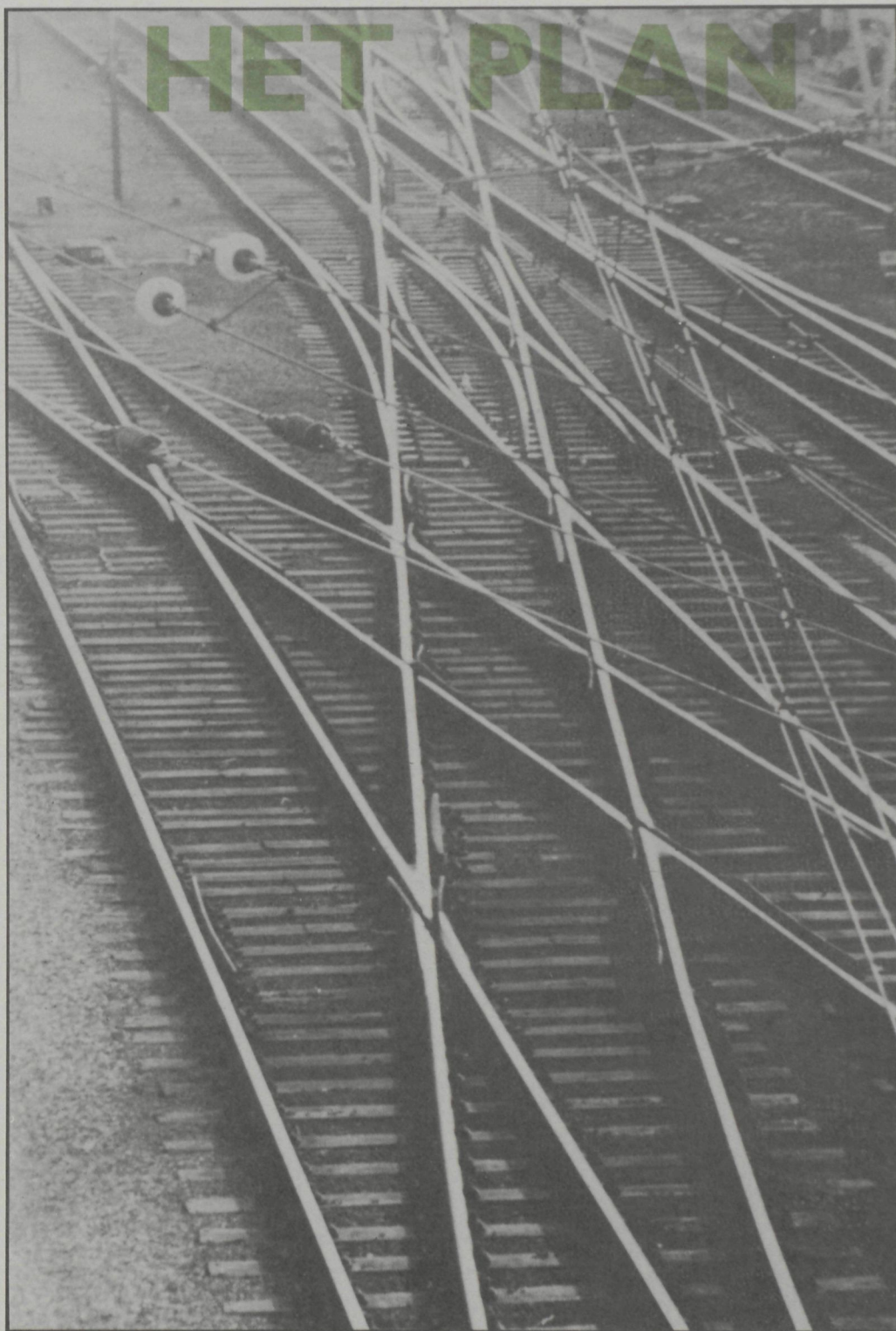




3

MAANDBLAD VAN DE BOND BETER LEEFMILIEU - 4de jaargang - 1984

HET PLAN



MILIEURAMA

EEN DOSSIER

blz 4

inhoud

INHOUD.....	2
EDITORIAAL.....	2
LEZERSBRIEVEN.....	3
STUDIEDAG WERKGROEP NATUURBEHOUD.....	3
DOSSIER REORGANISATIEPLAN N.M.B.S.....	4
ADVERTENTIE.....	12
POLITIEK & Co.....	13
EUROPA.....	13
EXTRA : B.B.L.'S WINKEL.....	middenblad
VliegAS : PROBLEEMAFVAL OF GRONDSTOF ?.....	14
BERICHTEN.....	20
FILM.....	22
FLITSEN.....	22
PUBLIKATIES.....	23
PORTRET.....	26
KALENDER.....	27
KOLOFON.....	27
PUZZELEN.....	28

editoriaal

BIJ DE INSTALLATIE VAN EEN RAAD ...

In het Belgisch Staatsblad van 2 februari jl. werd de samenstelling gepubliceerd van de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening (kortweg VLACORO). Deze Vlacoro zal een adviserende taak hebben bij het opmaken van een structuurplan voor Vlaanderen. Minister Akkermans stelt in antwoord op een vraag van kamerlid Van Velthoven, dat de leden ten persoonlijke titel in de Vlacoro zetelen en niet als vertegenwoordiger van een of andere belangengroep.

Dergelijke bewering is o.i. gratuit gezien het fenomeen België en gezien het feit dat in het Staatsblad zelf duidelijk vermeld staat in welke hoedanigheid de 30 heren en (jawel hoor) 1 dame zetelen in de commissie.

Bij het overlopen van de lijst vinden we vertegenwoordigers uit de universiteiten, landbouw, vastgoedsektor, bouwsektor, vakbonden, ambtenaren (OVAM, AROL, Waterzuiveringsmaatschappij...), middenstand, eigenaars, 3 architecten en 7 politici. Deze laatste uiteraard netjes verdeeld (4 CVP, 2 SP, 1 VU - de PVV zal dus wel via andere figuren vertegenwoordigd zijn).

