

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 331 - juli-augustus 2007
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

de lijn van bral

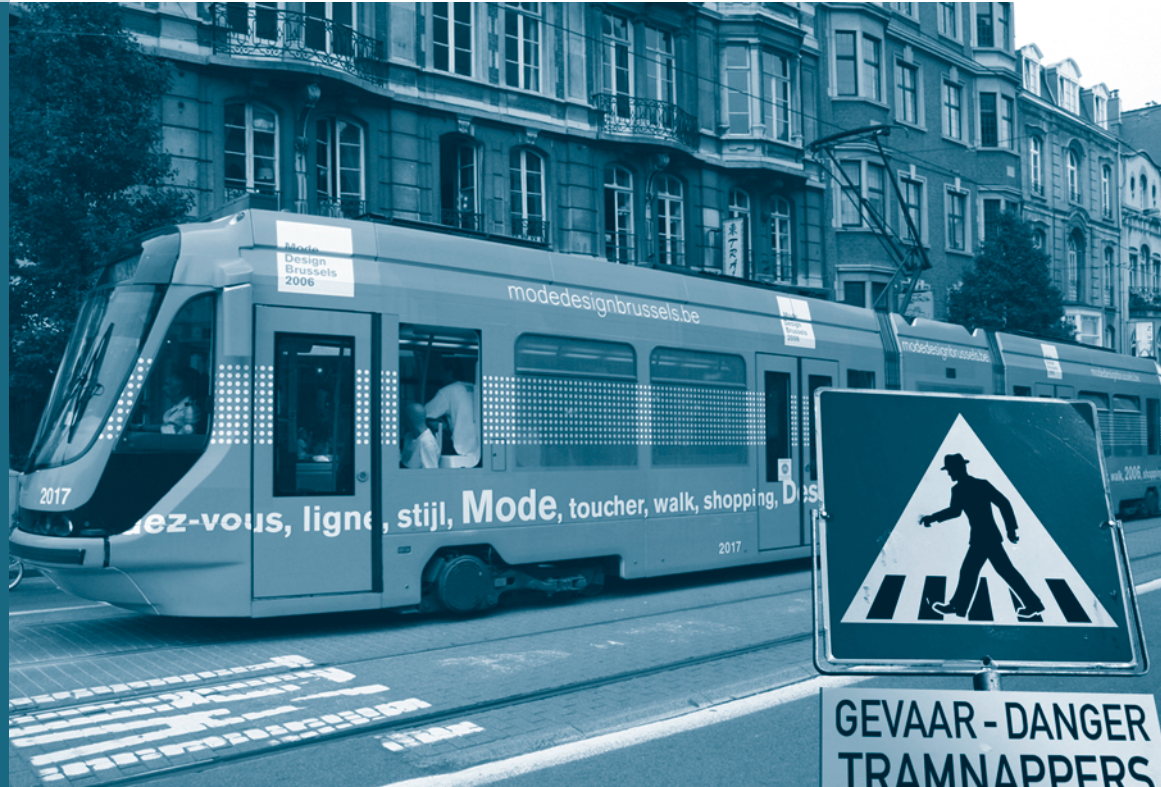
pretpark zuidwijk

Zoals veel andere steden ontsnapt ook Brussel niet aan het oprukkende dubbelfenomeen gentrificatie-disneyficatie. Beide processen betekenen de meedogenloze vernieling van de menselijke geschiedenis en de omgeving waarin die zich voltrok. In het eerste geval ten voordele van kapitaalcrachtige nieuwe bewoners, in het andere komt er infrastructuur die enkel toegankelijk is voor consumptiegerichte toeristen.

Het is nog afwachten waar het accent komt te liggen in het themapark Zuidwijk. Begin jaren '90 werd al duidelijk dat de gezinswoningen, buurtwinkeltjes en stamcafés moesten verdwijnen, maar er komt nog altijd weinig voor in de plaats. De semi-publieke projectontwikkelaar n.v. Brussel-Zuid is vooral goed gebleken in het laten verloederen en afbreken. En dat op een bijzonder brute manier: hoogdringendheid invoeren om te kunnen ontegenen, buurtbewoners opjagen om hun valiezen te pakken, vernederende aankoopbedragen aanbieden, verloedering in de hand werken om de prijzen en het moreel van de bewoners omlaag te halen... De vrederechter heeft hen daarvoor nu bijzonder scherp veroordeeld in zijn vonnis van 30 mei tegen het Brussels Gewest.

We hopen dat alle overheden met ontegeningsplannen het vonnis goed lezen en dat het Gewest en de Gemeente het themapark Zuidwijk opdoeken en er opnieuw een leefbare buurt van maken. En dat kan alleen door goedkope huizen te bouwen.

