



ALERT

EEN UITGAVE VAN *BRAL* VZW
federatie voor actieve bXlaars

het lot van vleermuizen
in het laarbeekbos
p.4



de lijn van bral

nmbs aan 't stuur

Weststation, Delta, Josafat en Schaarbeek Vorming. De Nmbs bezit een pak van de grondreserves in Brussel en kan daardoor groten-deels de toekomst van onze stad bepalen. De Nmbs is echter een huis met vele kamers. Soms te goed geïsoleerde. Zo nam het Fonds voor Spoorweginfrastructuur schulden over in ruil voor gronden. Nu willen ze die maximaal laten renderen.

Wat eens een staatsinstelling was, gedraagt zich nu als de eerste de beste speculant. Een toekomstvisie voor Brussel? Stedelijke integratie? Luisteren naar betrokken partijen? Nada. Maatschappelijke betrokkenheid: nul.

In Vlaanderen lijkt de spoorweg-maatschappij zich nog min of meer bewust van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid maar in Brussel spelen ze liever soloslim. Een gebrek aan krachtadige politici zit daar waarschijnlijk voor iets tussen. Hier geraken ze blijkbaar niet verder dan de mantra: een multifunctioneel voetbalstadion.

Een van de weinige plekken waar het Gewest een greep op krijgt, is Thurn & Taxis. Het protocol-akkoord kan op goedkeurend geknor rekenen en het richtschema zou dit jaar klaar zijn. Eindelijk. En nu blijkt toch wel dat de Nmbs de gronden van t&t terug wil zeker? Hopelijk wordt de soep niet zo heet gegeten als de Nmbs ze opdiend want als een bedrijf met zo weinig staatsmanschap alsnog aan het stuur komt, is dat een ramp.

Sarah Hollander
voorzitter

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

jaargang 18 - nummer 334 - november 2007
verschijnt maandelijks
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102



leefbare buurt

stad vol stof

Ook dit jaar halen we de normen van de Europese Unie voor luchtkwaliteit niet. Gooien onze Brusselse beleidsmakers roet in onze ether?

De traditionele wintersmog is terug. Fijne stofdeeltjes pakken samen en richten veel schade aan in onze longen. Vooral de stofpartikels die vrijkomen uit verbrandingsmotoren (auto's, industrie, mazoutketels...) zijn mini smeltkroezen van allerlei toxische moleculen die doordringen tot in de fijnste vertakkingen van onze longen en ons bloed. Onze gezondheid moet ervoor boeten. Al naargelang de studie zou iedere Belg verschillende maanden tot bijna anderhalf jaar van zijn of haar leven verliezen! Dat geldt evengoed voor automobilisten als voor fietsers.

34 x teveel = net goed

Redding is onderweg! Of iets dat erop lijkt. De Europese Unie heeft een plafond ingesteld van

vijftig microgram fijn stof per kubieke meter lucht gedurende een dag. Maar omdat ze mild zijn bij de Unie, mogen we die norm in elk meetstation vijfendertig keer overschrijden per jaar.

Toen die norm van kracht werd, lapte ex-minister van leefmilieu Gosuin Brussel prompt een proces aan haar broek omdat we in 2005 de doelstelling niet haalden. Die klacht is duidelijk een politiek spelletje. Ook hij weet dat veel fijn stof uit Vlaanderen en het buitenland komt. Alleen in smalle en drukke straten is het lokale verkeer verantwoordelijk voor zo'n derde van de concentratie.

brussel'air de rien

De Brusselse overheid alleen kan de strijd tegen fijn stof niet winnen maar met een cocktail aan maatregelen kan ze de concentraties op de zwarte plekken en op de cruciale momenten net dat beetje doen zakken dat ze onder de norm

De luchtplannen van ons Gewest zijn niet slecht maar we blijven een autostad. Smog blijft onze metgezel.



Zolang het Gewest zichzelf niet meer middelen geeft, zal de auto de plak zwaaien in Brussel.

vervolg van pagina 1

blijven. Bovendien kunnen we een voorbeeld stellen voor andere steden.

