert.'

Gevolg van al dat asfalt: de ondoordringbaarheid van de bodem. In de Elsense wijk Malibrans loopt die op tot tachtig procent, in de rest van het Brusselse gewest is het niet veel beter. En het regenwater, dat verdwijnt zomaar in de riolen. 'Jammer. Niet alleen door het vergrote risico op overstromingen. Maar ook omdat we

het water verstoppen, terwijl het kan bijdragen tot een betere levenskwaliteit in de stad', zegt Dominique.

stormbekken Flagey

Het platform Eau Water Zone groepeerde bewoners, architecten, verenigingen en onderzoeksinstituten

gen. Voornaamste strijdpunt: een beter beheer van het oppervlaktewater. 'Officieel is dit platform in 2006 in het leven geroepen, maar onze wortels gaan terug tot begin 2002. Toen informeerde de gemeente Elsene pas in een heel laat stadium de bewoners rond Flagey over de bouw van een ondergrondse stormbekken. Veel buurtbewoners reageerden verontwaardigd en verenigden zich in het Comité Flagey. Er volgde een infovergadering over waterbeheer, en die samenkomst heeft vele mensen de ogen geopend: hé, er zijn ook alternatieven voor stormbekkens!'

probleem is geen oplossing

‘Die alternatieven vertrekken vanuit de visie dat men overstromingen moet aanpakken bij de bron. Dus over de gehele oppervlakte van een stroombekken, via technieken als infiltratie, vertraging van het water en verdamping. Maar dat impliceert een nieuwe omgang met en visie op het water in de stad – zowel bij bewoners als openbare besturen. In Brussel is het historisch zo gegroeid dat alle waterlopen, zoals de Maalbeek, weggestopt en overwelfd zijn. Voor allerlei redenen: hygiëne, industrie, transport, prestige soms. Stormbekkens liggen in het verlengde van die betonlogica. Het is probleembestrijding met nog meer van hetzelfde. Terwijl er in overvloed andere technieken bestaan: groendaken, regenwatertanks, vegetale muren, noem maar op... Bewoners moeten zich ook meer bemoeien met de publieke ruimte. Voorstellen doen waarbij groen en water terug hun verdiende plaats krijgen.’

expo Open Source

Het eerste concrete project van Eau Water Zone, de expo Open Source, bood een staalkaart van die alternatieven. De tentoonstelling, jammer genoeg nu al voorbij, toonde de resultaten van een publieke ideeënoproep. Overduidelijk bleek dat water raakt aan zo diverse thema's als openbare ruimte, mobiliteit, economie, ... ‘Maelbeek Mon Amour bijvoorbeeld maakt de ondergrondse rivier weer zichtbaar in het straatbeeld. Via bewerkte riooldekken en het gebruik van braakliggende terreinen waarop cinema's, buitenkeukens, gedeelde moestuinen en zo verrijzen’, vertelt Dominique enthousiast. ‘Een ander project dat bewaarheid kan worden: een nieuwe visie op de site rond het Oude Militaire Hospitaal. Alle technieken van



Dominique Nalpas met de Ixelligator, nog een fantasiefiguur van Eau Water Zone: ‘Techniek en creativiteit gaan hand in hand. Als iets nog niet bestaat, moet je het uitvinden.’

beter waterbeheer komen er samen, en zorgen voor een aangenamere publieke ruimte.’

pilootprojecten

Eau water Zone is natuurlijk een dynamisch initiatief, en het platform staat open voor wat komt. ‘We werken nu mee aan een Europees project, Interreg 4b. En op Brussels niveau zijn we betrokken bij het regenwaterplan en een projectoproep

voor duurzame wijken. Het is onze droom dat we bepaalde pilootprojecten rond het Flageyplein kunnen integreren in andere projecten. Want we denken dat onze werkmethode, een mix van technische kennis en creativiteit, eigenlijk universeel toepasbaar is.’

Inspiratie of vragen over beter waterbeheer? Neem gerust contact op met Dominique Nalpas op 0498 59 15 50, www.eauwaterzone.be.



meer groen. 't stinkt hier!

Niet onze woorden, wel die van een jeugdige bezoeker van het Milieufest. ‘Geef je opmerkingen of droomscenario's over de Brusselse wijken’, luidde de uitnodiging van Bral. Waarop een buurtbewoner: ‘Waarom zijn er élk weekend activiteiten in het Jubelpark? Bravo voor het lawaai ... en het moeilijke verkeer!’ Touché.

