



ALERT

EEN UITGAVE VAN *BRAL* VZW
federatie voor actieve bKlaars

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

jaargang 21 - nummer 362 - mei 2010
verschijnt maandelijks
afgiftekantoor BRUSSEL X - P3A9102

de lijn van bral

stop-principe

Het Brussels Gewest introduceerde het STOP-principe in het regeerakkoord. Dat houdt in dat het gewestelijk mobiliteitsbeleid rekening houdt met - in volgorde - Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en dan pas de Privé auto. Een nobele intentie want in het verleden werd Brussel te vaak geregeerd door het POST-principe. Met de "zwakste" weggebruikers dus pas op de laatste plaats.

Maar de nobele nieuwkomer wordt al meteen op verschillende manieren geïnterpreteerd. Sommigen vinden de eerste 3 letters evenwaardig. Het STO-P principe dus. Met openbaar vervoer even belangrijk als de fiets. Maar zonder de hiërarchie werkt het principe niet meer. De Trappers dreigen dan te verdwijnen in 't SOP, wegens de wet van het aantal. Er zijn nog te weinig fietsers in Brussel om er zeker van te zijn dat het beleid consequent rekening houdt met hen.

Ook om budgettaire redenen is het STOP-principe nuttig. Infrastructuur voor voetgangers en fietsers is immers veel goedkoper dan voorzieningen voor openbaar vervoer en auto. Toch begint men vaak met het laatste en dan is het geld plots OP. Met de verschillende tunnel- en metroprojecten in het achterhoofd, pleiten wij dus voor de toepassing van het hiërarchische STOP-principe.

Sarah Hollander

Voorzitster Bral vzw



anders mobiel

Gemeenten die hun straten aanleggen zonder enige aandacht voor de zwakke weggebruiker, krijgen daar nog gewestelijke subsidies voor ook. Dat kan in de toekomst veranderen.

is er leven mogelijk in Brusselse straten?

De straten en pleinen in Brussel zien er vaak troosteloos uit. De Brusselse mobiliteitsverantwoordelijken willen daar iets aan doen. Maar de uitdagingen zijn groot.

Onze Brusselse staatssecretaris én minister voor mobiliteit schuiven het STOP-principe broederlijk naar voor als de leidraad voor het mobiliteitsbeleid de komende jaren. Dat principe is al langer bekend bij verkeersspecialisten maar sinds de plannen voor het gewestelijke mobiliteitsplan Iris II gelekt zijn in de pers, weet half Brussel dat dit letterwoord staat voor 'eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en pas als laatste

particuliere voertuigen'. De aandacht bij de aanleg van de publieke ruimte moet veel meer gaan naar de voetganger en een heus Brussels voetgangersplan moet daar garant voor staan. Hoe erg is het gesteld met de publieke ruimte in onze stad? Wat zijn de plannen en welke adders schuilen er onder het asfalt?

weinig ruimte voor zachte mobiliteit

'De situatie in Brussel is verre van ideaal', zegt Miguel Gerez van *Accès et Mobilité pour Tous*, een vereniging die ijvert voor toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit. 'Voor mensen die niet goed ter been zijn, kan één obstakel op de route

vervolg pagina 2

onoverkomelijk zijn. En vaak zijn de zebra-paden en stoepranden zulke obstakels. Of de voetpaden die soms smaller zijn dan de stedenbouwkundige verordening voorschrijft. En dan vergeet ik nog het stadsmeubilair of de kraampjes die voortdurend komen en gaan en de kasseien waar veel zwakke weggebruikers over klagen', aldus Gerez.

Bij de Brusselse Fietsersbond horen we dezelfde ietwat treurige melodie. 'Altijd is er een reden om fietsers uit te sluiten. In de meeste parken mag er niet gefietst worden. Het stadscentrum ligt vol kasseien om cultuurhistorische redenen. De meeste grote gewestwegen zijn niet uitgerust met een afgescheiden fietspad en maar 4 van de 19 gewestelijke fietsroutes zijn afgewerkt', zegt coördinator Roel De Cleen.