Hier en daar pogen enkele Gemeenten om autoverplaatsingen te verminderen. En het Gewest pakte begin 2006 uit met 'Brussel'air'. Die mélange van maatregelen moest het lucht- en klimaatplan 2002 vanonder het (fijn) stof halen en versterken. Lovenswaardig was dat de Ministers van Leefmilieu en van Mobiliteit met Brussel'Air de handen in elkaar sloegen. Partijoverschrijdende samenwerking, dat krijgen we hier niet zo vaak te zien. Stof initiatief!

ontsnippering

Aan de ene kant bevat Brussel'Air pure mobiliteitsplannen: parkingzoekers van de weg halen en naar parkeergarages leiden, overstapparkings aanleggen, de bedrijfsvervoerplannen verbeteren en tenslotte de 'intermodaliteit' opdrijven. Auto-delen, openbaar vervoer en fiets beter op elkaar afstemmen, is dat.

Op het territorium 'leefmilieu' vinden we de brussel'air-premie terug: wie z'n auto van de hand doet, krijgt een abonnement op openbaar vervoer en Cambio. Het Gewest wil haar openbaar vervoer ook properder maken en werkt aan een autofiscaliteit op basis van de ecoscore van wagens. Die moet binnen zes maanden klaar zijn.

werkt 't?

Het is niet makkelijk te evalueren welke impact deze maatregelen hebben op de uitstoot of op het aantal autoverplaatsingen. Neem nu de premie: zo'n vijftienhonderd mensen hebben hun nummerplaat ingeleverd. Op een autopark van

een klein half miljoen is dat natuurlijk beperkt. Bovendien zijn het allicht niet de grootste autojunkies die op zo'n aanbod ingaan.

De inspanningen om het openbaar vervoer beter uit te bouwen, ogen fraai. Het rollend materieel verbeterd, de bussen rijden nu ook 's nachts... Ook het fietsbeleid komt langzaam van de grond. Dat zijn allemaal goede maatregelen maar zolang de auto vrije baan krijgt, kunnen we weinig chauffeurs verleiden om de omschakeling te maken.

Hopelijk kan het parkeerbeleid binnenkort het autoverkeer wat terugschroeven. De fameuze parkeerordonnantie om de gemeentelijke parkeerplannen te stroomlijnen komt er dit najaar aan, liet het kabinet weten. De meeste Gemeenten werken al aan zo'n parkeerplan. Ze breiden het betalend parkeren in de handelskernen uit, ontmoedigen het langparkeren op de rijbaan en beschermen het bewonersparkeren. De langverwachte dynamische signalisatie in de Vijfhoek schiet schoorvoetend op. Die moet de parkingzoekers naar de parkeergarages leiden.

reserve

Brussel'air bevat ook een urgentieplan. Wanneer de vervuiling heel hoog oploopt, komt er een snelheidsbeperking, tijdelijke uitbreiding van openbaar vervoer of zelfs een beurtelings rijverbod. Maar, sussen de ministers in één adem, zover zal het wel nooit komen want de alarmdrempel ligt hoog genoeg.

Omdat voorkomen nu eenmaal beter is dan genezen, hebben wij op een speciale stakeholdervergadering eind 2006 gepleit voor 'structurele urgentiemaatregelen': elk jaar vóór de wintersmog klaar staan met een sensibiliseringscampagne. Binnenkort zou er een regeringsbesluit komen om een aantal van deze maatregelen uit te werken.

visie ?

In het luchtplan stond al dat er een draagvlak moest komen voor veranderingen. In 2006 mocht een groep van een twintigtal bewoners hun licht laten schijnen over het luchtbeleid via de techniek van een burgerpanel. En omdat eenmaal keim is, mocht een ander panel het gewestelijk mobiliteitsplan Iris II mee voorbereiden.

Ondanks de verspreide slagorde komen beide panels tot opmerkelijk gelijklopende aanbevelingen: ze vragen visie en efficiëntie. Het luchtpanel wil een lange-termijnvisie op lucht die verder gaat dan het verkeersaspect alleen. En het Gewest moet zichzelf de middelen geven om de versnippering te overstijgen. Waarom zouden we geen mobiliteitszones invoeren naar het voorbeeld van de politiezones, vraagt het luchtpanel? De administratie Leefmilieu Brussel werkt aan een nota over de aanbevelingen van het panel. Benieuwd of we nog iets horen over deze interessante piste.

Het mobiliteitspanel vraagt dat het Gewest meer coördineert en de verschillende beslissingsniveaus op elkaar afstemt. Ze verwacht

ook dat Iris II een duidelijk actieplan bevat, met hiërarchie, prioriteiten en de nodige middelen. En ze vraagt feedback die ze nog altijd niet gekregen hebben. Hopelijk komt die er samen met de eerste versie van Iris II. Het kabinet kondigt die aan tegen december.