Gelukkig waren de andere reacties positiever. Op het einde van de dag was onze grijze luchtfoto van Brussel omgetoverd in een kleurrijke mozaïek bomvol stickertjes. Daarmee markeerden de Brusselaars hun buurt en onderwerp: stedenbouw, mobiliteit, groen, water,... Hun voorstellen, opmerkingen of dromen penden ze ijverig neer in de schriftjes. Een bloemlezing:

groene ruimtes verbinden

‘Brussel is een superstad! Gezellig, veel groen, ... Waarom geen sensibilisatiecampagne die de bewoners aanzet tot meer respect voor hun stad? Minder snel rijden, minder afval dumpen, ...’

Goed idee, al mag er voor anderen gerust meer groen zijn. En multifunctioneler. ‘De parken openstellen voor scouts’, ‘groene ruimtes met elkaar verbinden en didactische panelen plaatsen over de ecologische waarde’, ‘een label voor groene straten om bewoners aan te moedigen

hun straat te vergroenen’, ‘meer groen in het straatbeeld van Laken’ ...

‘En waar zijn de moestuinen in Brussel?’ vraagt iemand zich af, terwijl ook ‘gezamenlijke composthopen voor de buurt’ nergens te bespeuren vallen. Nog met stip genoteerd: ‘De bomen op de Tervurenlaan beter onderhouden, zodat ze niet moeten gekapt worden’, ‘groene assen ontwikkelen vanuit Weststation naar centrum Molenbeek’, en ‘geen voetbalstadion op Schaarbeek Vorming, maar wel een windmolenpark en een ecologisch project voor het Moeraske.’

genieten van het kanaal

Fietsers zijn zichtbaarder in het straatbeeld maar goede voorzieningen volgen minder snel. ‘Meer structurele fietspaden graag – overall in Brussel (x5)’, ‘plaats voor fietsers op het openbare vervoer’, ‘meer fietsenstallingen (x2)’. En fietsen naar het werk lijkt nog teveel op een hindernissenparcours: ‘het kanaal en de industriële zone toegankelijk maken voor fietsers, zodat mensen makkelijker met de fiets kunnen gaan werken en genieten van het kanaal.’ Nog een tip: ‘ profiteren van de spoorwegwerken om langs de spoorlijnen fietspaden aan te leggen’.

Het openbare vervoer stemt tevreden. Al mag het ‘tijdens het weekend’ altijd iets meer zijn. Sneller ook: ‘Over het traject Berchem-Anderlecht doe je 20 minuten met de auto, en 40

minuten met het openbaar vervoer’ merkt iemand op. Maar ziedaar, een oplossing: ‘Meer verkeerslichten die op groen springen als een bus of tram een kruispunt nadert.’ ‘Meer autovrije zondagen’ is een terugkerende wens. Een enkele inwoner droomt luidop van ‘gans Brussel zone 30’. Die is welkom bij Bral!

New York?

Water blijkt nu vooral een bron van frustratie: ‘Uitglijden op het gladde wegdek!’ ‘Overstromingen in de Louizawijk!’ Tijd voor wat afkoeling: ‘Meer fonteinen in onze parken, te beginnen dicht bij ons in het park van de Botanique.’ We geven het door. Als we ons tenminste verstaanbaar kunnen maken, want ‘het lijkt wel of je hier in New York bent. Zijn er geen reglementen voor die politiestraten?’ fluistert een bezoeker. Ook wijkontwikkeling beroert de gemoederen: ‘Een Europawijk die rekening houdt met de bewoners, niet alleen de instellingen!’, ‘een heraanleg van het Weststation die hoog- en laag-Molenbeek met elkaar verbindt’, en voor Neerpede ‘een geïntegreerd project waar de stad op lange termijn denkt’.

Het laatste woord geven we graag aan de jeugd: ‘Als je iemand een papier op de grond ziet werpen, hem vragen om dit in de vuilbak te gooien.’ We hadden het niet beter kunnen zeggen. Bedankt allemaal en tot volgend jaar!



coöperaties nodig?