Sarah Hollander
voorzitter



Elke dag gijzelt het Brussels verkeer trams en bussen. Ondergaat het ambitieuze beheerscontract voor de Mivb hetzelfde lot?

 anders mobiel

stop de tramnapping

Komen tram en bus los uit de wurggreep van het verkeer?

De Mivb en het Gewest plannen in hun beheerscontract een performanter openbaar vervoer, meer comfort en meer reizigers. Maar kan de Mivb deze klus klaren als de gemeenten en politie niet meewerken?

uitdagingen

De Mivb staat voor serieuze uitdagingen. Haar reizigersaantal stijgt spectaculair. Maar de metro's zittingen overvol, de trams en bussen zitten muurvast in het verkeer en op veel plaatsen ben je nog altijd veel sneller met de auto.

Het Gewest gaat fors investeren om de capaciteit op te voeren. Het nieuwe beheerscontract dat ze afgesloten hebben met de Mivb, plant zo'n vijftienveertig procent meer reizigers voor metro en tram en zeven procent voor de bussen. Trams 55 en 94 worden verlengd. Er komt een nieuwe tramlijn tussen het Weststation en Westland shopping, via de Ninoofsesteenweg en een tunnel voor trams

aan Meiser. Waarschijnlijk krijgt Jette haar tram 10. Voor een rits andere nieuwe lijnen komen er eerst studies.

De frequentie verandert niet, maar de Mivb moet wel iets doen aan de regelmaat: minder zwarte punten, meer eigen beddingen, verkeerslichten die op groen springen als de tram aankomt... Dat moet de doorstroming verbeteren. Ook voor fietsers is er goed nieuws. Binnenkort kan je buiten de spits gratis je fiets meenemen. En bij ernstige wintersmog wordt het openbaar vervoer gratis.

vervolg pagina 2



Tram 94 stopt nu aan Herman Debroux. In de toekomst zal hij doorrijden tot Roodebeek over de middenberm van de Vorstlaan.

vervolg van pagina 1

la pauvre stib

Dit beheerscontract moet het openbaar vervoer positioneren als een speerpunt tegen de mobiliteitscrisis. Tegen 2015 zal Brussel muurvast zitten, zegt de administratie. Maar het succes van deze operatie hangt in grote mate af van de gemeenten en andere overheden. Neem nu de doorstroming. Waar er voldoende ruimte voorhanden was, liggen bussen en trams al in eigen bedding. De uitdaging is nu de assen aan te pakken waar er minder ruimte is: de Elsense en Alsebergse Steenweg, Wayezstraat, Louizaflessenhals... Hier zullen parkeerplaatsen en baanvakken moeten verdwijnen. En vaak liggen de gemeenten dwars.

Een andere kwestie is wildparkeren, een nationale Brusselse sport: dubbelparkeren, leveringszones en eigen bedding niet respecteren... Dat doet het verkeer stremmen. Trams en bussen verliezen zo kostbare minuten. Het is een publiek geheim dat de politie vaak de andere kant op kijkt.

En dan is er nog het gemak waarmee de overheid parkeerplaatsen buiten de rijbaan vergunt. Zulke parkeerplaatsen zuigen het autoverkeer aan. Lees er het artikel over de Navo maar op na.

eigen bedding is niet genoeg

De Ulb heeft berekend dat het drukke autoverkeer goed is voor achttien procent van de productiekost van de Mivb. De lijnen die het meest onder het verkeer gebukt gaan, zijn volgens hen de as Koningsstraat-Regentschapslaan, de Gallaitstraat, de Loui-

zaflessenhals... De studie beschrijft ook de compromispolitiek in Brussel: maatregelen treffen zolang het autoverkeer er maar niet onder lijdt. Die compromissen draaien stevast uit in het nadeel van de bus en de tram. De Charleroise Steenweg is daar een goed voorbeeld van. De studie is categoriek: (overschrijdbare) eigen beddingen volstaan niet. Het Brussels openbaar vervoer heeft nood aan een totaalpakket: ook verkeerslichtenbeïnvloeding, onbuigzame politici en een strenge politionele aanpak zijn nodig. Je leest meer over deze studie op www.brusselsstudies.be.

botsen op grenzen

De mobiliteitsproblematiek overstijgt ruim de grenzen van het Brussels gewest. Iedere dag nemen om en bij de 200.000 pendelaars de auto om naar hun werk te gaan. Vooral mensen die in de periferie wonen grijpen naar de auto, omdat ze een bedrijfswagen hebben of omdat een kwalitatief openbaar vervoer ontbreekt in de periferie. Het marktaandeel van het openbaar vervoer bedraagt er amper twintig procent. De Mivb kan dit ook niet alleen de baas. Het Gewestelijk Expresnet of Gen moet soelaas bieden. In het beheerscontract staan mooie intenties om de Mivb beter te integreren in het Gen, maar een goede samenwerking tussen de drie gewesten blijft moeilijk.

