

Morgen 50% minder auto's in de Brusselse binnenstad

een verkeersplan voor een «Vijfhoek zonder auto (of bijna)»

Dit alternatief verkeersplan voor de Vijfhoek
is naar aanleiding van de eerste Week van Vervoering in Brussel opgesteld
door

NoMo - Anders mobiel

Piétons à Bruxelles

Inter-Environnement Bruxelles

en ondersteund door

Arau, Bral en de wijkcomités van Brussel-centrum

Contactadressen:

NoMo, Dikke Lindelaan 20 bus 29 1090 Brussel, 02 478 83 79, nomo_asbl@yahoo.com

Bral, Zaterdagplein 13 1000 Brussel, 02 217 56 33, bral@village.uunet.be

IEB, Marcqstraat 16 1000 Brussel, 02 223 01 01, iebbxl@skynet.be

1. Inleiding

Zoals in alle grote steden heeft de auto ook in Brussel zijn grenzen bereikt als vervoermiddel. Het veelvuldig gebruik ervan heeft geleid tot :

- een enorme beperking van zijn efficiëntie, vooral tijdens de spitsuren;
- een belangrijke mate van vervuiling (zowel lawaai- als luchtvervuiling);
- een hindernis op de openbare weg (geen verschil tussen stilstaande en rijdende auto's) die andere voertuigen tegenhoudt, de stad onleefbaar en het centrum minder aantrekkelijk maakt.

Wij zijn ervan overtuigd dat de heropleving van de verschillende wijken van Brussel centrum — de vijfhoek — versterkt en versneld zou worden als :

- het gebruik van de auto er aan banden wordt gelegd,
- de openbare ruimte heraangelegd wordt ten voordele van de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer,
- en de mobiliteit in het algemeen verbeterd wordt.

In december 1988 organiseerde het stadsbestuur een volksraadpleging over het

voorstel van de verkeersplannen die ze liet opmaken door de groep Planning. Bijna twee jaar later, er is ondertussen nog niets veranderd, worden de plannen terug opgegraven door NoMo, Piétons à Bruxelles, Inter-Environnement Bruxelles die zich hierop (vooral fase 3) inspireren om enkele voorstellen te doen voor een vijfhoek met véél minder auto's.

Ons doel is het heropleven van de stad: op cultureel, residentieel en commercieel vlak, maar wij denken ook aan de gezondheid en de sociale uitsluiting.

Wij vragen aan het stadsbestuur een ambitieus plan, dat het voorbeeld van andere steden in België volgt (Gent, Hasselt, Bergen...). Dit plan moet niet alleen aandacht besteden aan alternatieve vervoermiddelen (openbaar vervoer, fiets, te voet) maar moet ook de verkeers- en parkeerproblemen aanpakken.

Wij zijn begonnen met de vijfhoek, vanwege de symbolische rol die hij speelt in de ontwikkeling van ons stadsgewest. Dit is een eerste stap, een gelijksoortige bedenking moet er snel komen voor de wijken van de eerste en tweede ring (en verder) buiten het centrum. In dit kader speelt behalve de gemeente ook het Brussels Gewest een belangrijke rol. Het beschikt nl. over een totaal beeld van de vervoersproblemen en beheert bovendien de belangrijkste wegen.

2. Inventaris

De vijfhoek is het centrum van Brussel, hij omvat zowel historische, politieke, culturele als commerciële sites, waarvan een groot deel de belangrijkste zijn van het hele Gewest. En is tevens het centrum voor ontspanning en restaurants. Men vergeet vaak dat er 40.000 inwoners zijn, vooral in het westen, zuiden en noordoosten.

Ondanks de drukte overdag, en het leven 's avonds en 's nachts, heeft de vijfhoek toch veel van zijn glans verloren. De reden is ruimtelijke ordening en verkeer die weinig rekening houden met de mensen (of ze nu bewoners, werkers, studenten, klanten of toeristen zijn) en met de stad zelf.