De attente lezer zal in deze opsomming tevergeefs zoeken naar een vertegenwoordiger van de milieubeweging. Minister Akkermans zou toch onderhand zoal moeten weten dat Ruimtelijke Ordening een erg gekoesterd aktieterrein is van de milieujongens en dat bij hen heel wat deskundigheid en visie huist.

Nu beweren wij niet dat de

31 leden ipso facto anti-leefmilieu zijn (dat zou er nog maar aan ontbreken) maar duidelijk is dat minister Akkermans de groene "pottelijke" uit "zijn" Vlacoro heeft geweerd. Nochtans : in een interview met De Standaard van 28/11/83 verklaarde de minister i.v.m. het structuurplan voor Vlaanderen, : "...Het probleem is het organiseren van de inspraak door de bevolking. Verenigingen zoals buurtcomitees, de Bond Beter Leefmilieu, de Bond van Grote en Jonge Gezinnen, jeugdbewegingen en dergelijke meer moeten allemaal aan het woord kunnen komen..." Minister Akkermans heeft hier dus een kans laten liggen om zijn mooie praatjes (voor de vaak???) in daden om te zetten.

DVM.

brieven

SCHERP PROTEST TEGEN DEZE MISDAAD VAN WEDER- INVOERING VAN VOGEL- VANGST.

Tegen deze bewindsleden die deze voorstellen willen doen van kracht worden, protesteer ik ten strengste met klem. Ze zijn de verraders van de vogel- en natuurbescherming in het algemeen.

Zij willen de vogelbescherming bedreigen in het voordeel van de vogelvangers, en wie zal kontroleren of er geen andere vogelsoorten worden gevangen, want veel vogelvangers zijn leugenaars en bedriegers. Wij kennen er de gevolgen genoeg van door

vogels die zij niet willen de nek om te draaien.

Wij mogen dat niet verder toestaan om de vogel- en natuurbescherming af te breken in het voordeel van de natuurmoordenaars.

Beste vogel- en natuurbeschermers, wij moeten daar allemaal krachtig tegen protesteren om deze misdaad en verraad tegen de vogel- en natuurbescherming gedaan te maken. Weg met de vogelvangst!!!

Leve de vogel- en natuurbescherming!!!

De heer DE SMET Leopold
Nieuwstraat 79
9310 LEDE

MILIEURAMA...

(...) Tenslotte nog i.v.m. MILIEURAMA : persoonlijk vind ik de nieuwe vorm geen verbetering, integendeel. Werd deze beslissing genomen op basis van een rondvraag?

Milieufederatie Oost-Vlaanderen
MFO (Johan Schelstraete)

Hoe zo ?

NATUURBEHOUDSBELEID in diskussie

vloeit logischerwijs voort uit de Aktie die vorig jaar begon en zoals deze tot nu toe is gevoerd. De afbouw van het totale Natuurbehouds- en Ruimtelijk beleid en dit onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde Gemeenschapsminister Akkermans en de Vlaamse Exekutieve kon niet anders dan aanleiding geven tot een groot ongenoegen in het natuurbehoud en samenhangende sectoren.

Dit noopt de Natuurbehoudsbeweging een visie op te stellen rond de prioriteiten en de plaats van het Natuurbehoudsbeleid. Het samenwerkingsverband van de verschillende Vlaamse natuurbehoudsverenigingen werkt aan een Minimum-Programma Natuurbehoudsbeleid dat ter diskussie staat op de studiedag van 24 maart 1984. Alle aangesloten verenigingen van de Werkgroep Natuurbehoud hebben hun actieve medewerking toegezegd.

STUDIEDAG VAN DE WERKGROEP NATUURBEHOUD VAN DE
BOND BETER LEEFMILIEU EN VAN HET NATIONAAL VERBOND
VOOR NATUURBESCHERMING

24 maart

Kleine Aula K.U.Leuven
Hogeschoolplein Leuven
Inschrijving 150fr. op rekeningnummer 427-9082201-48 van de Bond Beter Leefmilieu Aarlenstraat 25, 1040 BRUSSEL met vermelding "natuurbehoudsbeleid 24/3".

PROGRAMMA

AANVANG 10 u. : Algemene inleiding en situering.

VOORMIDDAG : Drie inleidingen met als onderwerp :

1. Bouwstenen voor een structuurvisie op het ruimtelijk natuurbeleid.
2. Beleid m.b.t. Fauna en Flora.
3. Milieubeleid en edukatie.

MIDDAGPAUZE

NAMIDDAG : Diskussiegroepen met als uitgangspunt het minimumprogramma "Natuurbehoudsbeleid in Vlaanderen".

HET REORGANISATIE - PLAN

De milieubeweging is steeds voorstander geweest van het openbaar vervoer als alternatief voor de vervuilende energie- en openruimteverslindende, onbegrensde mobiliteit met de privé-auto. Op 3 juni van dit jaar wordt een nieuwe regeling van kracht bij de N.M.B.S. : uiteraard draagt dit plan de belangstelling weg van de Bond Beter Leefmilieu. Eerder toevallig kwam Milieurama in het bezit van twee toch wel uiteenlopende visies op dit fameuze reorganisatieplan. De redactie achtte beide teksten de moeite waard om gepubliceerd te worden en heeft bij wijze van experiment beide teksten in hetzelfde nummer laten afdrucken. Vandaar dit dossier : hopelijk kan u het appreciëren.

REORGANISATIE N.M.B.S. : Roel DE JONG.
AANSLAG OF VERBETERING?

In het begin van dit jaar heb ik in de dokumentatiekast een mapje moeten bijhangen. Het element "reorganisatie N.M.B.S. reizigers" was al langer losgehaakt uit het geheel van "spoorwegen binnenland". Bij het hoofdstuk reorganisatie komt nu een mapje "reakties".