Meer info vind je op www.mivb.be.

busses by night

Ondanks het bescheiden succes van de lijnen N8 en N9 blijft het nachtbusnet Noctis met gemiddeld 2.250 reizigers per weekend onder de verwachtingen. Het netwerk en het aanbod van Noctis zijn nochtans uitstekend: bijna alle inwoners van het gewest vinden een bushalte binnen loopafstand en er is een bus om de twintig minuten. Beter dan wat de meeste nachtnetten in België en Europa te bieden hebben. In een gezamenlijk persbericht zoeken de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en Bral samen naar een verklaring: "Drie euro voor een rit is veel, zeker voor wie met twee of meer reist. Wie de keuze heeft tussen een gratis parkeerplaats en het drie-euro-tarief van de nachtbus, kiest dan al snel voor de auto." En "in Brussel kan je nog steeds met gemak een gratis parkeerplaats vinden in de onmiddellijke omgeving van de Grote Markt. En als je geen parkeerplaats vindt, kan je de auto quasi straffeloos kwijt op een plein, een zebrapad of zelfs in dubbele file."

Het volledige persbericht vind je op www.bralvzw.be en www.bttb.be.

tram 94

In het nieuwe beheerscontract staat de verlenging van tram 94 tot Roodebeek. Een eerste fase van dit project – de verlenging op de Vorstlaan tot de Tervurenlaan – was de afgelopen maand in openbaar onderzoek. Het aantal rijvakken op de Vorstlaan vermindert van 2x3 naar 2x2 om tram en fietsers vrij baan te geven op de middenberm. De snelheid van het autoverkeer zal daardoor ook omlaag gaan en voetgangers kunnen vlotter oversteken. De gemeente Oudergem organiseerde een infovergadering en de tweehonderd aanwezigen leken positief, al vinden veel mensen het verdwijnen van parkeerplaatsen moeilijk te slikken.

De verlenging van tram 94 heeft nog een onverwacht effect: de Lijn zou haar bussen nu willen stoppen aan Hermann-Debroux. Een aanwezige op de infovergadering noemde dat een ernstige achteruitgang voor alle wijken rond de Waversesteenweg en voor de belangrijke ontwikkelingspool van Etterbeek-Station/campus/Delta. De vele reizigers die vandaag een directe verbinding hebben met de gemeenten ten zuiden van Brussel zullen dan moeten overstappen aan Hermann-Debroux. Dat is niet alleen tijdverlies en vermindering van comfort maar ook een meerkost: behalve een vervoerbevijs van de Lijn zal je ook een van de Mivb nodig hebben. Dit toont meteen aan hoe moeilijk het is om een goed openbaar vervoer uit te bouwen over de gewestgrenzen heen.

Je kunt de plannen bekijken op www.wegennet.irisnet.be.

tram 55

Niet iedereen is tevreden met de herstructurering van het bus- en tramnet. In Heembeek verzetten senioren zich hevig tegen de inkorting van bus 47. En ook in de gemeenten Evere en Schaarbeek rommelt het. Tram 55 Stille – Bordet wordt in een volgende fase ingekort tot aan het Noordstation waar reizigers uit het noordoosten van het gewest moeten overstappen. De gemeente Schaarbeek is er zich bewust van dat haar inwoners benadeeld worden en heeft daarom een origineel voorstel: tramlijn 3 Churchill - Noordstation doortrekken tot het station van Schaarbeek. Zo behoudt het dichtbevolkte Laag-Schaarbeek een rechtstreekse verbinding met het centrum van Brussel en Sint-Gillis. In ruil zal de gemeente Schaarbeek de beide uiteinden van de Gallaitstraat eenrichtingsverkeer maken zodat het sluipverkeer niet meer door kan. Dat halveert het autoverkeer en dus ook de doorstromingstijd van de tram.

Je kunt al je reflecties over het openbaar vervoer kwijt op ben@bralvzw.be.



de Navo ziet het groot

ontsnapt de megaparking aan alle wettelijke verplichtingen?

De Navo wil in Haren een immens complex bouwen met een megaparking. Is dat nodig en mag het zomaar?