Het centrum wordt overspoeld door een helse stroom van verkeer die de leefbaarheid verhindert: onberijdbare straten, voetpaden en openbare plaatsen alsmaar meer ingenomen door geparkeerde auto's, voetgangers worden op overblijvende smalle stukjes geduwd... Deze situatie vindt men ook in andere wijken, maar is vanwege zijn symbolische rol vooral in de vijfhoek dramatisch.

De vijfhoek, dat is:

- een oppervlakte van 460 ha
- 39.681 inwoners (cijfers 1997), waarvan 25.000 geïsoleerd
- 120.000 jobs (cijfers 1991)
- 2.500.000 m² kantoren (cijfers 1996)
- een honderdtal scholen.

De openbare ruimte in de vijfhoek wordt volledig opgeslokt door auto's

Oordeel zelf :

- Brussel, centrale lanen: 75 tot 80 % van de openbare ruimte wordt ingenomen door auto's (rijdend of stilstaand).
- Barcelona - Ramblas of Berlijn - Kurfürstendamm : 40 % van de openbare ruimte wordt ingenomen door auto's.

Enkele «openbare» ruimtes zijn parking geworden; denk maar aan de Grote Zavel en het St-Katelijneplein: parkings.

De Grote Zavel : een grote parking (foto : IEB).

**Rijdende auto's nemen plaats in beslag**

Iedere ochtend — tussen 7.00 en 9.00u — rijden 35.000 pendelaars (van de 85.000) per auto de vijfhoek in. A rato van 1,2 personen in één auto geeft dat ongeveer 30.000 auto's (cijfers van het Irisplan voor 1991, ongeveer een correct cijfer voor de huidige situatie).

Waar komen de pendelaars in de vijfhoek vandaan ?

	Aantal	Gedeelte openb. verv.	Aantal auto's
Vijfhoek zelf	3.000	62 %	1000
1e en 2de rand	38.000	60 %	12.600
Buitenwijken	13.000	42 %	6.300
Verder	30.000	62 %	9.500
TOTAAL	85.000	58 %	29.400

Bron : Irisplan (1991)

Mensen die uit de buitenwijken komen, dus de zone die bediend zou worden door het GEN, vertegenwoordigen net iets meer dan 1/5 (21 %) van de pendelaars die naar de vijfhoek komen. Ongeveer 1/3 (32 %) van de auto's komen van buiten de periferie. Bijna de helft (46 %) komt uit het Gewest zelf.

Bij die 30.000 voertuigen komen ook nog de auto's van pendelaars die vóór 7.00 en na 9.00u toekomen, alsook auto's van bezoekers (handel, horeca, culturele sector, toeristen...), toeristenbussen en vrachtwagens die laden en lossen. 3/4 van de klanten van de handelszaken in het centrum komen met een ander transportmiddel dan de auto (*Mobiliteit en toegankelijkheid van de handelszaken. Enquête in het Brussels Gewest. Sonecom-Espaces-Mobilités, 2000*)

Dat is niet alles: het stadscentrum is ook een doorganggebied. Tijdens de spitsuren rijden 40 % van de auto's op de Centrale Lanen enkel door de stad. Dit cijfer stijgt naar 60 % op de Noord – Zuid verbinding (cijfers Groep Planning, 1998).

Resultaat : Verschillende straten zijn verzadigd (op sommige plaatsen haast continu). De gemiddelde snelheid van auto's op het spitsuur lag in 1987 al niet hoger dan 9km/u (het gemiddelde voor het Gewest). De bussen, en op verschillende plaatsen ook trams, zitten vast in verkeersopstoppingen. De toegestane drempels voor vervuiling door verkeer zijn voor een groot deel al overschreden. Ook het lawaai overstijgt in verschillende wijken het toegelaten niveau.

Geparkeerde auto's nemen ook veel plaats in

De vijfhoek telt ongeveer 40.000 parkingplaatsen, die als volgt worden verdeeld.