Op 4 maanden voor de uitvoering van een compleet nieuwe personentreindienst in België, begint dit harde feit stilaan overal door te dringen en groeit rond elk te sluiten station een aktiekomitee. De verwijten aan de overheid zijn niet mis : afbraak van het openbaar vervoer, asociale opzet, privatisering, milieu-onvriendelijk, anti-spoor, technokratisch...

Het is zeker dat in de eerstkomende weken, voor wie alleen oordeelt op grond van de weerklank in de pers, het reorganisatieplan voor de personentreindienst in België als een erg negatieve zaak zal overkomen. Is dat zo ?

TOEGANG TOT DE PERRONS

Tijdens de openingsuren van de loketten hebben alleen personen met een geldig vervoerbewijs of een perronkaartje toegang tot de perrons. Wie dit voorschrift niet in acht neemt, kan verplicht worden een toeslag van ten minste 600 F te betalen.

Sinds het jaar 1970 heb ik, telkens op uitnodiging van regionale instanties, volkshogescholen of actiegroepen, het hele Vlaamse land afgekoerst om over beter openbaar vervoer te spreken. Westhoek, Hageland, Maasland, Kempen, Vlaamse Ardennen en nog meer, overal dezelfde klacht: slechte aansluiting van het betrokken gewest op de grote steden en de naburige gewesten. Ofwel geen spoorlijn, ofwel geen trein, ofwel trage en ouderwetse treinen, of urenlang geen trein. Gebreken in het interne vervoer van de regio werden eveneens gesignaleerd. Maar het viel op dat, waar een snelle en regelmatige treinverbinding in een streek ontbrak, de streekbewoners zelf dit evenwel als mankement nr. 1 aanvoelden.

Op een paar plaatsen zijn we er in gelukt, in een moeizame samenwerking met de centrale instanties, het genoemde bezwaar min of meer te doen oplossen. Tussen Antwerpen en Gent verdrievoudigde het reizigersvervoer. Tussen de Kempen (Mol, Geel, enz.) en Antwerpen nam het treingebruik met 28 % toe, ondanks de nog onvolmaakte toepassing van het beginsel van elk uur een trein op een vast moment. De "kleine" stations delen niet in de winst. Stations als b.v. Nieuwkerken, Beveren en Zwijndrecht op de stopdienst Sint-Niklaas-Antwerpen hebben nog steeds het passagiersniveau van de 60-er jaren, ondanks de maximaal goede verbinding (alle 20 minuten een trein in de spitsuren en elk uur in de rest van de week).

In fel contrast met de roep van vele gewesten naar wezenlijk betere treinverbindingen, staat de cijfermatige vaststelling dat de Belgische treinen op een werkdag 4.000 maal stoppen voor 0 of 1 reiziger. Het is dus duidelijk dat de treindienst voor een deel moet verschoven worden naar plaatsen waar hij meer nodig is.

Hoe doen landen als Nederland en Zwitserland het, die al eens voorbeelden van een goed openbaar vervoer genoemd worden?

Nederland is al veel langer

overgegaan op een spoorwegbediening met de klemtoon op het vervoer tussen de steden. Stoptreindiensten op zijn Belgisch komen welhaast niet voor. Een plaats komt slechts in aanmerking voor een station als ze minstens 800 reizigers kan leveren per dag. Het grote voordeel van het Nederlandse spoorwegnet is, dat je heel de week tussen 7 en 23 uur absoluut zeker bent elk uur (meestal zelfs elk half uur) van om het even welk station in Nederland naar om het even welk ander station te kunnen reizen.

Zwitserland is in 1982 overgegaan op een systeem van elk uur een trein. Daar zijn de stoptreinen blijven leven. Maar de bebouwing is al decennia lang afgestemd op de stationsomgevingen. Dit maakt parallelle busdiensten overbodig. Door de ruimtelijke wanorde (en de geografisch ongunstige situering van de spoorlijn in sommige gevallen) wijkt de Belgische situatie aanzienlijk af van de Zwitserse.

Zowel de Nederlandse als de Zwitserse spoorwegen leggen naar verhouding minder spitsuurtreinen in als de Belgische, omdat spitsuurtreinen fenomenaal veel geld kosten. De Nederlanders, maar vooral de Zwitsers, betalen ook veel hogere abonnementsprijzen. Zij doen dat omdat het parkeerbeleid in de steden, de auto veel minder ruimte laat dan in België.

In beginsel is de voorgenomen reorganisatie van de personen-treindienst in België dus een normale zaak. De norm om een station te behouden (200 reiz./dag) ligt 4 maal lager dan in Nederland. Verzekerde

verbinding elk uur van om het even welk station naar om het even welk ander. Aanzienlijk hogere snelheid van vele verbindingen. En vooral: ontsluiting van de Westhoek, het Tieltsse, Zuidoost-Vlaanderen, de Kempen, het Dendermondse en het Hageland voor het openbaar vervoer. Niet alleen voor de trein, maar ook voor de bus. Want pas als een regionaal centrum een vaste uurtreindienst heeft, heb je een kapstok waar je een behoorlijke streekbusdienst aan kunt vasthaken.

Het reorganisatieplan is van zijn onvrijwillige publikatie in 1977 tot nu 1983 geëvolueerd van een "Aktieplan" naar een besparingsplan. Vandaar dat het plan kritiek verdient vanuit zijn eigen doel- en normstelling. Een aantal stations en een paar lijnen waar de norm bereikt wordt, staan desondanks op de sluitingslijst. In dat geval zijn o.a. Anzegem, de stopdienst Gent-Eeklo, de stopdienst Leuven-Landen, de lijn Dendermonde-Boom (Antwerpen).