De Navo boert goed. Het militaire clubje groeit en barst uit de voegen van haar bolwerk in Haren. Je weet wel : haar veertig jaar oude hoofdkwartier dat de pers altijd per abuis in Evere situeert. Ons eigen ministerie van defensie vraagt nu in naam van de Navo een stedenbouwkundige vergunning voor een nagelnieuw complex met kantoorruimte, sport- en conferentiezalen en recreatieruimte. Dit paleis komt aan de overkant van de Leopold III laan, op de site van de oude Albert II kazerne. Tegen 2013 moeten de werken klaar zijn.

megaparking

Steeds meer mensen verplaatsen zich van en naar de Navo. De oplossing moet komen van ... een megaparking : 3 311 en later misschien zelfs 3 751 parkeerplaatsen. Dat betekent elke dag dubbel zoveel autoverplaatsingen. Daarmee krijgt 6,8 op 10 personeelsleden een eigen parking in plaats van de 5,8 nu. De Stad Brussel ziet daar geen graten in en geeft een positief advies.

Als we de normen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening als maatstaf nemen, is de voorgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen nochtans buitensporig.

Alleen is er wettelijk geen probleem omdat de Verordening nog niet in voege was bij de indiening van de aanvraag.

mega-openbaar vervoer

Heeft Navo die 3 311 parkeerplaatsen nodig? Het hoofdkwartier wordt omringd door haltes van vier buslijnen, een tramlijn en enkele treinstations. Het Gewestelijk Expres Net zal de stations Bordet en Haren doen herleven. Bovendien wil de Mivb tramlijn 55 verlengen over de middenberm van de Leopold III laan én er komt een betere verbinding met de Europese wijk door de tunnel Schuman-Josaphat. Al die werken moeten klaar zijn tegen 2013. En juist in dat jaar wil Navo haar megaparking openen.

mega-laat plan

Het is uiteraard een utopie dat het openbaar vervoer alle verplaatsingsbehoeftes van de Navo kan bevredigen. De effectenstudie die Aries Consultants gemaakt heeft over het bouwproject, wijst er met klem op dat het organiseren van carpooling en het aanmoedigen van het gebruik van de fiets prioriteiten moeten zijn. Een doelgroep voor tweewielers is er



Als het Gewest een vergunning geeft voor de gigantische navoparking, begeeft ze zich op glad ijs.

in ieder geval. Dertig procent van de werknemers van de Navo woont in een fietsvriendelijke straal van zeven km van de site. Navo kan dit alles bevorderen door een bedrijfsvervoersplan op te stellen. Grote bedrijven zijn zelfs wettelijk verplicht om zo'n plan te maken al kan Navo proberen ook daaraan te ontsnappen als 'openbare instelling'. Maar de Stad Brussel wil geen doorn zijn in het oog van de hoge pieten. Een bedrijfsvervoersplan moet er pas komen wanneer de parking in werking treedt en nadat het openbare vervoer aanzienlijk verbeterd. Terwijl zo'n plan ook kan dienen om het openbaar vervoer en het verplaatsingsgedrag van het bedrijfspersoneel op elkaar af te stellen.

megaprobleem

De gevolgen van dit bouwproject zijn voorspelbaar. Aries waarschuwt

voor een waar verkeersinfarct op het Bordetkruispunt. Ook voor de Navo is dat geen aanlokkelijk vooruitzicht want haar personeel en gasten dreigen met grote vertragingen op hun parkeerstekje aan te komen. Het is ook duidelijk dat zeventuizend autoverplaatsingen per dag slecht zijn voor de luchtkwaliteit. En voor onze Kyoto doelstelling. Misschien kunnen we van de Navo en ons eigen ministerie van landsverdediging geen ecologische reflex verwachten maar het Gewest moet wel opletten voor de juridische adders onder het asfalt. Als ze dit project vergut, begeeft ze zich op glad ijs omdat ze de Europese richtlijnen over fijn stof en dergelijke aan haar laars lapt.

Je kan ons persbericht lezen op www.bralvzw.be. Als je meer wil weten, kan je terecht op maartenroels@bralvzw.be of op 02/217 56 33.



het bonafide buurthuis

dertig jaar bonnievie

Wie laag-Molenbeek denkt, denkt al snel Buurthuis Bonnevie. Dertig jaar al staat Marie-Claire Migerode pal voor het Buurthuis en nu blikt ze met ons terug.

In de jaren '60 speelt het leven aan Sint-Jan-Baptist zich af rond de parochie en de cafés. Mensen kennen elkaar. Begin de jaren '70 komt de metro die gemeenschap helemaal overhoop gooien. In een tijd waarin 'stadsvernieuwing' voor de Brusselse overheid gelijk staat aan afbraak, betekent de komst van de metro dat hele huizenrijen tegen de grond gaan. "Ik werkte toen als jonge snaak in Molenbeek, zegt Marie-Claire. In 1975 richtte een groep vrijwilligers Buurthuis Bonnevie op en ik stapte er mee in. Later werden we een echte

vzw. De metro tegenhouden, konden we niet. Maar we konden wel opkomen voor menswaardig wonen en tegen nieuwe zware stedenbouwkundige ingrepen die de buurt verder zouden verwonden. En we konden samen met de bewoners ageren tegen de onteigeningen."

bonnievieplein

De metrozone zal er vele jaren als een werf blijven. De Gemeente slaagt er niet in de gewestelijke gelden voor de herwaardering van de wijk te

gebruiken. Kinderen hebben bijna geen speelruimte terwijl zoveel grond braak is komen te liggen. Dan komt de Vlaamse Gemeenschap op de proppen met een toelage voor een deeltijdse buurtwerker. Dat helpt om een buurtpleintje uit de grond te stampen dat twintig jaar later een officieel statuut krijgt als 'het Bonnevieplein'.