Aanbod van parking in de vijfhoek

Parkings op straat	12.000
Openbare parkings in de vijfhoek	12.500
<i>waarvan kantoorabbonnementen</i>	5.000
Privé-parkings van kantoorgebouwen	16.000
Garages van bewoners	600
Totaal	39.000

Bron : Groep Planning, 1998

A rato van 12 m² per parkeerplaats, is er 15 ha legale parkeerplaats in de vijfhoek. Dwz. 10 % van de totale openbare ruimte (± 150 ha), dus een oppervlakte vergelijkbaar met het koninklijk park.

De vijfhoek heeft bijzonder veel «openbare» parkings, hoewel bedoeld voor iedereen worden ze toch door privé-eigenaars beheerd (bovendien met een totale capaciteit die hoger ligt dan de parkeerplaatsen op straat).

Ook typisch voor de vijfhoek: de onderbenutting van de parkings loopt parallel met de overlast op straat door geparkeerde voertuigen. Op weekdays staat in de buurt van het De Brouckèreplein de helft van de auto's fout geparkeerd.

De openbare parkings daarentegen worden te zelden gebruikt (minder dan 50 % bezetting), de bezettingsgraad varieert. (cijfers Groep Planning 1998)

Verschillende factoren zijn oorzaak van deze paradoxale situatie:

- het niet-respecteren van het 'kort parkeren' op straat: waar normaal gezien 75 % van de geparkeerde wagens voor korte duur staat (minder dan 2u), is de gemiddelde tijd in de vijfhoek langer dan 2u;
- boetes voor fout parkeren bestaan nauwelijks;
- openbare parkings zijn niet erg aantrekkelijk :
 - ze zijn slecht aangeduid
 - ze hebben beperkte openingsuren ('s nachts en zelfs in het weekend gesloten)
 - en ze zijn veel duurder dan parkings op straat.

Parkings trekken auto's aan

Alle studies tonen het aan: gratis parkeerplaats op het werk is een sterke motivatie om met de auto te gaan werken. Met 21.000 parkings behorend bij kantoorgebouwen (16.000 + 5.000 abonnementen) wordt het autoverkeer naar de vijfhoek gezogen.

De vijfhoek telt gemiddeld 1 parkeerplaats per 144 m² kantoor (1 plaats voor 110 m², als men rekening houdt met de abonnementen in de openbare parkings). We zitten dus boven de oude norm van de circulaire De Saeger (nog niet ingetrokken), die het heeft over minimum 1 parkeerplaats per 50 m² kantoor.

Ter informatie: het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan voor de vijfhoek stelt voor om de norm op 1 parkeerplaats per 200 m² kantoorruimte te brengen, terwijl een niet goedgekeurde circulaire van het Gewest sprak over maximum 1 parking voor 300 m². Nog ter info: de norm in het centrum van Londen is maximum 1 parking voor 1.115 m² (bron : *Observatorium van het BHG*, nr. 6, 1993). Men rekent 25 m² kantoorruimte per werknemer.

3. Naar en Vijhoek zonder auto's

Om het probleem aan te pakken moeten er ambitieuze plannen gemaakt en uitgevoerd worden. De meest radicale oplossing is gewoonweg het volledig afsluiten van de vijfhoek voor alle autoverkeer, behalve voor openbaar vervoer, taxi's, brandweer en ziekenwagens (deze zouden dan wel niet vervuilende wagens moeten gebruiken). De straten behoren dan weer aan de bewoners en voorbijgangers. Er zijn geen hindernissen meer voor alternatieve vervoermiddelen en openbare ruimten kunnen op aangename manier heraangelegd worden.

Deze oplossing, geïnspireerd op Joël Crawford (*Carfree cities*, Utrecht, Internatioal Books, 2000), dient wel rekening te houden met een aantal problemen om realiseerbaar te zijn, zoals :

Goederenvervoer

Vanaf het overslagcentrum aan de Vilvoordelaan (in aanbouw) wordt alles naar de vijfhoek getransporteerd met containers (overal ter wereld gebruikt) op het onderstel van een tram, speciaal daartoe ontworpen. Deze trams rijden op een dichterspoornet, transporteren deze containers ofwel direct naar de klant, ofwel naar verdeel- en distributiecentra, wat nu de openbare parkings zijn. Eens in de wijken

worden de goederen dan vervoerd per «freight-movers», getrokken door een fiets of met een elektrische motor.