Insiders vertellen ons dat dit plan Iris II een lage prioriteit krijgt van onze Minister van Mobiliteit. Tenslotte komen we bijna in verkiezingsperiode en dus zal iemand anders het plan allicht moeten uitvoeren.



doe de klimaatdaad



Redden we samen het klimaat ?

Verander de wereld, begin bij jezelf. De overheid en de industrie moeten hun verantwoordelijkheid nemen, wij ook.

- ▶ Kom naar de optocht. Trek aan de kar voor een rechtvaardig klimaatbeleid.
- ▶ Vervang je gloeilampen door spaarlampen. Breng je oude gloeilamp mee naar de optocht om onze collectieve klimaatdaad zichtbaar te maken (Meer info op W www.hierbeginthet.be).
- ▶ Schakel over naar groene stroom aan één van de infostands.
- ▶ Tekende petitie op www.klimaatoproep.be. Meer vragen we niet.

een bijzonder fijne stofmaand in bxl

Geen haan die er naar kraaide en toch heeft de intergewestelijke cel voor het leefmilieu Ircel de eerste twee weken van oktober al verschillende keren te hoge waarden fijne stofdeeltjes gemeten. Van de zes officiële meetstations in Brussel, scoort Haren traditioneel het slechtst. Ook dit jaar is de norm er al vijftig keer overschreden. Maar voor het eerst ligt Molenbeek op kop met tweeënvijftig overschrijdingen. Ukkel komt stilaan in de buurt met drieëndertig. Woluwe en Berchem doen het beter.

Heembeek is een geval apart. Met tweeëntwintig overschrijdingen lijkt er relatief weinig vuil aan de lucht daar in het noorden maar dat is slechts schijn. De eerste drie maanden van het jaar was het meetstation er namelijk buiten werking. Begin oktober alleen al piekte het fijn stof in Heembeek zeven keer.

Je kunt de kwaliteit van de lucht dag na dag volgen op W www.ircel.be.

neerpede blijft!

Het comité *Neerpede Blijft!* vecht al meer dan twintig jaar voor de groene long van Anderlecht. Kan dit stuk pajottenland in Brussel ook de huidige golf van huisvestingprojecten en voetbaltempels breken?

Neerpede moet qua natuurwaarde niet onderdoen voor het Zoniënwoud. Dit voor veel Brusselaars haast mythisch stukje periferie ligt er ondanks veel snode plannen nog relatief maagdelijk bij. Daar zitten Johan Van Waeyenberge en Steven de Ridder voor iets tussen, respectievelijk Voorzitter en actief lid van *Neerpede Blijft!*.

Wat blijft Neerpede eigenlijk? Protestants gereformeerd?

Johan: Neen, neen! Neerpede blijft landelijk natuurlijk. Wij promoten Neerpede en zijn ecologische kwaliteiten via wandeltochten en geleide bezoeken. Door zo veel mogelijk mensen te wijzen op de kwaliteiten van dit landelijke stukje Anderlecht, hopen we onrechtstreeks op een 'kritische massa' om die kwaliteiten te beschermen. Mogelijk kennen de mensen ons van de wandel- en fietskaarten die we vorig jaar maakten. Met dank aan de gemeente voor de financiële hulp.

Steven: Die wandelkaarten zijn trouwens een enorm succes. Mijn buurman Bernard vult ze bijna dagelijks aan. Nu dromen we van educatieve panelen die zich vooral richten op kinderen, met thema's als fauna, flora, leven op de boerderij en zo meer. De panelen zouden één van de wandelingen sieren. We hopen hiervoor op wat financiële steun van het Gewest. Hopelijk leest mevrouw de Minister Alert? (Evelyne vertelde ons onlangs dat ze ze verslindt. Het was ons niet meteen duidelijk of ze het over onze Alert had!?! nvd'r)

Maar zeg eens, jullie hebben ook een militanter gezicht?

Johan: Goh, 'militant' is een groot woord. Het is wel zo dat we al 27 jaar opboksen tegen 'projectenmakers' die met begerige ogen naar Neerpede turen. Op dat vlak lijkt het hier wat op Schaarbeek Vorming. Want vorig jaar nog wilde Rsca Anderlecht hier haar splinternieuw 'multi-



We hoeven niet overhaast te bouwen in Neerpede. De tijd mag gerust nog even stilstaan.

functioneel' stadion neerpoten. Daarmee zouden ze ons landelijk karakter finaal om zeep geholpen hebben. Daarvoor waren er plannen voor een afslag van de ring, een Olympisch dorp... Bon, dat heeft allemaal wel voor meer samenhangigheid gezorgd onder de mensen.