De trieste geschiedenis van de kasseien in hartje Brussel bewijst dat onze slechte openbare ruimte niet zomaar een erfenis uit het verleden is. De Stad wil het centrum omturnen tot een voetgangersvriendelijke 'comfortzone' en had in haar vergunningsaanvraag gekozen voor platte, goed begaanbare kasseien. Maar de gemachtigde ambtenaar van het Gewest heeft hen – eigenmachtig – verplicht om opnieuw te gaan voor de hobbelige, gladde kinderkopjes van vroeger. Kennelijk tot ontvredenheid van een deel van de politieke verantwoordelijken. De man is nu van de functie gehaald. Protest van Bral, fietsverenigingen Fietsersbond en Gracq én van de staatssecretaris voor mobiliteit zou er mogelijk toe leiden dat de vergunning aangepast wordt.

voetgangersplan

De staatssecretaris voor Mobiliteit pakt nu uit met een heus voetgangersplan om onze achterstand op andere steden goed te maken. Dit plan zit nog maar in de ontwerpfase maar Geert Van Waeg van de *International Federation of Pedestrians* geeft toch al enkele aanbevelingen mee: 'De ontwerptekst heeft veel aandacht voor meetgegevens en sensibilisering. Maar voor verkeersveiligheid zijn de 3 E's belangrijk: niet alleen *Education* maar ook *Engineering* en *Enforcement*.' Het Gewest moet voorzien in een veilige en comfortabele openbare ruimte (engineering).'

De moeilijkheid is ook hier weer... de versnippering: de gemeenten zijn verantwoordelijk voor het grootste deel van ons wegennet. Daarom wil het Gewest nu via een omweg werken door de ordonnantie te veranderen die de '3-jarige subsidies' regelt. Gemeenten putten voor hun openbare werken vooral uit deze pot. Nu kan de mobiliteitsadministratie op geen enkele manier controleren of de gemeentelijke plannen stroken met de principes van het gewestelijke beleid. Als het



Onze straten zijn vooral ingericht met het oog op verplaatsing. Maar mensen willen nog andere dingen doen op straat. We hebben dus meer dan alleen een mobiliteitsvisie nodig om onze openbare ruimte op te waarderen.

voetgangersplan uitgevoerd wordt, zou de administratie in de toekomst de gemeenten kunnen dwingen om het STOP-principe te respecteren. Bij Bral verwachten we veel van dit voornemen.

En dan de derde E, *enforcement* of handhaving. 'Nu krijgen chauffeurs die parkeren op zebra-paden en voetpaden zelden boetes', klaagt Geert Van Waeg. 'Het perverse effect is dat het op veel plaatsen duurder uitvalt geen geld in de parkeermeter te steken dan op het zebra-pad te staan.' Ook dat is een bevoegdheid die *stricto sensu* niet bij het Gewest ligt maar die onze regering niet zonder meer mag vergeten.

ruimte om te leven

Maar met een rigoureuze toepassing van het STOP-principe komen we er niet. Kwaliteit van publieke ruimte gaat over meer dan alleen verplaatsingen. Op straat ontmoet je ook je burens, je doet er inkopen of je wacht er op de tram. Bovendien zijn veel mensen aangewezen op de straat voor recreatie. 'Zeker voor kinderen die klein wonen is de openbare ruimte ook hun terrein', zegt Caroline Claus van JES vzw (Jeugd en Stad). 'Plekken die eigenlijk niet voorzien zijn om te spelen, worden tijdelijk omgetoverd tot een avontuurruimte.'

JES pleit daarom voor een kindvriendelijke planning. 'Dat betekent niet dat de stad één groot speelpark moet worden. Het betekent dat kinderen aangemoedigd worden om zich zelfstandig en vrij van de ene plek naar de andere te bewegen. Een kindvriendelijke stad is bespeelbaar, beleefbaar en veilig', aldus Caroline.

verlaten ruimte

De staatssecretaris staat dus voor grote uitdagingen. En bij uitbreiding heel de regering.

Want een kwalitatieve publieke ruimte maken, moet een werk zijn van meerdere ministers. Om te beginnen deze van stedenbouw en huisvesting. De publieke ruimte wordt niet alleen bepaald door de breedte van de voetpaden of de keuze van de straatstenen. Minstens zo belangrijk zijn de gebouwen die er rond staan en de mensen die er naar toe komen. Mensen die 's avonds laat van de Europawijk naar het centrum moeten, zullen bijvoorbeeld niet makkelijk de neiging voelen om te voet te gaan. Op die momenten is er in de kantoorbuurten zo goed als niets of niemand te zien en dan lijkt zelfs een mooi aangelegde straat een stuk onaantrekkelijker.