Personenvervoer

Het personenvervoer wordt verzekerd door taxi's, trams, trolley-bussen en metro. Het is toegestaan de fiets of freight-movers hierop te transporteren. Het openbaar vervoer is frequent (om de 2-3 minuten), daar de doorgang niet door auto's wordt gehinderd, en is rendabel als belangrijk vervoermiddel. Opstapplaatsen zijn op minder dan 5 min. lopen van om het even welke plaats in de vijfhoek.

Het parkingvraagstuk

Aangezien de parkings niet meer gebruikt zullen worden voor het doel waarvoor ze bestemd waren, kan er uitgekeken worden naar een andere bestemming. Ze kunnen niet allemaal omgevormd worden tot verdeel- en distributiecentra. Andere bestemmingen van openbaar nut zouden kunnen zijn: archieven, zwembaden, sportzalen, winkelders, bibliotheken...

Bewoners kunnen hun auto niet meer voor de deur parkeren. Maar velen zullen merken dat de auto overbodig wordt, daar het eenvoudig is zich op andere manieren te verplaatsen in een autovrije vijfhoek. Sommigen zullen echter hun auto nog wel nodig hebben, daarvoor zouden parkings moeten worden voorzien aan de rand van de vijfhoek (Parking Twee Poorten, Rogierparking, Poelaertparking...). Enkelen zullen de vijfhoek misschien verlaten, anderen zullen aangetrokken worden door een autovrij stadcentrum en er zich vestigen.

Als wij overtuigd zijn van een autovrij centrum voor de toekomst van deze stad op middellange termijn, beseffen wij ook dat dit problemen op korte termijn oplevert. Daarom stellen wij een plan voor dat uitgevoerd kan worden op korte termijn.

4. Ons korte-termijnplan

4.1. Algemeen principe

Ons plan is geïnspireerd op fase 3 van het gemeentelijk verkeersplan van Groep Planning, hoewel het op sommige punten afwijkt. Het streeft naar een gevoelige vermindering van de autodruk in de vijfhoek.

Om dit te bewerkstelligen zijn 2 belangrijke ingrepen nodig:

- een drastische vermindering van de mogelijkheid om langdurig te parkeren, behalve voor bewoners en gehandicapten;
- een heraanleg van de openbare ruimte ten voordele van de voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

4.2. Parkeerbeheer

Een eerste doel is de stad leefbaar en gezellig maken, dus ontdaan van een belangrijk deel van het autoverkeer. Om dit te bereiken zou de parkeermogelijkheid in het centrum drastisch verminderd moeten worden door het ontmoedigen van autogebruik.

Meer bepaald:

- het éézijdig verminderen van de parkeergelegenheid bij kantoren, door de toepassing van een nieuwe parkeernorm van maximum 1 parkeerplaats per 500 m² kantooroppervlakte en het uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen; de hierdoor vrijgekomen plaatsen (er blijven nog 5.000 parkeerplaatsen over ipv. 16.000) kunnen nuttig herbestemd worden (archieven, sportzalen, zwembaden...);
- behoud van gratis parkeren in de straat, want dat blijft mogelijk, maar dan vooral voor de bewoners in de wijken met veel woningen, en met parkeerautomat in de andere wijken, behalve voor bewoners en gehandicapten die vrij kunnen blijven rijden.

Deze maatregelen zouden gepaard moeten gaan met een informatiecampagne voor de bevolking en een regelmatige opvolging door gemeentelijke en gewestelijke besturen (BIM of BUV). Ze hebben wel het grote voordeel dat ze in één moeite het autoverkeer in het centrum verminderen, omdat de vele automobilisten geen andere keuze hebben dan het openbaar vervoer te gebruiken (waarvan het aanbod in heel het Gewest verbeterd zal zijn), te fietsen of te lopen.