Plaatsen waar een treindienst de norm zou overschrijden maar waar infrastructuur ontbreekt, zijn in het plan niet inbegrepen: de lijn Genk-Maasmechelen (nochtans met positieve kostenbaten-analyse), een stopdienst Kortrijk-Roeselare, een verbinding Kempen-Leuven. De behandeling van de provincie Limburg is ronduit schandelijk.

dossier
NMBS»

De sluiting van halten en stations die echt beneden de norm zitten, en de overdracht van hun trafiek naar het streekvervoer, zullen hier en daar pijn doen, en sommigen naar de auto doen grijpen. Toch wegen deze beide elementen van kritiek niet zwaar genoeg om vanuit leefmilieuhoek "neen" te zeggen tegen het plan.

In leefmilieukringen (b.v. n.a.v. de anti-autostrade-akties) is het openbaar vervoer als alternatief voor een deel autoverkeer gesteld. De trein kan het best tegen de auto op in het verkeer over halflange en lange afstanden, en tussen de steden, omdat daar de meeste potentiële overstappers van auto op trein te vinden zijn. Het is beter te trachten in dit reglement van het treinverkeer verdere verbetering te brengen, dan het kind met het badwater weg te gooien, omdat er enkel (later nog korrigeerbare) fouten in het plan zitten.

Door vermeerdering van inkomsten en vermindering van uitgaven kan het bedrag dat de gemeenschap de spoorwegen jaarlijks moet toesteken, enigszins dalen. Tegen deze achtergrond zal het gemakkelijker zijn om in krisistijd de continuïteit en de kwaliteit van het spoorverkeer te verzekeren tegenover de machtige invloed van de autobelangen. Want als de N.M.B.S.-dienst zou blijven zoals hij nu is, kraakt het hele systeem (en dan niet alleen de "kleine stations") over vijf jaar in elkaar.

De discussie of je in Dorpegem of Steenbeekhoven al dan niet nog op de trein kan, mag de aandacht van de milieubeweging niet afleiden van de wezenlijke vraagstukken van het openbaar vervoer, die moeten aangepakt worden wanneer het de bedoeling is, ten bate van het leefmilieu een noemenswaardige hoeveelheid autoritten te verschuiven naar gebruik van openbaar vervoer :

singskost alleen de brandstof. Het openbaar vervoer is duur in de kalme uren en heeft geen echt gezins- of groepstarief (vb. 4 personen die willen samen reizen, betalen 4 afzonderlijke kaartjes).

* de ruimtelijke wanorde, die veel bestemmingen buiten het bereik van openbaar vervoer houdt of te lange verplaatsingsduur meebrengt.

* de gigantische verspilling van overheidsgelden in metropijpen, bepaalde nieuwe wegen, bepaalde waterwegen; deze gaan ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer en dienen, wat de metro's betreft, in feite om het de

auto's bovengronds nog wat gemakkelijker te maken.

* het parkeerbeleid in de steden (hoe meer parkeerplaatsen, hoe minder openbaar vervoergebruik en omgekeerd).

* de slechte kwaliteit van het vervoer (bus) op de zware regionale lijnen. Talrijke buslijnen vervoeren meer passagiers dan vele spoorweglijnen. Van zodra het reizigersdebiet 500 pers./uur/richting in het spitsuur overschrijdt, is de kwaliteit van het vervoer meestal matig tot slecht. Goede infrastructuur voor dit soort lijnen aanleggen zou juist in verstelijkse gebieden duizenden autoritten en



* het prijsvraagstuk van auto t.o.v. trein/bus/tram. De automobilist vergeet zijn vaste kosten (aanschaf, verzekering) en rekent voor zijn verplaat-

vele parkeerplaatsen overbodig maken. Dit probleem is ontzaglijk belangrijker dan dat van een aantal kleine stations. Het is een slechte zaak dat de belangstelling ervoor omgekeerd evenredig is.

* de verschuiving van een groot deel van het vrachtwagenvervoer naar de trein zou uit leefmilieu-oogpunt een even groot oogmerk moeten vormen dan de verschuivingen in het personenvervoer.

Eén nochtans zeer belangrijk aspect van het reorganisatieplan

personenverkeer is nog niet aangestipt : het forensisme. De pendel van en naar werk en school weegt loodzwaar op het spoorwegbudget, maar de spoorweg is zeker het meest geschikte vervoer voor massaverkeersstromen. De N.M.B.S. heeft nog geen inzicht verschaft over de wijze waarop zij dit verkeer bij de reorganisatie gaat regelen. In principe kan dit verkeer binnen het nieuwe kader goed opgevangen worden, maar dat zou men eerst eens op dienstregeling moeten zien, liefst nog voor het te laat is.

Bovenstaand artikel van verkeersdeskundige Roel De Jong werd voorgelegd aan een andere specialist, Johan Schelstraete. Hij is het eens met de "verwezenlijkte vraagstukken" van het openbare vervoer, waarover Roel De Jong het heeft op het einde van zijn artikel, maar hij mist vooral een duidelijke stellingname (en die kan zelfs pro zijn) ten aanzien van het reorganisatieplan.

Volgens Johan Schelstraete zegt Roel De Jong ook niets over de geuite twijfels en bezwaren van de G.E.R.V. en de G.O.M.O.V., die de belangrijkste adviesinstanties zijn van de N.M.B.S. Hoewel dit advies (27 blz.) voornamelijk details behandelt, stelt het duidelijke tekorten vast, waarover Johan Schelstraete

het toch wil hebben. Deze laatste heeft dan ook zijn visie gegeven op het reorganisatieplan van de N.M.B.S. in de vorm van onderstaand artikel.

Dit artikel plaatst hij in een globale economische benadering (exploitatieverliezen en dienstverlening aan de gemeenschap), en hij maakt een analyse van het openbaar vervoerbeleid van de regering Martens-V. Dit vergelijkt hij met Zweden, naar zijn oordeel veel relevanter dan Zwitserland en Nederland. Verder licht Johan Schelstraete de achtergronden toe van de regeringsbeslissing (volmachtbesluit van 28 september 1982); het openbaar vervoer wordt in het kader van de verkeersveiligheid geplaatst.