Een stad die levendig is, nodigt veel meer uit om te voet te gaan dan een lege slaapstad. Op dat vlak heeft Brussel nog veel werk voor de boeg want grote delen van onze stad lijken wel een archipel van wooneilandjes omringd door zeeën van kantoorwijken en andere lege vlekken. Assen van huisvesting creëren, zou hier een oplossing kunnen brengen.

Ook de minister van leefmilieu moet zich aangesproken voelen. Want de openbare ruimte is ook het biotoop van de bijzonder rijke fauna en flora die we in de stad hebben. En het is de plek waar veel mensen naartoe moeten om iets groens te kunnen zien. Daarom is het zo belangrijk dat onze straten uitgroeien tot echt groene linten door de stad.

Kortom: een voetgangersplan is goed, maar eigenlijk hebben we een transversaal plan voor de publieke ruimte nodig. We kijken dan maar uit naar het eveneens in de steigers staande gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO). Alle info over het GPDO vind je op www.bralvzw.be/GPDO.

who's afraid of... teveel shoppingmalls?!

In april 2010 ziet een nieuw Vlaams-Brussels platform het daglicht: het interregionaal platform voor duurzaam economisch beleid eist dat het opbod tussen Brussel en Vlaanderen rond de inplanting van grote shoppingcentra meteen ophoudt.

In en rond het noorden van Brussel zitten drie grote en verschillende projecten in de pijnlijn voor een nieuw shoppingcentrum: *Neo*, *Uplace* en *Just Under the Sky*. Die projecten gaan van 40.000 tot 100.000 m² winkelruimte. We geven de details mee in een aparte kader. Al deze projecten bevinden zich in een straal van maximum 4 km van elkaar, op de grens van Brussel en Vlaanderen. In een gebied waar het verkeer nu al elke dag vastloopt. Niemand gaat er van uit dat alle projecten er kunnen komen en dus is er een nooit geziene race aan de gang om de eerste te zijn. Politici steken ondertussen ongegeneerd hun hoofd in het zand.

koersbeeld halfweg

De definitieve ontwerper van de herinrichting van de Heizel moet nu ongeveer bekend zijn. Voor *Just Under the Sky* past de promotor momenteel zijn projectplannen aan om op korte termijn een vergunning te bekomen. En *Uplace* Machelen zit in het stadium van de brownfieldconvenant, een akkoord tussen de promotor en de overheid waarmee zij proberen om (op één lijn en volgens een strikte timing) de herinrichting van die site in goede banen te leiden.

Maar kijk, de provincie Vlaams-Brabant trok zich – nogal onverwacht – terug als regis-

seur van dat convenant. Vooral om juridische redenen, maar ook om redenen te maken met de mobiliteit, die er niet op zal verbeteren met een supershoppingmall. Tegelijkertijd bevestigde de Vlaamse regering haar engagementen, onder meer om de timing toch strikt te volgen.

Is er ondertussen al eens overlegd tussen de Brusselse en Vlaamse regering? No sir!

opbod en overaanbod

Verschillende milieuverenigingen waaronder Bral, meerdere vakbonden en middenstandsorganisaties hebben elkaar gevonden omdat ze sterk verontrust zijn door het totaal gebrek aan politieke coördinatie. Allemaal zijn ze het er roerend over eens: verschillende shoppingprojecten, zo dicht bij elkaar en vlakbij de verzadigde Brusselse ring... da's nefast voor de leefbaarheid en voor de lokale economie in grote delen van Brussel en Vlaams-Brabant. En wie zegt dat zelfs één shoppingmall eigenlijk nodig is? Verschillende studies zijn hierover absoluut niet duidelijk. Het platform vreest voor een totale ontwrichting van het stedelijk weefsel en een complete chaos op het vlak van mobiliteit. Opnieuw: geen enkele studie toont aan dat dit niét zo zal zijn.

Een duurzame economische ontwikkeling bestaat in de eerste plaats uit veilige en multifunctionele leef- en werkbuurten, stabiele werkgelegenheid en een verbeterde en duurzame mobiliteit, zegt het platform. Het beleid zou hier prioriteit moeten aan geven en

mag zich niet laten leiden door prestige en profileringsdrang.