Hét nieuwe item is het plan voor een nieuwe wijk op de velden tegenover het Erasmusziekenhuis. Hoe positioneert *Neerpede Blijft!* zich ten aanzien daarvan?

Johan: Het is duidelijk dat deze uithoek van Brussel véél tegen heeft om goed aan stadsuitbreiding te doen. Geprangd tussen de stadsautostrade, het Erasmusziekenhuis en industriegebieden lijkt het gedoemd om een geïsoleerd wooneiland te worden. Zoiets doen 'marcheren' is niet vanzelfsprekend. Bovendien spraken de vorige plannen over véél woningen maar niet van collectieve voorzieningen of openbare ruimte... Dat zou echt een onleefbare boel zijn geworden. We haalden dan ook het grof geschut boven om het af te schieten.

Steven: Voor alle duidelijkheid, de zone staat ingeschreven als woonuitbreidingsgebied en we leggen ons daar bij neer. Maar we willen wél dat het een leefbare buurt wordt die 'werkt', geen doodse transitzone. De planning zal dus heel slim moeten worden aangepakt en aan de nodige randvoorwaarden voldoen. Daar willen we over

waken. En wel in een constructieve dialoog met alle betrokkenen.

Gelukkig laat de gemeente een Bijzonder Bestemmingsplan opmaken om van de zone een duurzame wijk te maken. Heel goed. Maar dan is het wel belangrijk dat alle eigenaars van een lap grond op het gebied zich ook houden aan dit Bbp. Terwijl uitgerekend de Staatssecretaris voor Huisvesting al liet weten dat ze sneller wil gaan indien het Bbp te lang op zich laat wachten. Da's toch echt de omgekeerde wereld!

Zelfs met een Bbp moet het gebied toch op de een of andere manier met de rest van de stad gelinkt worden?

Steven: Er is verderop wel Metro Erasmus maar dan moeten de toekomstige bewoners nog eerst de Henri Simonetlaan en vervolgens een parking oversteken. Dat moeten we grondig aanpakken. Het Bbp zou dus moeten kaderen in een ruimere reflectie.



Neerpede, een mythisch stukje periferie



Neerpede Blijft! vergadert: lachen & discussiëren.



laarbeekbOOs

vub plant voetbalvelden pal in volkstuintjes en tegen een Natura-2000 gebied aan

Brussel staat bekend als een van de groenste hoofdsteden van Europa, maar af en toe duiken er plannen op die daar komaf mee willen maken. Deze keer is een sprookjesachtig mooi gebied aan de beurt dat begrensd wordt door het Laarbeekbos, een hoogstamboomgaard, de Schapenweg en een karaktervol maïsveld met daarachter de Dikkebeukenlaan. Het Laarbeekbos bezit een weinig geziene biodiversiteit en is voor heel wat grootstadbewoners een oase van rust. Dat heeft o.a. te maken met het beschermde statuut dat het geniet: het is één van de drie Natura-2000 gebieden die het Brussels gewest rijk is. Het gebied kreeg ook de status van speciale beschermingszone omdat het vier zeldzame vleermuissoorten herbergt: de vale en de ingekorven vleermuis en de mops- en de meervleermuis. Ook de bedreigde eikelmuis komt hier nog voor. In de hoogstamboomgaard huizen vossen, bijen, steenuil en ook sperwer en buizerd.

volkstuintjes

Net naast dit bos komen zo'n 130 tuinders bijna dagelijks vertoeven in hun moestuintjes. Tuinder Marcel merkt op: "De tuintjes zijn voor ons een plek waar iedereen welkom is. Er zijn 'kalotten', islamieten, kettters en we hebben zelfs een Boeddhist. Tijdens de week komen er vaak kinderen spelen en tijdens het weekend komen niet zelden psychiatrische patiënten een luchtje scheppen en een babbeltje slaan. De ontmoetingen zijn voor ons een belangrijk deel van ons leven. Zonder de groenten zou ons leven financieel een stuk zwaarder zijn, want ons pensioen is niet bepaald van de grootste."

geruisloos sjotten?