Een aantal grote kapitaalvennootschappen smeedt 'snode plannen' tegen de coöperatieven in Europa. Ze vallen de regelgeving op coöperatieve vennootschappen aan met enkele formele klachten bij de EU. Volgens hen zorgt de regelgeving voor concurrentievervalsing. De Europese koepel cooperatives Europe lanceert een petitie om de eigenheid van coöperatieves te redden.

iedereen coöperatief

Coöperaties zijn wijd verspreid, zeker in de sociale economie. Een derde van alle Europeanen is wel

ergens coöperant. Verschillende Missions Locales hebben een coöperatief statuut, organisaties als Murmuur of Euclides ook, de elektriciteitsproducent Ecopower... Volgens cooperatives Europe steunen hun leden op principes als democratische controle en solidariteit. De huidige wetgeving zou dat karakter erkennen en de coöperatieven beschermen tegen de nadelen van de vrije markt. Cooperatives Europe wil geen privileges maar wil wel de erkenning van hun humane dimensie behouden. Ben jij het daarmee eens? Tekend dan de petitie op www.coopseurope.coop.

dood van een tuin

Opschudding in Schaarbeek. Een vzw die dicht bij de Gemeente aanleunt, heeft een stedenbouwkundige vergunning gekregen voor de bouw van een kribbe aan de Plaskyiaan. Prima project waarschijnlijk. Behalve dat de vzw 't gebouw pal in een grote, boomrijke tuin wil neerpoten. In het bijbehorende herenhuis plannen ze twee appartementen.

Een aantal buurtbewoners reageert verontwaardigd. Nog maar eens een groene long die volgebouwd wordt! Dat de schepen van groene ruimte voorzitter is van de vzw, vinden ze helemaal onge-

grijpelijk. Waarom maken ze de kribbe niet in het herenhuis zodat de tuin behouden blijft, vragen zij zich af.

Op het kabinet van de schepen horen we dat ze het herenhuis zoveel mogelijk intact wilden houden. En dat het aantal vierkante meters bebouwing niet spectaculair toeneemt omdat er ooit een veranda heeft gestaan in de tuin.

De buurtbewoners zijn niet onder de indruk van deze argumenten. Hun visie vind je op www.savethecitygardens.be. Je kunt er ook de petitie tekenen.

Thurn & Taxis: TouT Publiek!



...en zeker op 18 juli

Plannen genoeg, maar de site van T&T staat grotendeels leeg. Al jaren. En grote delen zullen dat nog enkele jaren blijven. Wat een mogelijkheden!

Enkele verenigingen maken er al dankbaar gebruik van. Hopelijk werkt hun voorbeeld aanstekelijk en ben jij binnenkort ook aan het timmeren, tuinieren, sporten of ravotten in een prachtige omgeving.

Zelf wel een paar prachtdedeën? Zin om de handen uit de mouwen te steken? Meer weten? Contacteer Bral vzw of de verenigingen zelf. Beter nog: **18 juli roepen we uit tot TouT Publiek-dag**. Kom langs vanaf 14 uur voor rondleidingen, sport en spel, versnaperingen en muziek! Een centrale infostand op de Bockstael/Jubileumbrug maakt u wegwijs in de activiteiten. De ideale manier om kennis te maken met thurn & taxis, de mogelijkheden van tijdelijk gebruik en al onze partners.

contact: Steyn Van Assche – 02/217 56 33 – steyn@bralvzw.be
Meer info vind je ook op www.bralvzw.be

ALLO
BRAL?



'T IS DEN
TRIKKE HIER
EH.

IK KOM AF NAAR
THURN & TAXIS
OP 18 JULI EH.



KAN IK NEN HOTDOG
MET CHOUCROUT
BESTELLEN?



de wereld redden

Natuurlijk wil je dat. Maar in tussentijd kan je alvast (aanduiden wat past)...

- meer gaan stappen, trappen of met openbaar vervoer rijden. Een korte-rittencontract aangaan met je sportclub, school, wijkcomité...
Zie www.korteritten.be.
- lagere drempels + maatregelen tegen autoverkeer vragen op www.leefmilieu-brussel.be/pollupiek tot 15 augustus.
- Thurn & Taxis leren kennen op de TouT-Publiek-dag op 18 juli.
- meedoen aan een activiteit tijdens de Week van Vervoering. Info op onze site.
- bellen naar Bral op 02 217 56 33 om te helpen bij onze acties (en vice versa).

www.bralvzw.be



Zoek jij ook iets?

Onze openbare onderzoeken zijn inderdaad verdwenen. We zetten er een punt achter. Sowieso publiceerden we alleen een selectie van dossiers die in openbaar onderzoek waren. En sowieso waren vele openbare onderzoeken al afgelopen op het moment dat jij de Alert in je bus kreeg.

En dus veranderen we het geweer van schouder. We zetten een systeem op waarbij je een selectie van openbare onderzoeken – de crème de la crème – kan ontvangen. Interesse? Bel of mail naar Dina op 02/217 56 33 of dina@bralvzw.be.

Geniet van de zomer!

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, Guy Bourgeois,
Dina Claes, Emmanuelle De Backer,
An Descheemaeker, Loran Fontaine,
Hilde Geens, Marianne Stevens,
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