Als na uitvoering van dit plan in de praktijk blijkt dat er nog te veel parkings zijn die te veel verkeer veroorzaken, kan men overwegen om ook het aantal publieke parkeerplaatsen te reduceren.

Het is niet de bedoeling om het autoverkeer in het centrum te verbieden. Het gaat er om de mensen en bedrijven die zich in de buitenwijken hebben gevestigd (waar, zoals iedereen weet, voorrang wordt gegeven aan de auto) terug naar het centrum te halen; om de charmes en voordelen van de stad opnieuw te ontdekken. De automobilisten worden via bewegwijzering naar een openbare parking geleid, waar duidelijk aangegeven staat hoeveel plaatsen er nog vrij zijn. Men waakt erover dat deze parkings niet «bezet» worden door abonnementen van bedrijven, die het gebrek aan parkings in de kantoren moeten opvangen. De bewoners daarentegen kunnen hun voertuig tegen voordelige voorwaarden parkeren.



De P-Route in Gent (foto M.H.)

Natuurlijk zullen sommige koppigaards (zij die een «licht verstedelijkte of Californische» levensstijl hebben, om de V. Kaufmann te citeren in *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000) weggaan, maar dit wordt ruimschoots goedge maakt door een grote aantrekkingskracht van het centrum, vanwege zijn charme en gezelligheid. Door de vermindering van al dit verkeer kan de stad heraanlegd worden dmv. volgende ingrepen.

4.3. Openbare ruimte en verkeersbeleid

Door de stad rijden wordt onmogelijk door het afschaffen van de doorstroming op de grote assen, en het implementeren van een aangepast verkeersbeleid (lussen, enkele richting...).

Vijf soorten openbare ruimte zijn voorzien (zie kaart).

De toegangswegen naar de vijfhoek (rood op de kaart) zijn de grote stadsassen, die naar de vijfhoek of er rond leiden (kleine ring, Wetstraat, Leopold II-laan...). De aanleg van deze wegen voorziet in een eigen bedding voor trams en bussen. De snelheid wordt beperkt tot 50 km/u. De toegang tot de Pachecolaan door de tunnel van de St-Lazaruslaan wordt afgeschaft, wat de mogelijkheid biedt van het Kruidtuinpark weer één geheel te maken en toegankelijk via de Kruidtuinlaan (dit kan door het gedeeltelijk ingraven van de kleine ring op deze plaats).

De toegangswegen naar de parkings (geel op de kaart) zijn de middelgrote assen, die enkel leiden naar openbare parkings en straten voor plaatselijk verkeer. Het heraanleggen van de rijweg met maximaal 2 x 1 rijvak (met eigen bedding voor trams en bussen), stemt overeen met een zone 30, waar de snelheid beperkt is tot 30 km/u (ipv 50 km/u zoals nu het geval is op de meeste wegen) omdat, ter herhaling⁵, een botsing tussen een voetganger en een auto die 50 km/u rijdt in 45 % van de gevallen dodelijk is voor de voetganger, terwijl dat percentage maar 5 % bedraagt als de bestuurder maar 30 km/u rijdt.



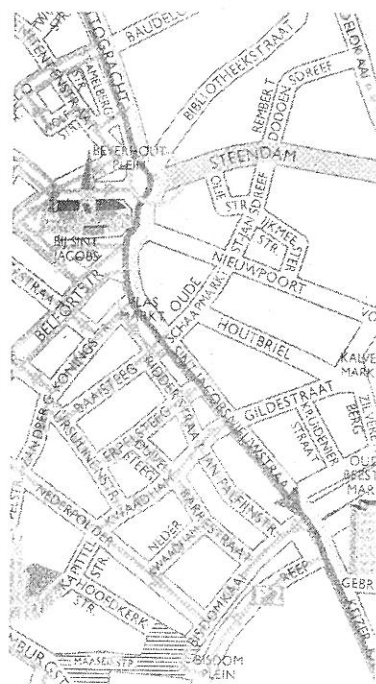
Gent : de P-route mondt rechtstreeks uit in... een parking (foto : M.H.)