Het platform roept op tot dringend en structureel overleg tussen de Brusselse en Vlaamse politici. Dat overleg wordt in alle regeringsverklaringen en antwoorden op parlementaire vragen beloofd maar concrete stappen blijven uit.

Het platform gaat de diverse verantwoordelijke Vlaamse en Brusselse overheden op een ronde tafel uitnodigen. We zullen hen vragen om hun houding ten opzichte van de diverse projecten toe te lichten, in dialoog met elkaar en met de platformleden.

Het gaat om een open platform. Dus wie geïnteresseerd is om zich aan te sluiten, kan contact opnemen met Joost Vandenbroele van Bral – [joost\[a\]bralvzw.be](mailto:joost[a]bralvzw.be) of via 02 217 56 33.

wat een platform!!

De lijst van oprichtende organisaties is al een verwezenlijking op zich. Naast de milieuverenigingen Bral, Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en Bond Beter Leefmilieu (BBL), hebben we de vakorganisaties ACV Brussel & Halle-Vilvoorde en CSC Brussel. Ook ACW Brussel-Halle-Vilvoorde en de werkgevers UNIZO Vlaams-Brabant & Brussel en Union des Classes Moyennes (UCM) maken deel uit van het platform.

wedren

De belangrijkste deelnemers aan de race om de shoppingcentra: in baan 1 (Vlaanderen) heb je **Uplace Machelen**, 192.000 m² waarvan 55.000 m² winkelruimte en 40.000 m² kantoren, aangevuld met leisure, hotels... In baan 2 (Stad Brussel) het **NEO-project op de Heizel**, van de Stad Brussel: 350.000 m² waarvan 100.000 winkeloppervlakte en 100.000 à 250.000 m² bureaus, aangevuld met concertzaal, congrescentrum, hotels en leisure. En in baan 3 (ook Stad Brussel maar op de grens van Laken en Schaarbeek): **Just Under the Sky**. Het project aan de Van Praetbrug, tot vandaag de *Godin-site* genaamd. Hier gaat het om 49.484 m² winkelruimte.



Overall in het noorden van Brussel plannen promotoren winkelparadijzen. Geen enkele studie stelt ons gerust dat dit niét leidt tot complete chaos. © chooyutshing

Bral zet RAC in de kijker (17-22 mei)

In mei komt het Rijksadministratief Centrum of RAC weer volop in de schijnwerpers te staan. Of moeten we zeggen het voormalige RAC? Als het aan de privé-eigenaar ligt, heet deze vroegere kantoorplek tussen Koningstraat en Nieuwstraat in de toekomst Bel'Air. Maar zolang ze nog geen vergunning op zak hebben voor dit 'luchtplan' houden wij het nog bij RAC.

waarom schijnwerpers?

Vijf jaar geleden vatte Bral de taak aan, in samenwerking met het Gewest, om bewoners te betrekken bij de opmaak van het richtschema Kruidtuin. Dat planningsdocument is eind 2008 goedgekeurd. In de toekomst komen er ook woningen (35%) en handel op deze belangrijke en grote site. Vandaag willen we dit hoofdstuk officieel afsluiten. We geven het werk grotendeels door aan het nieuwbakken gewestelijke Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) dat de ontwikkeling van de Brusselse strategische zones zal coördineren.

Bral blijft in dit dossier uiteraard haar onafhankelijke koers varen! We blijven in nauw contact met de omwonenden en stoppen niet met lobbyen om van het RAC een leefbaar stadsdeel te maken.

daarom

En dus organiseren we een echte RAC-week, van 17 tot 22 mei, samen met de vzw's Con-



De promotoren hebben flashy plannen voor deze voormalige kantoorplek. Tijd voor publiek debat dus.

gres, Brussel Binnenstebuiten en La Fonderie. Net op tijd trouwens. De Stad Brussel is bijna klaar met het bijzonder bestemmingsplan Pacheco dat de ideeën van het richtschema omzet in een juridische tekst (eindelijk!). En de promotor lichtte in maart enkele tipjes van de sluier over zijn visie op de site, het masterplan. Mét flashy foto's. Zij wachten nog op een vergunning voor dit plan maar voor ons is het hoog tijd om al deze plannen publiek te maken en het debat opnieuw te openen.

Op het programma: debat (met o.a. de eigenaar, Stad Brussel...), korte middagwandelingen en twee grotere wandelingen (de omliggende wijken inclusief), een Bral-tentoonstelling met al het laatste nieuws over de toekomst van het RAC... en meer. Welkom!