Jusqu'ici, tout va bien. Maar een donkere schaduw trekt over het gebied. De Jetse voetbalploeg Ritterklub is op zoek naar eigen voetbalterreinen. Ze willen hun eigen training- en wedstrijden

kunnen kiezen en inkomsten van een eigen kantine kunnen innen. De eigenaar van het terrein is de Vub en die heeft oren naar de plannen van de Ritterklub: twee voetbalvelden, waarvan minstens een met kunstgras, een kantine, kleedkamers en een parking voor een veertigtal wagens en twee bussen. Die zouden exact op de plaats van de moestuintjes komen.

Het Laarbeekbos en de boomgaard blijven dan wel, het verdwijnen van de volkstuintjes staat gelijk met het verdwijnen van een stuk genietbaar biotoop voor mens en dier en bovendien dreigt het bijkomende licht en het tumult van voetbalmatchen en -trainingen een bron van stress te worden voor de fauna.

Een 'passende beoordeling', voorgeschreven door de Europese wetgeving, moet ons binnenkort vertellen of het project negatieve effecten zal hebben op het Natura-2000 gebied. Voor ons is er nog een andere vraag: is dit project nodig? Groen en volkstuintjes opofferen doe je tenslotte niet zomaar. En als we de redenen moeten zoeken in de inkomsten uit de kantine, dan lijkt dat niet zo zwaar te wegen. Als de Vgc dan toch geld wil neerleggen voor de club, waarom dan niet gewoon de subsidies verho-



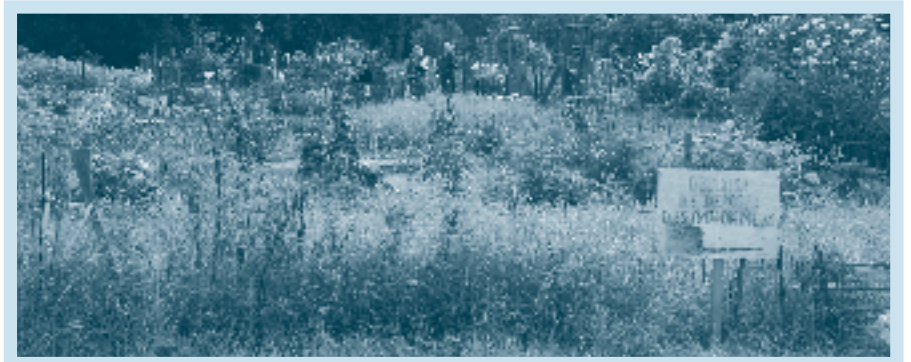
De lidkaart van de oudste volkstuinters van de Schaapengarden!

gen? Bovendien zijn er andere velden om op te gaan sjotten. Op de Josaphat-site bijvoorbeeld.

romeinen

Een wat meer verborgen aspect van het gebied is de archeologie. Om de plannen zoals die nu op tafel liggen, uit te voeren, moet er vrijwel zeker een verharding komen van de Schapenweg en de Relegemstraat. Deze wegen zijn relictien, schakels naar een andere tijd. De Relegemstraat is een oude holle weg en de Schapenweg maakt deel uit van de Romeinse Heirbaan. In plaats van de didactische waarde in de verf te zetten, dreigt de Vub, die bouwheer is, er dus een paar ton asfalt over te kappen. Wat was ook weer de functie van onze universiteiten?

De Vub-directie neemt wellicht eind oktober een beslissing over het dossier. Een petitie om hierop te reageren, vind je op W www.ipetitions.com/petition/LaarbeekbOOs.



Volkstuintjes moeten plaats ruimen voor een voetbalveld. Hoeveel hinder zal dat sjotten meebrengen voor het Laarbeekbos? Is er geen andere oplossing voor de voetbalclub?



anders mobiel

schaarbeek bougeert autolobby gaat wild tekeer tegen mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan van Schaarbeek doet heel wat stof opwaaien. In de wijkvergaderingen maar ook op de bus en in de krantenkolommen. Rode draad doorheen het plan is het weren van het sluipverkeer in de woonwijken. Eenrichtingsstraten en lussenplannen moeten het doorgaand verkeer op de grote assen houden. Een opvallend voorstel is om de Diamantlaan door te knippen. Een busluis zou ervoor zorgen dat alleen de bus er nog door kan. De verkeersdrukke in de Plaskywijk en rond Dailly zou zo aanzienlijk dalen. De Gallaitstraat wordt op haar uiteinden op éénrichtingdiët gezet. Aangepaste signalisatie moet het verkeer uit de buitenwijken omleiden naar de kanaalzone waar veel minder mensen wonen. Verder verfijnt het mobiliteitsplan het parkeerbeleid.