De semi-voetgangersgebieden (groen op de kaart) zijn straten waar de auto wordt aanvaard en dit voor lokaal gebruik (bewoners, privé-parkings, laden en lossen, verhuis). Om dit te waarborgen voorziet men een lussysteem, waardoor het door-gaand verkeer wordt vermeden (zie schema). Het openbaar vervoer kan erdoor, maar tegen een lagere snelheid en mits nodige aanpassingen.

Zoals de hele straat op hetzelfde niveau aanleggen, als voorzien in de wegcode voor residentiële zones, waar voetgangers voorrang hebben op alle vervoer. Ze wandelen, spelen... in het midden van de straat, en maken enkel plaats voor een zeldzaam voertuig dat voorbij komt : het voetpad is de straat. De snelheid is beperkt tot 20 km/u.

Een voorbeeld van het lussensysteem dat door-gaand verkeer in woonwijken vermijdt

Een semi-voetgangersgebied in Gent : auto's zijn toegelaten maar op hetzelfde niveau als voetgangers



De voetgangersgebieden zijn straten waar helemaal geen verkeer door mag, behalve in uitzonderlijke situaties (verhuis of hulpdiensten...) en tijdens bepaalde periodes voor laden en lossen. Deze gebieden bevinden zich in toeristische, commerciële of culturele wijken, die min of meer overeenstemmen met de perimeter van de eerste stadsomwalling. Het is het hart van de stad, het symbolisch centrum.

Het openbaar vervoer kan erdoor, maar aan beperkte snelheid.

De Centrale Lanen zijn op die manier aangelegd tussen het Fontainasplein en het De Brouckèreplein (pleinen inbegrepen).

In Gent strekt het voetgangersgebied zich uit over grote assen en kleine straatjes. Het openbaar vervoer is geïntegreerd (fotos : M.H.)

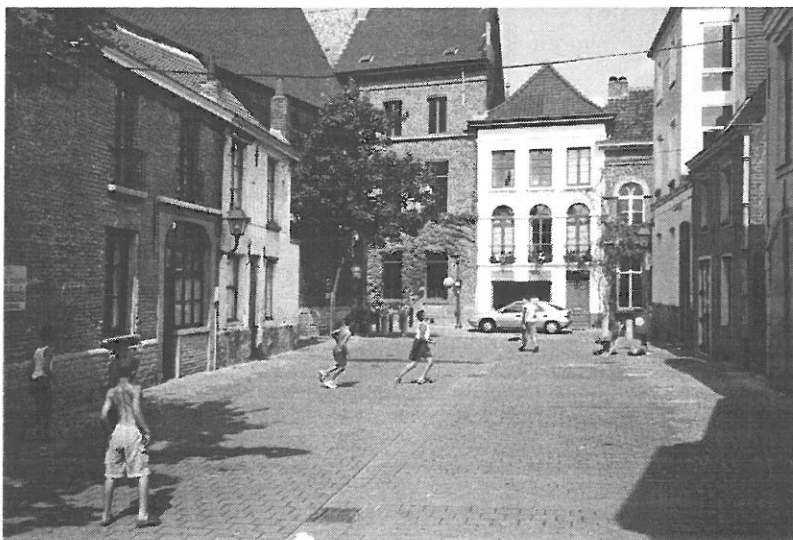


De openbare plaatsen zijn ideaal als verzamelplaats, voor samenkomsten. De aanleg is voorzien om een grote drukte op te vangen. Het autoverkeer kan in sommige gevallen toegestaan worden, maar dan wel ondergeschikt, als semi-voetgangersgebied.

We onderscheiden twee soorten: de belangrijkste pleinen (Grote Markt, Beursplein, De Brouckèreplein, Koningsplein, Poelaertplein...) en de plaatselijke pleinen (Ninoofseplein, Vrijheidsplein, Oude Graanmarkt, Fontainasplein, Antwerpsepoort...).

Ze worden aangevuld door esplanades (Administratieve wijk), groene ruimten (Park van Brussel, Kunstberg...) en ruimten aan de voet van flatgebouwen (Papenvest, Groot Sermentstraat...) die heraangelegd worden als openbaar park (in dit geval valt de bestrating weg).