1984 : HET JAAR VAN DE VERKEERSARMOEDE

Herman De Croo, minister voor (auto-snel)verkeer riep korte tijd geleden 1984 uit tot het jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. We houden even onze adem in. Voor ons ligt immers het omvangrijke dossier van wat we daarover het voorbije jaar zoal hebben opgetekend. Het is een immense waslijst geworden van ongerijmde uitspraken, onverantwoorde beslissingen, enorme prijsstijgingen, betwistbare investeringen en vooral aanhoudende klachten, een heleboel ongenoe-

Johan Schelstraete

gen. Kortom, we overzien een beleid dat zelden iets te maken heeft gehad met verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

Hoe kunnen sommige politici zo ongeloofwaardig en onbeschaamd met zichzelf in tegenspraak zijn ? Zelfs het Ontwerp Beleidsplan Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid kwam in het voorbije jaar tot stand zonder enige inbreng van diegenen die de nadelige gevolgen van de autogerichte verkeersontwikkeling moeten

ondergaan, de zachte maar gediskrimineerde weggebruikers (voetgangers, fietsers, aanhangers van het openbaar vervoer) en de aan hun lot overgelaten bewoners van dichtbevolkte stedelijke gebieden.

Dit beleidsplan had nochtans een basisdemokratisch werkstuk kunnen zijn, indien het tot stand kwam met de medewerking van de vele basisgroepen die al jaar en dag werken en actie voeren rond de problemen van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid, zoals die door de gebruikers en de slachtoffers zelf ervaren en gevoeld wordt.

Hoe kunnen we geloven in het veiligheidsbeleid van iemand die de maximumsnelheid nog wil opdrijven en door de Koninklijke Federatie van Garagehouders in België op een keizerlijk voetstuk wordt geplaatst. We geloven evenmin in de juiste zienswijze en de goede bedoelingen van minister De Croo als hij in mei 1984 een 300-tal kleine en "onrendabele" stationnetjes zal afschaffen. Hierdoor zullen weer duizenden schoolkinderen en eenvoudige mensen uit arbeidersgezinnen -voor wie het privévervoer te duur of te verspillend is- hun beschutte, veilige en verwarmde treinwachtzalen moeten ruilen voor killige en vooral onveilige busschuilhokken.

Het is trouwens nog zeer de vraag of de spoorwegen door dit rationalisatieplan veel minder geld zullen verliezen, en hoeveel kinderen zullen hierdoor weer niet het leven verliezen? In welke mate zal het individueel autoverkeer er weer door toenemen? Welke waarborgen liggen in de vage plannen vervat om de ontstane tekorten in het openbaar vervoer op te vullen door een aangepaste vervanging in autobustrajekten? Welke economische wetten verzekeren de minister dat zijn herstrukturingsplan de sterk verlieslatende trend van het treinverkeer in ons land zal ombuigen? Op deze en andere vragen proberen we in dit artikel wat dieper in te gaan.

REORGANISATIEPLAN : STOPTREINEN TE DUUR

Dit fameuze plan, een gevolg van de besparende volmachtbesluiten van de regering Martens-V, heeft het voorbije jaar inderdaad heel wat stof doen opwaaien. Het plan is, na een adviesomloop door de Gewestelijke Economische Raad Vlaanderen (G.E.R.V.), de vakbonden e.a. instanties, en ondanks hevig verzet van de treingebruikers door de beheerraad van de NMBS definitief goedgekeurd op 20.12.83.

De plannen om het spoorwegnet te reorganiseren dateren reeds van 1979. Zelden heeft een zo lang op voorhand aangekondigde overheidsbeslissing in het ganse land zoveel algemene ontevredenheid en tegenstand gekend. Van iedereen, op alle niveaus, overal te lande rezen stoptreinkomitees als paddestoelen uit de grond. Vakbonden, gemeentebesturen en parlementaire streekcommissies voelden zich geroepen om de aandachtseisen en tegenvoorstellen van verontruste bevolkingsgroepen op de agenda van de minister te brengen. Maar De Croo bleef er bij: "STOPTREINEN ZIJN TE DUUR!".

Treinen dienen in onze huidige overijachtige levensstijl niet meer te stoppen, om mensen rustig de tijd te geven op en af te stappen, om zich al eens van treinstel te vergissen... Treinen dienen om te rijden, zo goedkoop mogelijk en liefst zo snel mogelijk, klokvast. In deze laatste zin ligt de essentie van het reorganisatieplan vervat.

Voor de N.M.B.S. is een stopplaats pas "nuttig" als er per dag minimum 200 reizigers gebruik van maken, én als er bovendien 50 instappende reizigers per km worden geteld.

HET OPENBAAR VERVOER WORDT WEGGESANEERD

De essentie van het plan is: - het inrichten van snelle, frekwente, rechtstreekse verbindingen tussen de grote landelijke centra (Intercity- en Interregio-net) De N.M.B.S. stelt 12

interstedelijke naast 18 interregionale lijnen voor. Op IC-lijnen zullen de 63 belangrijkste stations liggen, terwijl de IR-treinen 116 stations zullen verbinden.

- Het behoud rond deze grote centra van een gekadaneerde stoptreinbediening, en het afschaffen van de stoptreinen met geringe bezettingsgraad.

- Het behoud van de forenstreinen (woon- naar werkmilieu) in de meeste gevallen.

- De overname van de afgeschafte bedieningen van de N.M.B.S. door de N.M.V.B.