Maar o ramp! In 1984 besluit de Vlaamse overheid 'Buurtwerk' niet meer te erkennen. Ze willen zoveel mogelijk opbouwwerkers onderbrengen in regionale instituten. Bonnevie ligt dwars: "We kozen er uitdrukkelijk voor om niet te 'poolen'," zegt Marie Claire, "maar de opbouwwerker in eigen beheer te houden. We geloofden in het belang van een brede, geïntegreerde werking. Gelukkig hebben we toen onze post kunnen behouden. Een aantal activiteiten hebben we wel moeten afbouwen. De kinderwerking, het opleidingsproject en de coöperatieve PolyBonnevie werden

volg pagina 4

autonome instellingen. In die tijd kwam de baan van buurtwerker trouwens vrij te staan. Ik stelde mij kandidaat en was blij professioneel actief te worden bij Bonnevie. En ik doe het nog steeds graag.”

wonen

“De woonproblematiek ligt aan het ontstaan van het Buurthuis en is al die jaren de rode draad gebleven in onze werking”, zegt Marie-Claire. “In 1990 organiseerden we twee weken lang een Woonbeurs, een soort Batibouw voor de buurt. Daardoor werd het nog duidelijker dat we moesten verder werken aan de huisvestingsproblematiek. Maar we hadden te weinig technisch inzicht. Gedurende de hele jaren '90 hebben we gewerkt aan de uitbouw van een hechte ploeg deskundige mensen. Dankzij geld van het Gewest en het sociaal impulsfonds zaliger hebben we een huisvestingspermanentie opgericht, een renovatieadvies, een klusjes- en een uitlendienst... Natuurlijk overstijgt de huisvestingscrisis ons volkomen. Daarom zijn we ook sterk actief binnen de Brusselse Bond voor het Recht op Wonen.”

de samenhang

“Onze *dada* was altijd: de draagkracht van de bewoners versterken en hun grondrechten vrijwaren”, zegt Marie-Claire. Ook duurzame ontwikkeling is een aandachtspunt bij Bonnevie. Marie-



Samen met de bewoners van Laag-Molenbeek komt Buurthuis Bonnevie al jaren op voor het recht op wonen. (Foto Bonnevie)

Claire is dit jaar naar Freiburg gereisd om duurzame projecten te bekijken. Verder werkt Bonnevie met bewoners rond rationeel energiegebruik en komt er een zonneboiler op het dak.

“Onze vlag dekt veel activiteiten en ladingen,” zegt Marie-Claire, “de verschillende projecten versterken elkaar. Spijtig genoeg subsidieert de overheid liever de afzonderlijke projecten dan de

samenhang.” Het cahier waarin Bonnevie terugblijkt op 2006 en vroeger, verwoordt het mooi: “De verschillende kamers krijgen m.a.w. wel elk hun deel maar het huis *an sich* wordt grotendeels aan haar lot overgelaten.”

Bonnevie zit aan de andere kant van lijn 02 410 76 31.



Ministère de la
Crise du Logement



Ministerie van de
Wooncrisis

De bezetting van het Gésuklooster zorgde voor de dynamiek om het Ministerie van Wooncrisis uit de grond te stampen.

bezette stad

het nieuwe gezicht van de kraak

Brussel heeft weer een bezettingsmacht. Geen buitenlandse mogendheid maar mensen vanuit de straat die leegstaande panden uitroepen tot woningen. Groeit er een beweging van bezetters?

Krakers zijn een oud fenomeen. De term doet steevast denken aan bendes anarchisten met dreadocks. Maar de jongste tijd zien we in een aantal leegstaande panden groepen mensen opduiken die zich distantiëren van de beladen term ‘kraak’. Zij proberen in relatieve stilte een woonvorm uit te bouwen die lange tijd stand kan houden en die ze ‘tijdelijke bezetting’ noemen. Of ‘gemeenschapswonen’. De polemiek rond het Gésuklooster aan de Koningsstraat heeft die stilte aan diggelen geslagen en de schijnwerper even op hen gericht.

boulevard occupation

Wie een zicht wil krijgen op de wereld van de bezetters, zit al rap met de handen in het haar. De wisselende constellaties van groepen bezetters is

moeilijk te ontrafelen. Een groep van een ongeveer tien, die lange tijd in Hotel Tagawa op de Louizalaan hebben gewoond en een tijdje in Oudergem, is overgegaan naar Gésu. Daar hadden ze gezelschap van een tiental mensen die door Scientology verdreven waren uit de Waterloolaan 103. Ook de vzw Bij Ons/Chez Nous zat in Gésu met enkele werkers, vrijwilligers en daklozen... Autre Lieu zat er met een aantal mensen met psychische problemen.