Een buurtpleintje in Gent. (foto M.H.)



4.4. Het openbaar vervoer

Gezien de enorme vermindering van het autoverkeer, is het openbaar vervoer verbeterd op het gebied van routes en frequentie, dit om het verhoogde gebruik ervan op te vangen.

De frequenties op iedere lijn zijn de volgende :

	Spitsuren	Daluren	Avond
Metro	2' tot 4' (volgens de lijn)	6'	10'
Tram/bus	6'	8'	10'

De verhoogde frequentie zal gedeeltelijk vanzelf ontstaan door het aanleggen van eigen beddingen voor trams en bussen en door de vermindering van het aantal auto's in het centrum.

Het openbaar vervoer:

- heeft een zo toegankelijk mogelijke route; hiervoor volgt ze de wegen waar het autoverkeer werd behouden en de hoofdassen van de stad (Centrale Lanen, koninklijk traject);
- kan in ieder geval de semi-voetgangers- en voetgangersgebieden (enkel de grote lanen) kruisen, en enkel aan zeer lage snelheid (voetgangerssnelheid);
- heeft een eigen bedding waar nodig.

Een tramnetwerk in het centrum zou aangelegd worden met verschillende doelen:

- interstedelijke verplaatsingen verzekeren die niet worden aangedaan door de metro;
- de continuïteit in de stad verzekeren, daar waar het autoverkeer niet meer door kan omdat het opgeheven werd (Centrale Lanen, koninklijk traject).

De lijnen lopen door het centrum, van het kanaal tot de bovenstad, en verbinden daarbuiten eveneens de Ninoofsesteenweg (Anderlecht, Molenbeek), het noordwesten (Laken, Jette), de Koningsstraat (St-Joost en Schaarbeek) en de Regentschapsstraat (Elsene, Ukkel, Bosvoorde).

Dit netwerk voorziet ook in het overschakelen op trams van veelgebruikte bussen (bv. 71 Elsensestwg - ULB en 95-96 Luxemburgplein - Kroonlaan).

Trams worden (weer) ingezet op de Lemonnier-, Anspach-, Max-, Jacquain- en Albert II-laan en geven deze lanen hun prestige terug, verbinden een aantal culturele plaatsen in de benedenstad (Théâtre National, bioscopen, Muntschouwburg...) met elkaar en bieden ieder de mogelijkheid zich gemakkelijk te verplaatsen (meer bepaald de mensen van de Noordwijk en binnenkort de Zuidwijk, die belangrijk zijn voor de handelaars in het centrum).

De pré-metrotunnel Noord-Zuid wordt ofwel behouden zoals hij nu is, ofwel doorgegeven aan de NMBS, om het GEN er te laten doorrijden. Dit laat toe de HST

door de Noord-Zuidverbinding te laten rijden, zo kan een HST-terminal in Schaarbeek vermeden worden.

De bussen die in Brussel rondrijden zullen zich beperken tot één lusvormige route, zoals de Groep Planning voorstelde: ze zullen via de Centrale Lanen volgende plaatsen in een lus aandoen: de Beurs, De Brouckère en het Centraal Station, de actuele scheiding tussen Centraal Station - De Brouckère versus Zavel - Beurs vermijdend.

Gezien het vlotte en toegankelijke openbaar vervoernet dat hier voorgesteld wordt, is het niet meer nodig een speciale pendeldienst met «shoppingbussen» in te voeren, zoals de Groep Planning eerder suggereerde. De toegankelijkheid van het stadcentrum wordt ook verbeterd door ook in het weekend de NMBS-haltes Brussel Kapellekerk (herdoopt tot Marollen - Zavel) en Brussel Congres (herdoopt tot Pacheco - Passage 44) te openen.