De directies van deze vervoermaatschappijen gaan er vanuit dat het nieuwe reorganisatieplan voor het reizigersverkeer na een aanlooperperiode van 5 tot 10 jaar, een jaarlijkse besparing kan opleveren van 4,35 miljard fr. Daarnaast moet het plan ook resulteren in een betere coördinatie van het openbaar vervoer en in snellere verbindingen. Door die betere service verwachten zij dat het aantal reizigers op 3 jaar tijd met een kleine 10 % zal stijgen.

Het plan voorziet ook een publicitair en informatief hoofdstuk dat de toepassing ervan zal voorafgaan, en in een nieuwe personeelsinkrimping van 1500 man.

Totdaar, in een notedop, de bedoelingen van het nieuwe spoorwegplan.

Op het eerste zicht zou men dan ook geneigd zijn dit besparingsplan toe te juichen.

Waarom heeft het dan zoveel weerstand opgeroepen?

Het plan is te zeer gericht op de "lange" en middellange afstanden van het Belgische treinnet, terwijl de korte afstanden en het pendelverkeer tussen woon- en arbeidsplaats de hoofdzaak vormt van het reizigersverkeer (65 à 70 %). Het plan om op bepaalde lijnen de treinen door bussen te vervangen, zal de kwaliteit van de dienstverlening sterk verminderen, omdat bussen minder comfort bieden en trager zijn. Het is wel zo dat, in de huidige situatie, een treinkilometer ongeveer 350fr. kost, en een buskilometer "slechts" 50fr., dus 7 maal minder. Dit grote verschil

is echter in hoofdzaak te wijten aan het sterk verlieslatende karakter van het treinverkeer. Overigens is de coördinatie en de tarifiering tussen de diverse vervoersmaatschappijen (trein, buurtspoorwegen, en stedelijk vervoer) verre van gerealiseerd. Op 16 januari, ter gelegenheid van een nieuwe prijsstijging, werd hier voor het eerst een stap in de goede richting gezet. (Coördinatie N.M.B.S.-N.M.V.B.). Werkgroepen zijn nu nog druk bezig aan het grootste probleem, de aansluiting tussen trein en bus, en de dienstregeling van de forenstreinen. De sociale weerslag van de reorganisatie, vnl. op gebied van de werkgelegenheid, werd helemaal niet bestudeerd. Globaal kan men besluiten dat het openbaar vervoer meer en meer onder de inleveringsdruk komt te staan: minder diensten en hogere tarieven.

Het grote probleem is evenwel dat het openbare vervoer, dat ten voordele van het auto-gericht wegverkeer sinds decennia in dit land verwaarloosd en onsamenvattend beheerd werd, hierdoor in een negatieve spiraal terecht gekomen is: inkrimpen, prijsverhogingen, minder reizigers, minder ontvangsten, nieuwe prijsstijgingen. Niet alleen de dienstverlening moet afgeslankt worden, ook het aantal werknemers in deze overheidsdienst. Sinds De Croo kende N.M.B.S. reeds een afvloeiing van ongeveer 4.000 werknemers, in 1983 waren er 3.574, en de vooruitzichten voor de eerstkomende jaren: 3.040 in 1984 en 3.426 in 1985.

Het lijkt ons, vanuit deze optiek, nodig hier één en ander te verduidelijken.

Het verlies van de N.M.B.S.
De N.M.B.S. werkt met een exploitatiecoëfficiënt van rond de 25 %.

D.w.z. dat slechts 25 % van de uitgaven kunnen gedekt worden door inkomsten. De rest moet dan door de staat worden bijgelegd. De N.M.B.S. leed evenwel in 1982, nadat de staat méér dan 50 miljard had bijgepast, op haar betalingsbalans een bijkomend verlies van 5,372 miljard. De jongste

2 jaar, zo blijkt uit het jaarverslag 1982 van de N.M.B.S. leden de spoorwegen méér verlies dan in de hele periode 1961-1981.

De spoorwegen vervoerden in dat jaar nog 162,6 miljoen reizigers, dat waren er 4,2 miljoen of 2,5 % minder dan in 1981. Sedert 1972 verloor de N.M.B.S. 77 miljoen reizigers, dat is 1/3 van het totaal. Als het zo verder gaat neemt binnen 20 jaar niemand nog de trein.

De daling van het reizigersverkeer wordt in het jaarverslag toegeschreven aan de groeiende concurrentie van andere vervoersvormen, de tariefverhogingen, de inkomensmatiging en de toename van het aantal werklozen.

Het is niet moeilijk om uit te maken dat het vooral de tariefverhogingen zijn die hier het grootste gewicht in de schaal leggen. Sinds De Croo verkeer beheerst (sept. 81) zijn de treintarieven met 40 % gestegen. De index van de consumptieprijs steeg in dezelfde periode met 12%.

Wie zich verdiept in het 56e jaarverslag van de N.M.B.S. ontkomt niet aan de indruk dat niet alleen een aantal ingrijpende factoren van internationaal-konjunkturele aard maar evenzeer een aantal kenmerken van onze overheids-politiek de financiële toestand van de maatschappij op de helling hebben geplaatst.

Overlevingsoperatie

Eén en ander, zo lazen wij in het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting 1982, en de begroting zelf voor 1983, zou dan toch niet helemaal in dovemansoren gevallen zijn.

In zijn inleidende uiteenzetting voor de kamerkommissie voor de infrastructuur beweert minister De Croo op 8 juni 1983 dat het overgrote deel (92,5 %) van de begroting van zijn departement in 1983 zou dienen voor de bevordering van het openbaar vervoer. Voor de N.M.B.S. alleen al werd een bedrag van 75 miljard voorzien of méér dan 64 %

van de totale begroting.