Na de ontruiming van het klooster moest de groep dringend een ander onderkomen vinden. Ze belandden uiteindelijk een steenworp verderop, in een gebouw van het Waals Gewest in de Koningsstraat 123. Het ziet er ook naar uit dat ze daar een hele tijd kunnen blijven. Dat maakt van deze straat helemaal de ‘Bezettinglinie’, want een andere

groep uit de Waterloolaan zit vlakbij, in een gebouw tussen de Koningstraat en de Poststraat.

321 = 123

Het immense, uitstekend gelegen Gésuklooster heeft de verschillende groepen bij elkaar gebracht en verscheidene mogelijkheden geboden. Het uur ‘U’ om de krachten te bundelen. Ten eerste zijn de tijdelijke bewoners van het klooster na enkele maanden samenwonen omgeturnd tot een hechte groep. Nu ze in de Koningsstraat 123 wonen, werken ze aan een vzw van het pand. Die krijgt de naam ‘123 Logements’ mee. Nu even opletten want het wordt nog ingewikkelder: de nieuwe vzw wordt de opvolger van ‘321 Logements’, de vzw van de groep Tagawa/Oudergem. 321 wordt 123. Snap je?

beter dan de goot

123 wil leegstaande gebouwen openstellen voor huisvesting. Dat kan snel gebeuren, met beperkte maatregelen en kan op zijn minst blijven duren zolang er geen nieuwe bestemming is of zolang er geen werken bezig zijn. Alle lege overheidsgebouwen en kantoorgebouwen kunnen daarvoor dienen. De tactiek van deze groep is zo snel mogelijk hun woonvorm te regulariseren. Van zodra ze een pand betreden, registreren ze zich en proberen ze de eigenaar te overtuigen een huurcontract op te stellen. Ondertussen proberen ze geen aanstoot te geven.

Nog belangrijker vindt de vereniging dat deze vorm van wonen mensen uit de zelfkant van de maatschappij kan halen. Kansarmen, psychiatrische patiënten en mensen uit de middenklasse leven hier samen, maken afspraken, dragen zorg voor elkaar... Voor mensen in moeilijkheden is dit een kans op reïntegratie. Heel wat beter dan de goot of de psychiatrische instelling.

teveel tamtam?

Natuurlijk is deze prille bezetterbeweging ook geïnteresseerd in de bredere woonproblematiek.

Ze hopen dat in hun zog gelijkaardige vzw's opstaan, in andere panden. Daarnaast hebben de bezetters van Gésu ook het Ministerie voor Wooncrisis opgericht, samen met de Brusselse Bond voor het Recht op Wonen en andere ondersteunende verenigingen. Het Ministerie is een initiatief om de aandacht te vestigen op de lijdensweg van grote groepen mensen die zich een fatsoenlijke woning zoeken.

Maar valt deze doelstelling te lijmen met de ambitie om de woonsituatie in een bezet pand zo snel mogelijk te regulariseren? Was het ordewoord niet: geen tamtam, de bezetting niet aan de grote klok hangen? Media-acties om problemen aan te klagen, gaan niet onopgemerkt voorbij. Het schrikt de potentiële promotor of koper van een gebouw allicht af want wie wil nu een project ontwikkelen in een gebouw dat bezet wordt door een groep 'oproerkrakers'?

De mensen van 123 Logements denken dat beide doelen soms kunnen samengaan. Maar de media-aandacht is duidelijk ondergeschikt aan het huisvestingsdoel. "Je speelt niet met de levens van mensen", zegt een van de voortrekkers. "In het

geval van Gésu was het trouwens duidelijk dat de Jezuïeten ons van in het begin weg wilden. Onze acties hebben ervoor gezorgd dat we een nieuw pand konden vinden. De gemeente Sint-Joost bood ons prompt een gebouw aan en het Waals Gewest kon het ook niet maken om dwars te liggen." Een andere woordvoerder vindt het jammer dat de pers alleen focust op het spektakel, het conflict. Over de alternatieve manier van wonen was niets te lezen in de krant.