Deze voorstellen worden niet door iedereen gemaakt. Voor een grote groep is een kleine

omweg met de auto om huiswaarts te keren een te groot offer. De lobby 'Droit à Rouler et Parquer asbl' bedient zich zonder schroom van populistische technieken om het protest op te poken. In pamfletten hangt ze een doembeeld op van het plan. In de Gallaitstraat is het protest rap gaan liggen maar in de buurt van de Diamantlaan krijgt de gemeente de wind van voren.

leve het plan

De lokale afdelingen van de Gracq en de Fietserbond roepen dan weer op om de krachtlijnen van het mobiliteitsplan massaal te steunen. Ook de comités het Dorp, Helmet en de 'grote broers' Bral en Inter-Environnement Bruxelles kiezen stelling. In een persbericht loven we de gemeente Schaarbeek omdat ze inspanningen levert om haar bevolking te betrekken bij het

debat over mobiliteit. Anderzijds vinden we dat Schaarbeek haar mobiliteitsproblemen niet op eigen houtje kan afhandelen. We vragen dringend een strategie om de autodruk in het Brussels Gewest globaal te verminderen. Want op de grote assen waarnaar de Gemeente het doorgaand verkeer wil draineren, wonen ook mensen. Die hebben ook recht op schone lucht en rust! Hoog tijd voor mobiliteitsplan Iris 2. Ondertussen scharen ook de comités Terdelt en Deschanel zich achter ons bericht.

Op basis van de reacties van de bewoners zal het gemeentebestuur nu de knoop doorhakken. Begin volgend jaar start ze met de zogenaamde 'fase 3' van het plan. Daarbij werkt ze de verschillende, nog vrij vage maatregelen uit in concrete ontwerpen. Meer info staat op W www.schaarbeekmobiliteit.be. Ons persbericht vind je op W www.bralvzw.be.



vaarwel autostrade 'kroon'



Buurtbewoners vragen meer plaats voor fietsers en openbaar vervoer op de Kroonlaan.

Het stuk van de Kroonlaan tussen het Blijckaertsplein en de Generaal Jacqueslaan krijgt binnenkort een nieuw kleedje. Het openbaar onderzoek en de overlegcommissie zijn achter de rug en we wachten op de resultaten. Ondertussen bleven de buurtbewoners niet bij de pakken zitten. Ze lieten een petitie rondgaan en die leverde al vierhonderd handtekeningen op. Surf naar [W \[www.lapetition.be/petition.php?petid=632\]\(http://www.lapetition.be/petition.php?petid=632\)](http://www.lapetition.be/petition.php?petid=632) als jij ook vindt dat het openbaar vervoer een eigen bedding verdient

en fietsers een beschermde plek op de openbare weg nodig hebben. In Elsene is een beetje steun voor zachte mobiliteit geen luxe. De burgemeester heeft dat tijdens de Week van de Vervoering nog eens aangetoond door op de valreep een mobiliteitsactie op de Kroonlaan te verbieden. Een actie die in het officiële programma van de Week zat nog wel! Ministers wikken, burgemeesters beschikken. (Meer info op [W <http://www.couron-navelo.blogspot.com>](http://www.couron-navelo.blogspot.com)).

nachtbusnet wacht op doorstart

De Mivb heeft haar nachtbusnet 'Noctis' nooit een warm hart toegedragen. Het was dan ook symbolisch dat ze de magere resultaten van Noctis bekend maakte aan de vooravond van de Autoloze Zondag! Na een half jaar nachtelijk bussen is een gemiddelde van tweeduizend vijfhonderd reizigers per weekend onvoldoende rendabel, oordeelt de Mivb. Is dit een zure oprisping of kan zo'n net echt niet functioneren in Brussel?

Milieu- en gebruikersverenigingen hebben het ballonnetje van de Mivb onmiddellijk doorprikt. De verenigingen geloven dat Noctis een serieus potentieel heeft mits het aan een aantal voorwaarden voldoet. De gebruikersverenigingen Bttb en NoMo denken dat de tarieven omlaag kunnen. Ook een bediening tot na drie uur zou volgens beide verenigingen de aantrekkingskracht van het nachtbusnet ten goede komen. De milieuverenigingen Inter-Environnement Bruxelles en uw Braldienaars vinden dan weer dat we werk moeten maken van een doortastend parkeerbeleid als we de net-niet gebruikers echt uit hun auto en op de bus willen krijgen.