4.6. Voorwaarden voor uitvoering

Om dit korte-termijnplan te doen slagen, moet aan een aantal voorwaarden voldaan worden. Behalve de politieke wil, dienen, naar het voorbeeld van wat in andere Belgische steden werd volgende punten verwezenlijkt:

- de oprichting van een gemeentelijke mobiliteitsdienst voor het uittekenen en uitvoeren van het plan met, indien nodig, de hulp van de andere gewestelijke diensten;
- het verenigen van deskundigen van mobiliteit en middenstand in één scheidingsambt (zoals in Gent, waar daardoor misverstanden worden vermeden tussen handelaars en verkeersdeskundigen);
- het opzetten van een strategie en informatie- en communicatiesysteem;
- het beschikbaarheid van voldoende politiemensen die zich met het verkeer bezighouden.

In het algemeen veronderstelt dit korte-termijnplan een globale aanpak van de heropleving van de stad, inclusief een huisvestingpolitiek (aanmoediging om huizen te renoveren, om de bevolkingsaan groei in de vijfhoek te stimuleren en de terugkeer naar de stad te bewerkstelligen, uiteraard met huurprijzen onder controle). Het plan veronderstelt tenslotte ook een culturele aanpak (een boeiende stad die leeft).

NoMo, Inter-Environnement Bruxelles et Piétons à Bruxelles

Werk mee an NoMologue!

Stuur (floppy, lomega Zip, CD), of mail uw artikels naar :

NoMo vzw - c/o Marc Mailloux
Dikke Beuklaan, 20/b29 - 1090 Brussel
Tel.: 02.478.83.79 - Mail : nomo_asbl@yahoo.com

Uiterste datum : 4 december 2000
Verschijnt : eind december.

NoMo a besoin de votre soutien. Adhérez-y!

Cotisations (incluant 4 NoMologue) :

Ordinaire.....	450 BEF ou 11,10 €
Ordinaire avec facture.....	600 BEF ou 14,80 €
Étudiants, chômeurs, retraités.....	250 BEF ou 6,17 €
Soutien.....	min. 600 BEF ou 14,80 €

à verser au compte 310-0346078-68 avec la mention «cotisation».

La cotisation est valable un an à partir de son versement, soit 4 NoMologue. L'étiquette apposée sur le NoMologue indique le dernier numéro couvert par la cotisation. Les NoMologue envoyés à titre publicitaire ne sont pas pris en compte pour le calcul de l'échéance.

Les données relatives au suivi de votre cotisation font l'objet d'un traitement informatisé. Vous disposez du droit de consultation, de correction et de suppression de ces données, sur simple demande à NoMo.

NoMo vzw

Dikke Beuklaan 20/b 29 - 1090 Brussel
02.478.83.79 - nomo_asbl@yahoo.com

NoMo ijvert voor een ander mobiliteitsbeleid, met voorrang voor het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers. Vandaar de naam "anders mobiel" als vervanging van het oorspronkelijke "non-motorisés".

NoMo komt op voor een gedegen verkeers- en stedenbouwkundig beleid, waar openbaar vervoer en een aangename leefomgeving voor iedereen gewaarborgd zijn.

NoMo is politiek onafhankelijk, actief lid van Inter-Environnement Bruxelles en van verschillende adviesorganen (MIVB, NMBS...); auteur van verschillende documenten (memorandum GEN ...) en persmededelingen.

Nomo brengt tevens een driemaandelijkse brochure uit : Nomologue.

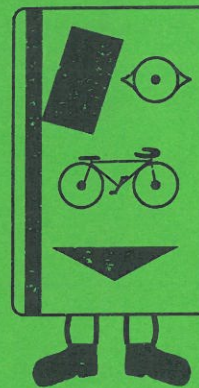
Nomo is een vrijwilligersorganisatie. Aarzel niet om aan te sluiten en onze maandelijkse vergaderingen bij te wonen. Alle ideeën meer dan welkom.



NOMO
autrement
mobile



M o r g e n
50 % minder
auto's in de
B r u s s e l s e
binnenstad !



NOMO
autrement
mobile

NoMologue

driemaandelijkse uitgave van NoMo vzw

64

s e p t e m b e r 2 0 0 0

Ver. uitg.: G. Vanhamme, Zaterdagplein 13 1000 Brussel