De laatste info vind je in de bijlage van deze Alert of op www.bralvzw.be/caerac en www.bruxelles-congres.eu.

t&t week

Jarenlang al spant Bral zich in voor een duurzame stadsontwikkeling op de belangrijke site Thurn & Taxis. Om dat werk af te ronden hebben we een hele week lang onze schijnwerpers gericht op de plek, met debatten, wandelingen, een fietstocht... Verslagen op www.bralvzw.be.





Bral tegen illegale verbouwingen



Deze flagrante bouwovertreding is alvast ongedaan gemaakt.

In een gebouw in de Cipresstraat, een zijstraat van het Zaterdagplein waar Bral haar kantoor heeft, probeerde de eigenaar vorig jaar illegale werken te regulariseren. In 2006 had hij het gebouw aanzienlijk verhoogd, zonder vergunning, om zo een verdieping en een dakruimte méér te kunnen verhuren. Onderverdelen van woningen en werken zonder vergunning... het zijn geen uitzonderingen in Brussel. De 19^{de} eeuwse gevel was naar de knoppen, sommige van onze bovenburen verloren hun zicht op de prachtige Begijnhofkerk

en bovendien nam de eigenaar bij de nieuwe indeling van zijn goed een loopje met de woonbaarheidsnormen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (gsv). Bral is radicaal tegen dergelijke praktijken – wie probeert nu zoiets in ons gezichtsveld? – en diende bezwaar in, samen met enkele mede-eigenaars van het gebouw waar we werken. De beslissing van het college van de Stad Brussel was duidelijk: herstellen in oorspronkelijke staat. En de eigenaar deed wat van hem verwacht werd...

www.bralvzw.be: nu nóg onweersaanbaarder

Trots en tevreden toeteren wij rond dat onze website een grondige opfrisbeurt kreeg. De opmaak van de site dateert alweer van 2006 en in website-land is dat lichtjaren geleden.

We pasten de thematische indeling aan, maakten het Alert-archief makkelijker raadpleegbaar en zorgden ervoor dat je je via RSS-feed kan abonneren op onze website.

Één van de interessantste nieuwigheden vinden we zelf de **bewegende kaart** van Brussel. Wie nu naar 'openbare onderzoeken' gaat en 'klik op jouw gemeente' kiest, krijgt een kaart van het Brussels gewest waarop je elke gemeente kunt aanklikken. Zo verwijzen we je rechtstreeks door naar alle beschikbare informatie over openbare onderzoeken, agenda's en adviezen van overlegcommissies etc. In één adem krijg je er een kort standpunt van Bral bij. Heel de inhoud van de rubriek 'openbare onderzoeken' werd trouwens grondig geüpdatet. Bedoeling: zoveel mogelijk Brusselaars wegwijs maken in het kluwen van rode affiches en overlegcommissies. Als het Gewest het niet doet, doen wij het maar. PS: vóór de zomer gebeuren de allerlaatste aanpassingen. Hier en daar zal je dus nog wat geduld moeten uitoefenen.

de betovering

Zo heet het avonturenpark dat de Stad Brussel geïnstalleerd heeft in het Begijnhofbos. Een toeristische attractie die flink wat volk naar Neder-Over-Heembeek kan trekken. Alleen vreest de vzw De Groene Wandeling voor de fauna en flora in het bos. Omdat er geen overleg geweest is met natuurverenigingen, staan sommige attracties op de meest waardevolle groene stukjes. Meer info vind je in de Uil&Spiegel van mei, te vinden op www.heembeek-mutsaard.vgc.be. © Karel Puttemans





een vaandeldrager voor inspraak



Mensen participeren niet voor de lol. Ze moeten ook advies kunnen geven over de onuitgesproken pistes waar de ministers aan werken, vinden Patrick Bodart en Bernadette Lejeune.

Platform Participation waar- schuwt voor frustraties van bewoners bij de opmaak van het gewestelijk plan voor duurzame ontwikke- ling (GPDO).