nieuwe beweging

Wie de huisvestingsproblematiek volgt, weet misschien dat de Bond voor het Recht op Wonen zowat alle verenigingen overkoepelt die van ver of dichtbij iets met wonen te maken hebben, behalve het Syndicat des Locataires en enkele anderen die liever op eigen houtje verder gaan. Levert Gésu het 'momentum' om dat kleine schisma weg te werken? Helaas niet. Blijkbaar zien de eenzelgangers geen reden om de krachten te bundelen met de Bond en met de bezetterbeweging 123.



nieuws van het front

de boom in de stad

Een tijdje geleden waaide een slijke brochure over bomen ons kantoor binnen. 'De boom in de stad' heet het. Het is een mooi geïllustreerde uitgave van onze Brusselse administratie 'monumenten en landschappen', in de collectie 'kunst in de straat'. Je vindt er vrij heldere antwoorden op vragen als 'moet je een boom snoeien' of 'welke boom is geschikt voor welke locatie'. We lezen dat inheemse soorten huisvesting en voedsel geven aan veel diersoorten maar de brochure besluit daaruit niet dat je exotische soorten best links laat liggen.

Je leert hoe je een boom moet onderhouden en wat je kan doen als je buurman z'n boom wil omhakken. Van de buurvrouw is geen sprake. De brochure snijdt ook vrij diep door in allerlei ziektes en parasieten. Zo leer je een ietsiepietsie beter onderscheiden of een boom ziek is of niet. Dat alles maakt de publicatie tot een handig hebbeding.

Jammer genoeg zwijgt de brochure zedig over een andere vraag waar veel Brusselaars vroeg of laat mee zitten: zijn die fantastische kastanjes of lindebomen op onze laan echt zo ziek dat ze er aan moeten geloven, zoals de overheid beweert? Betekenen ze echt en gevaar of zouden ze evengoed nog een aantal jaren kunnen blijven staan? Het was moedig geweest om dat thema ook even aan te snijden.

Je kan 'de boom in de stad' gratis bestellen bij mevrouw De Brandt van Monumenten en Landschappen, op 02 204 24 87 of op cdebrandt@mrbc.irisnet.be.



Zijn de bomen die de overheid soms omhakt, echt te ziek zijn om te laten staan?

word zelf groene gids

Het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie organiseert in Brussel een basiscursus 'Natuur in zicht'. Wie van toeten noch blazen weet over dieren en planten, krijgt in een stuk of tien etappes een basisinzicht in de natuur. Je maakt kennis met flora, fauna, ecologie, landschappen en biodiversiteit. Deze cursus is een eerste stap in een opleiding tot natuurgids. De lessen lopen van 22 september tot en met 10 november 2007. Inlichtingen op 03/ 226 02 91, op www.c-v-n.be of info@c-v-n.be.



Naast de Scouts en de 'collectieve tuintjes' van Début des Harricots asbl sprong ook JES vzw mee op de kar van ons "tijdelijk gebruik project".
Timmer ze!

www.jes.be/bouwspeelplaats.
Surf ook naar:
www.harricots.org
& <http://www.scogimo.be>

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.

ANDERLECHT

Vogelzangvallei
(Lenniksebaan/Simonetplein/
Wybranlaan/Wylenmeersstraat/
Vogelzangstraat/Bergensesteenweg/
Zuunstraat/Veeweidekaai)

Aquafin vraagt stedenbouwkundige vergunning voor fase 1 van de aanleg van een collector voor een uitrusting van algemeen nut of van overheidsdienst in de Vogelzangbeek (groengebied ingeschreven in de inventaris van het onroerend goed).
Tot 14/07/2007
Overlegcommissie op 12/09/2007

**complex –
Bergensesteenweg 122-140**

Mestdag NV vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor het vernieuwen (door afbraak en heropbouw) en het herbestemmen van een geheel van gebouwen in huisvestingen, een hotel en in een economische oppervlakte (1950m²) evenals de uitbating van het complex dat een ondergrondse parking (88 wagens) en diverse technische installaties bevat.
Tot 29/06/2007
Overlegcommissie op 4/07/2007

BRUSSEL NO/ EUROPAWIJK

EU-Raad – Wetstraat 155

FOD - Regie der Gebouwen vraagt stedenbouwkundig attest en milieuattest IB met effectenstudie voor de verbouwing van het blok A van de Résidence Palace om er de nieuwe zetel van de Raad van Ministers van de Europese Unie te vestigen en 140 overdekte parkeerplaatsen en diverse technische installaties uit te baten.
Tot 14/07/2007
Overlegcommissie op 4/09/2007