De Minister van Mobiliteit reageerde prompt met een persbericht. Hij kondigt een nieuwe promotiecampagne aan en benadrukt dat een openbare dienstverlening niet rendabel hoeft te zijn om te kunnen bestaan.

tram 55 is vol

Dagelijkse gebruikers van het openbaar vervoer kennen het verhaal: bussen, trams en metro's als overvolle sardienenblikjes. De Mivb is het slachtoffer van haar eigen succes. Wijkcomité Helmet uit Schaarbeek startte een petitie om de propvolle tram 55 aan de kaak te stellen. Deze tram doet dichtbevolkte wijken van Schaarbeek aan. Volgens het comité veronachtzamen de Mivb en de Gemeente Schaarbeek de capaciteitsproblemen tussen de Berenkuil en de Helmetwijk terwijl ze wel aandacht hebben voor de doorstromingsproblemen van de tram in de Gallaitstraat. Eddy Vekemans van het comité: "Zowel op weekdagen als tijdens het weekend staan gebruikers recht, als sardienen in een blik en kunnen ze soms niet eens opstappen". De Mivb belooft beterschap. Volgend jaar tegen de zomer zou ze nieuwe tramstellen van het type 4000 inzetten op de lijn 55. Die tramstellen zijn comfortabeler en groter. De mensen uit het Noordoosten moeten nog eventjes op de tanden bijten.

heembeek vraagt een plan

Midden oktober is een overlegvergadering van Bral en Inter-Environnement Bruxelles over de huisvestingprojecten in Heembeek uit z'n voegen gebarsten. Zo'n 140 inwoners stonden op elkaars tenen om van de overheid een globaal plan te eisen voor Heembeek. En om een begin te maken van een diagnose van Heembeek.

De Stad belooft dat er binnenkort een stedenbouwkundige en sociologische studie komt naar het draagvlak voor de 700 woningen die er komen. Dat werd tijd, vonden de aanwezigen op de vergadering. "Als de Stad ons meteen was komen vertellen waar ze crèches ging bouwen en hoe het openbaar vervoer zou verbeteren, zou er waarschijnlijk veel minder weerstand zijn, merkte een bewoner op. Maar hier beginnen ze altijd bij het einde." De nood aan overleg en info is duidelijk voelbaar. Zeker nu bekend raakte dat het Gewest haar project aan de Groenweg wil afwerken zonder te wachten op de resultaten van die studie.

Je kunt je mening geven over de noden van Heembeek en de maatregelen die er moeten komen via een vragenlijst die Bral en Ieb aanbieden op [W \[www.bralvzw.be\]\(http://www.bralvzw.be\)](http://www.bralvzw.be). We bezorgen je ideeën aan de bevoegde overheid.



De nood aan overleg over de huisvestingsprojecten in Heembeek is duidelijk merkbaar.

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

herinrichting – Klein-Eiland 9

Huis der Gerechtsdeurwaarders vraagt stedenbouwkundige vergunning voor bestemmingwijziging en herinrichting van een bedrijfsgebouw.
Tot 7/11/2007
Overlegcommissie op 14/11/2007

hernieuwing – Aastraat 25

Cotanco NV vraagt milieuvergunning IB met effectenverslag voor verdere uitbating en uitbreiding van een grote petroleumopslagplaats met verschillende opslagplaatsen (anti-vries, diesel en stookolie) en technische installaties.
Tot 2/11/2007
Overlegcommissie op 7/11/2007

BRUSSEL LOUIZA

fietspad – Madridlaan

BUV - Directie Vervoerbeleid vraagt stedenbouwkundige vergunning voor aanleg van een fietspad langsheen de Madridlaan met wijziging van de inrichting van de weg tot gevolg.
Tot 2/11/2007
Overlegcommissie op 13/11/2007

BRUSSEL NOORDWIJK

opheffing BBP 'Noordwijk'
Stad Brussel kondigt de voorlopige aanname aan van het ontwerp van totale opheffing van het Bijzonder Bestemmingsplan nr. 46-21 'Noordwijk', gelegen op grondgebied van Brussel Stad, Sint-Joost en Schaarbeek.
Tot 13/11/2007
Overlegcommissie op 20/11/2007