Elke maatschappelijke strijd heeft z'n vaandeldragers nodig. De vakbonden zijn er gekomen om te strijden voor betere werk-omstandigheden, de milieubeweging voor een beter leefmilieu. Maar wie komt er op voor meer inspraak van mensen aan de politiek? Het antwoord is *Platform Participation*. Sinds enkele jaren verzamelt dat tweetalig Belgisch platform meerdere organisaties en personen die opkomen voor participatieve democratie. Bral is één van hen. Net als Bernadette Lejeune (gemeente Molenbeek) en Patrick Bodart (vzw Periferia).

Waarom ben je betrokken bij Platform Participation?

'Ik ben verantwoordelijk voor bewonersparticipatie in de gemeente en zo voelde ik me als particulier meteen aangetrokken tot het platform', zegt Bernadette. Een centrum dat onafhankelijk is van de diverse overheden en dat objectieve aanbevelingen kan geven, is in mijn ogen essentieel. 'De dynamiek van de groep is uniek en moedig. We

proberen een constructieve impact te hebben op de ontwikkeling van de participatieve democratie door de regeringen te herinneren aan hun beloftes en hen te pushen om tot actie over te gaan.'

Patrick sluit zich daarbij aan: 'Ik denk dat we ons moeten samen zetten om druk uit te oefenen op politiek en op de burgers om onze samenleving anders te organiseren. En om de democratie te verbeteren. We zijn gepassioneerd door een samenwerking over de gewestgrenzen heen.'

Wat doe je dan om de over- heid te pushen?

'Vorig jaar, bij de regeringsvor- ming hebben we met mensen van heel België een open brief geschreven aan alle politieke onderhandelaars', zegt Bernadette. 'En begin dit jaar hebben we die aanbevelingen verfijnd per gewest. In Vlaanderen ging dat dan over inspraak bij investeringsprojecten. In Brussel hebben we in maart een bredere overleg- vergadering gehad over inspraak aan het nieuwe GPDO. De aanwezigen hadden verschillende achtergronden: universitair, middenveld, bewoners,...'

Hoe kan je mensen inspraak geven aan het GPDO?

Patrick: 'Wel, we zijn redelijk sceptisch over de kansen van participatie aan zo'n groot plan, met zo'n strakke timing. We hebben ons dan ook afgevraagd of we mogen reageren op een beleidsplan. Of wil dat zeggen dat we het proces goedkeuren?'

Uiteindelijk vraagt het Platform vooral duidelijkheid. Bijvoorbeeld over wat al beslist is, wat half en wat helemaal niet. Mensen moeten de kans krijgen om ook advies te geven over de onuitgesproken pistes waar ministers aan werken: de plannen om ons organisch afval te methaniseren, ballonnetjes over de verdichting van wijken of over regionalisering van bevoegdheden, studies naar nieuwe metrolijnen... Concrete pistes op tafel leggen. Dat zou zo'n plan ook dicht bij de mensen brengen. 'Maar we zouden ook graag verder gaan dan participatie aan planning alleen. Waarom geen speciale opvolgingscomités oprichten om te kijken tot welk beleid dit plan concreet zal leiden? En welke budgetten er voor uitgetrokken worden?', besluit Patrick.

De volledige tekst met aanbevelingen vind je op www.platformparticipation.be of op www.bralvzw.be. Volg ook alles over het GPDO op www.bralvzw.be/GPDO.

hup met de beentjes

- Je kan nog mee wandelen in Laar-beekbos en kennis maken met de plan- nen voor de verbre- ding van de grote ring. Afspraak 8 mei. Info op onze vernieuwde website www.bralvzw.be

- Op 16 mei kan je dan weer op fiets- zoektocht door west-Brussel. Check www.fietsersbond.be/jette.

- En misschien... maak je nog kans op een persoonlijke fietsbegeleider via www.bikeexperience.be

Alert is het maandblad van Bral vzw

redactie/administratie :
Bral vzw
Zaterdagplein 13 – 1000 BRUSSEL
T 02 217 56 33
F 02 217 06 11

medewerkers :
Dina Claes, An Descheemaeker,
Ingrid Dujardin, Ikram El
Achkar, Hilde Geens, Marianne
Stevens, Steyn Van Assche, Joost
Vandenbroele, Piet Van Meerbeek

verzending: Etiket, een deelwerking van Atelier Groot Eiland vzw
T 02 511 72 10

jaarabonnement : € 10 te storten op rekening 001-2154937-61 van Bral vzw – 1000 BRUSSEL

copyright © : overname van artikels aanbevolen mits bronvermelding