BRUSSEL VIJFHOK

**afbraak/heropbouw –
Leuvenseweg 58/
Drukpersstraat 35-43-47/
Ijzerenkruisstraat 79-87**

Compagnie Immobilière de Belgique vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak en de heropbouw van de gebouwen (Ijzerenkruisstraat/Drukpersstraat), de zware renovatie van het gebouw, de bouw van 2 bijkomende vleugels, de uitbreiding met 20% van de kantoorruimte (14175m²) en het creëren van voorzieningen (2720m²) en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van een 88 overdekte parkeerplaatsen en diverse technische installaties.
Tot 29/06/2007
Overlegcommissie op 10/07/2007

flatgebouw – Kanonstraat (rechts van nr. 31)

IRC NV vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag om een appartementsgebouw te zetten en een parkeergarage (33 wagens) en een koelinstallatie uit te baten.
Tot 29/06/2007
Overlegcommissie op 10/07/2007

ETTERBEEK

tramlijn – Mouterijstraat (tussen de Kroonlaan en het kruispunt Jacobslaan/Baucqstraat)

BUV - Directie Vervoerbeleid vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Mouterijstraat tussen de Kroonlaan en de kruispunt V. Jacobslaan en Ph. Baucqstraat (tramlijn 81 en 82).
Tot 15/07/2007
Overlegcommissie op 22/07/2007

extensie – Ruitersijlaan 2

FOD Binnenlandse Zaken vraagt milieuvergunning IB met effectenverslag voor de uitbating van een opslagplaats voor springstoffen.
Tot 3/07/2007
Overlegcommissie op 22/08/2007

**waterzuiveringstation – L.
Monnoyerkaai 11**

Envisan NV vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de afbraak van een loods, de bouw en uitbating van een installatie voor de tijdelijke opslag van grond en de plaatsing van 2 waterzuiveringstations en andere vaste installaties voor de verwerking van baggerslib.
Tot 29/06/2007
Overlegcommissie op 10/07/2007

OUDEGERM

complex – Invalidenlaan 206-220

Bouygues Immobilier NV & Italian Automotive Center NV vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de afbraak van het FIAT-gebouw en het oprichten van een nieuw gebouw van 33 wooneenheden, burelen, een grote speciaalzaak en een activiteit voor de vervaardiging van immateriële goederen en de uitbating van gerangschikte inrichtingen.
Tot 24/06/2007
Overlegcommissie op 5/07/2007

SCHAARBEEK

herbestemming – Kesselsstraat 14

Office and Storage Management NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor de bestemmingswijziging van de achtergebouwen in 17 woongelegenheden, in kantoren en in een werkplaats met gedeeltelijke afbraak van blok B, het inrichten van een 19 openluchtparkeerplaatsen en de bouw van een gebouw G+3 voor 7 woongelegenheden aan de rooilijn.
Tot 29/06/2007
Overlegcommissie op 6/07/2007

St-JOOST-TEN-NODE

Rogierplein

La Copropriété Parking-Musée vraagt stedenbouwkundig attest en milieuattest IA voor de heraanleg van het Karel Rogierplein en van de ondergronds en de uitbreiding van 497 parkeerplaatsen.
Tot 6/07/2007
Overlegcommissie op 13/07/2007

St-LAMBRECHTS- WOLUWE

opheffing BBP "Gulledelle"

Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe vraagt BBP voor de voorlopige goedkeuring van een ontwerpbeslissing om het Bijzonder Bestemmingsplan nr. 54bis genaamd Gulledelle, een zone afgebakend door de autosnelweg E40 Brussel-Luik, de Gemeenschappenlaan, de M. Thiryiaan en het begin van de Arianelaan, op te heffen.
Tot 13/07/2007
Overlegcommissie op 11/09/2007

flatgebouw – Hof-ten-Berggaarde

Hof-ten-Berg Promotion BVBA vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor de bouw van 2 appartementsgebouwen met een verbindingsvleugel, die 36 woonsten en 38 ondergrondse parkeerplaatsen en een openluchtparking, gelegen binnen de vrijwaringszone van de hoeve Hof-ten-Berg, omvat.
Tot 5/07/2007
Overlegcommissie op 11/09/2007



meer openbare onderzoeken op
www.bralvzw.be



de verpakte samenleving

Verpakken doen onze bedrijven met hart en ziel. Dat is een goede zaak voor de economie en de omzet van Fost Plus maar een slechte voor het milieu. Daarom stak de gloednieuwe, tweetalige groep milieuactivisten *Friends of the Earth Brussel* van wal met een ludieke maar gemeende actie aan de Carrefour van Oudergem. In samenwerking met Bral en Ieb. En kijk: Carrefour nodigde ons uit op de koffie voor een discussie over afvalpreventie en ecologisch shoppen. De bevoegden penden onze kritieken en voorstellen naarstig neer. Een ronde tafel volgt.

[www.bruxelles-fiction.com/
Friends_of_the_Earth_Bruxel.html](http://www.bruxelles-fiction.com/Friends_of_the_Earth_Bruxel.html)

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