BRUSSEL VIJFHOK

wegenis – Ph. De Champagnestraat
Stad Brussel - Wegeniswerken vraagt stedenbouwkundige vergunning voor heraanleg van gevel tot gevel en inrichtingwijziging van de weg en van een lijn van het openbaar vervoer tussen de M. Lemonnierlaan en de Zuidstraat.
Tot 9/11/2007
Overlegcommissie op 20/11/2007

complex – Ravensteinstraat 50-70 - Kantersteen 39-55

Befimmo SA vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IA met bestek effectenstudie voor renovatie van een kantoor- en handelsgebouw en uitbating van bestaande cinema- en theaterzalen, plaatsen om spektakels te vertonen, technische installaties en parkeergarage voor 261 voertuigen.
Tot 9/11/2007
Overlegcommissie op 20/11/2007

ELSENE

ambassade – Gen. Jacqueslaan 16

Ambassade van Tadjikistan vraagt stedenbouwkundige vergunning voor verbouwing van een gebouw van 3 verdiepingen om een ambassade te stichten, inrichting van archieven op de ondergrond, kantoren op de 1ste en de 2de verdieping en het totaal verven van de binnenkant.
Tot 29/10/2007
Overlegcommissie op 14/11/2007

EVERE

opheffing BBP 'Herleving'

Gemeentebestuur maakt voorlopige aanname openbaar van het ontwerp van totale opheffingsprocedure van het Bijzonder Bestemmingsplan nr. 10 'Herleving' (artikels 58 en 59 van het BWRO).
Tot 6/11/2007
Overlegcommissie op 22/11/2007

't Moeraske – Carlistraat 2

Belgacom Mobile NV vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IB met effectenverslag voor wijziging van de energetische centrales van een telecommunicatiestation en bestaande koelkamers, goed gelegen binnen de wettelijke vrijwaringszone van het beschermde landschap 'Moeraske' (gemengd project).
Tot 5/11/2007
Overlegcommissie op 22/11/2007

nieuwbouw – F. Pepermansstraat, 2-2A-4-6-8-10-12-14

Belgian Electric Lighting Boards NV vraagt stedenbouwkundige vergunning voor bouw van 8 één-gezinswoningen.
Tot 5/11/2007
Overlegcommissie op 22/11/2007

LAKEN

Esplanade van het Atomium - Eeuwfeestlaan

Stad Brussel - Dienst Stedenbouw vraagt stedenbouwkundige vergunning voor herinrichting van de nabije omgeving van het Atomium.
Tot 2/11/2007
Overlegcommissie op 13/11/2007

SINT-JANS-MOLENBEEK

kleine ring – Negende Linielaan, Nieuwpoortlaan, Barthélémylaan, Koolmijnenkaai en Henegouwenkaai
FOD Mobiliteit en Vervoer vraagt stedenbouwkundige vergunning voor heraanleg van de Westelijke Kleine Ring langsheen het kanaal

op grondgebied van de Stad Brussel en Sint-Jans-Molenbeek.
Tot 31/10/2007
Overlegcommissie op 13/11/2007

SINT-JOOST-TEN-NODE

parking/kantoren – Sint-Lazaruslaan 2

Fortis Real Estate vraagt stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning IA met bestek effectenstudie voor afbraak en verbouwing van een gebouw voor kantoren (33.000m²) met verschillende technische installaties en parking voor 203 voertuigen.
Tot 15/11/2007
Overlegcommissie op 23/11/2007

parking Manhattan – Bolwerklaan 21

Mede-eigendom Manhattan Center vraagt milieuvergunning IA met effectenverslag voor hernieuwing van bestaande technische inrichtingen van een gebouwencomplex met hotels, kantoren en 629 parkeerplaatsen.
Tot 8/11/2007
Overlegcommissie op 26/11/2007

VORST

verkaveling – Britse Tweedelegerlaan 110

Bouffonds Woningbouw NV vraagt verkavelingsvergunning (PL. 44) voor herinrichting van een residentiële wijk die het binnenterrein aantast en inrichting van een nieuwe weg.
Tot 21/11/2007
Overlegcommissie op 20/12/2007

WATERMAAL-BOSVOORDE

verkeerswijziging – Weigéliasdreef

Gemeentebestuur Watermaal-Bosvoorde vraagt stedenbouwkundige vergunning voor heraanleg van de Weigéliasdreef met wijziging van breedte van de voetgangersweg tot gevolg.
Tot 17/11/2007

exploitatie – J. Wautersplein 1-15

Coop. Floreal NV vraagt milieuvergunning II voor uitbating van stookolieopslagplaatsen en verbrandingsinrichtingen.
Tot 5/11/2007



meer openbare onderzoeken op
www.bralvzw.be



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, Maarten Dieryck, Loran Fontaine, 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