Insiders weten dat het hier om een eenmalige reddingsoperatie gaat in het vooruitzicht van een "geslaagde" grondige sanering en herstructuratie van de vervoermaatschappijen (N.M.B.S., N.M.V.B. en de 6 maatschappijen voor inter-kommunaal vervoer) op het financieel vlak in een vooropgezet 5-jarenplan (1983-1988). Besparingsplannen voor deze periode werden dan ook opgesteld en verschillende K.B.'s in uitvoering van de volmachtenwet van 2.2.82. werden terzake getroffen. Het K.B. nr. 97 van 28.9.82 vormt de basis voor het reorganisatieplan.

Oorzaken

Het overlevingskrediet van 75 miljard voor 1983 was nochtans geen onverklaarbare realiteit in de crisis van ons openbaar vervoer. Ook de N.M.V.B. en de M.I.V.'s slepen zowat 28,5 % van de verkeersbegroting 1983, of 33 miljard, in de wacht. Getuigt deze operatie, in de veronderstelling dat de beloofde kredieten ook worden uitbetaald, dan van een spektakulaire ommezwaai in 's lands verkeersbeleid?

Wie De Croo hoort zou dit welhaast gaan geloven.

Aan de basis van deze kameleonpolitiek ligt immers de simpele vaststelling dat ons land aan de uitbouw van zijn autowegennet tussen 1970 en 1980 390 miljard heeft besteed, maar aan het openbaar vervoer slechts 70 miljard terwijl dit laatste toch veel meer reizigers kan vervoeren.

Het baart dan ook geen verwondering dat dit openbaar vervoer op zijn knieën zit en dagelijks miljoenenverliezen lijdt, de N.M.B.S. alleen al zo'n 150 miljoen per dag. De reizigers kregen in de voorbije decennia niet waar ze recht op hadden, het openbaar vervoer kende zoveel tekortkomingen en wordt zo duur, dat ze geleidelijk overschakelden naar het geprivatiseerde of individuele wegverkeer.

Men heeft in ons land met absolute prioriteit het individueel vervoer uitgerust en een politiek gevoerd waarin

de energieverblindende (de hoofdreken van de tekorten op de Begische handelsbetalingsbalans) autoproduktie en -konsumptie centraal stonden. Wij hebben "koning auto" met alle mogelijke middelen gepropageerd en ons autopark uitgebouwd tot een indrukwekkende status van méér dan 3,5 miljoen eenheden. Dit betekent 1 auto voor minder dan 3 personen. Wij hebben dan ook het best uitgeruste autowegenet ter wereld, zoals de mensheid op aarde er nog nooit een gekend heeft.

Is het dan zo verwonderlijk dat nu jaarlijks miljarden gepompt moeten worden in het openbaar vervoer om het leefbaar te houden?

Het gebrek aan analyse van het spoorwegverkeer in dit land is betreurenswaardig, en stilaan begint men te beseffen dat het goedkoopste openbaar vervoer geen openbaar vervoer is. Weliswaar zijn we nog niet zover maar wij huiveren bij de gedachte dat dit reorganisatieplan een nieuwe stap in deze richting is.

BELEIDSVISIE

De overheid ziet dus eindelijk ook in dat de trend van het autogerichte investeringsbeleid moet omgebogen worden naar een grotere prioriteit voor het openbaar vervoer, en het spoorwegverkeer dat daarvan de ruggegraat is.

Het reizend publiek dat door dit overheidsbeleid de voorbije decennia geruisloos van het openbaar vervoer vervreemde, moet opnieuw kunnen aangesproken worden. Maar volgt men daarvoor in ons land wel de juiste "politiek"? Moet men inkrimpen om te besparen? Moeten de reizigers nog méér inleveren? Ik wil niet beweren dat de geestelijke vaders van dit plan over één nacht ijs zijn gegaan. Men heeft zich laten leiden door experimenten en studies ondernomen in buurlanden, zelfs op enkele succesrijke binnenlandse reorganisatieproeven. Alleen komen enkele van de besluiten die men er kon uit trekken ons niet zeer rechtlijnig over. Het is inderdaad "normaal" dat de overheid in economische moeilijke tijden haar aandeel in de kostendek-

kingsgraad van de openbaar vervoermaatschappijen tracht te verlagen. Men gokt hier evenwel veel te gemakkelijk met tariefstijgingen, en daarbij wordt de laatste jaren met een steeds hoger uitvalsperscentage gerekend. Bij een tariefverhoging van 10 % rekent men b.v. met een daling in het aantal reizigerskilometers met 3 %. Om dat te compenseren verhoogt men het tarief met 12 %. De resultaten van dergelijke "ingrepen" kunnen soms verrassend averechts zijn. Zo hebben b.v. de Duitse spoorwegen begin 1982 een tariefverhoging van 8 % toegepast, en hebben daardoor een evenredig cliënteelverlies geleden zodat de verwachte meeropbrengst totaal is uitgebleven. De andere "klassieke" besparingsmaatregel is snoeien in het aanbod en inkrimping van de frekwentie. De resultaten werden echter steeds meer tegengesteld aan wat men beoogde en daarmee was de cirkel rond. Deze negatieve spiraal kan slechts doorbroken worden met een nieuw prijzenbeleid gekoppeld aan maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen. Verschillende Europese landen deden dat reeds met succes. Ik denk b.v. aan Zweden. Terwijl de Belgische regering in juni 1979 de treintarieven met 12 % verhoogde gingen de Zweedse spoorwegen op hetzelfde ogenblik over tot een tariefverlaging van 50 %. In beide landen had men het toen op dat ogenblik over "een politiek ter bevordering van het openbaar vervoer". Het reizigersverkeer in Zweden steeg er direkt met 15 %, terwijl het in ons land een uitvalsperscentage van 4 % tot gevolg had.

Sindsdien zijn beide landen dezelfde weg blijven opgaan, en ik ben er mee akkoord dat de infrastructuursituatie en de verplaatsingsafstanden in beide landen niet te vergelijken zijn, maar een aanhoudende sanering door prijsverhogingen kan maar tot één eindresultaat leiden: het openbaar vervoer wordt weggesaneerd (Roel De Jong in DNM 1/1983). Met het Intercityplan is het probleem van het aftakelend

openbaar vervoer in ons land dus verre van opgelost. Maar wat zegt de G.E.R.V. daarover?

ADVIEZEN

De Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen was één der belangrijkste adviesinstanties bij het tot stand komen van het plan.

De G.E.R.V. is deels positief maar heeft ook een aantal fundamentele bezwaren die allemaal te lezen zijn in haar rapport.

In de bestaande dienstregeling is de verhouding interstedelijke verbindingen/stoptrein op werkdagen 0,72; d.w.z. 100 km stoptrein voor 72 km sneltrein. In het nieuwe voorstel wordt deze verhouding met een faktor 3 gewijzigd, ze wordt 2,14. Wat dus betekent: 214 km klokvast sneltrein voor 100 km stoptrein.

Toch vindt de G.E.R.V. dit feit geen bezwaar. Het IC- en IR-net kan immers een aantal verbindingen veel aantrekkelijker maken. Men mag daarbij ook niet uit het oog verliezen dat de verbinding tussen verschillende regio's en steden momenteel bijna uitsluitend bediend worden met stoptreinen (b.v. in Vlaanderen: Gent-Oudenaarde-Ronse; Gent-Zottegem-Geraardsbergen; Mechelen-Dendermonde-Gent; Kortrijk-Ieper enz...). De invoer van klokvast interstedelijke verbindingen op deze relaties is een belangrijke verbetering. Bovendien gaan niet alle stoptreinverbindingen verloren. Waar de norm 200 opstappen per dag en per station en 50 opstappen per km bereikt wordt, kan het aantal treinkilometers in de interstedelijke bediening opgedreven worden zonder de stoptreinbediening van de betrokken stations in het gedrang te brengen. Toch zullen 288 stations in mei moeten worden gesloten. De meeste aandacht van de G.E.R.V. gaat echter naar het wazige N.M.V.B.-plan tot coördinatie van bussen en treinen in de intercitystations, en naar een aantal "randvoorwaarden die zich situeren op het vlak van het globale overheidsbeleid en het vervoersbeleid in het bijzonder". Deze adviesraad kon het reorganisa-

tievoorstel in zijn konkrete uitwerking slechts goedkeuren onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat :

- de aangeboden diensten van de forensbediening kwalitatief op het zelfde niveau wordt gehouden als in de huidige dienstregeling.

- geen stopplaatsen worden afgeschaft zolang de alternatieve busregeling niet eerst werd verwezenlijkt.

De kritiek van de G.E.R.V. is echter veel fundamenteeler en heeft te maken met het investeringsbeleid van de regering, en ook met het tariefbeleid.

Dezelfde kritiek hoorden we van de spoorvakbonden die het plan verwerpen omdat het volgens hen neerkomt

op een vermindering van de investeringen met 36 % en omdat het financieel niet op punt staat. De N.M.B.S. rekende in haar vooruitzichten met een toename van de ontvangsten, maar die liggen voor 1983 al 10,5 % (2,5 miljard) lager dan verwacht.

Tariefbeleid

Naaststaande tabel geeft een beeld van de stijging in de gemiddelde tariefopbrengst per reizigerskilometer in Bfr. (A), en in % (B), naast de tariefkompensaties door de staat in Bfr. (C) en de stijging in % (D).

Deze cijfers spreken voor zichzelf.

	A	B
1971	0,7101	100,00
1975	0,8959	126,17
1979	1,1270	158,71
1981	1,2867	181,20
	C	D
1971	0,5800	100,00
1975	1,4691	253,29
1979	2,5761	444,16
1981	2,8077	484,09

Een tweede aspekt : in de tot nog toe gevoerde tariefpolitiek is er nooit sprake geweest van eenvormigheid voor de verschillende onderdelen van de vervoermarkt (trein-, streek- en stadsverkeer). De Belgische spoortariefstructuur valt bovendien zeer nadelig uit voor de korte afstanden (pendelverkeer) en de tariefverhogingen verscherpen deze situatie nog. Tussen begin en eind 1982 stegen de tarieven voor een enkele korte rit als volgt: 20 km = + 35 %; 30 km = + 25 %; 45 km = + 14 %. In dezelfde periode steeg het algemeen indexcijfer met 7 %. Vandaar dat de N.M.B.S. op het vlak van het voorstedelijk en regionaal vervoer in een zeer zwakke concurrentiepositie is komen te staan t.o.v. de andere openbaar vervoermaatschappijen. Geen wonder dat de exploitatiekoeficient daar een stuk hoger ligt : 45 % bij de N.M.V.B. tot 40 % bij de M.I.V.G. (Gentse stadsverkeer).

Een derde aspekt ligt in het feit dat er bij de N.M.B.S. een 70-tal verschillende tarieven van toepassing zijn. Ingedeeld in 4 grote groepen van reducties voor sociale, vaderlandslievende, commerciële, en... andere aard.

Amper 10 % van de spoorwegreizigers betalen de volle prijs. Dit beleid vormt uiteraard een hoofdstuk apart bij de N.M.B.S. maar het is zonder meer duidelijk dat het mede aan de basis ligt van haar commerciële achteruitgang. Het grote sukses van de trein-tram-busdag heeft bewezen dat een globaal en commercieel prijzenbeleid het publiek weet aan te trekken. Hoewel dit





niet als een experiment bedoeld was, liggen de konklusies hier erg duidelijk voor de hand. Volgens ons zouden alle reducties moeten weggewerkt worden zodat de tarieven met x % zouden kunnen dalen tot een gelijkvormig en lager eenheidstarief. Dan is het best mogelijk dat een op dit ogenblik bevoorrechte groep van reductiegenieters na het wegvallen van hun reductie toch nog tegen dezelfde of een iets hogere prijs gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. Daarnaast zou men, zoals in Nederland, commerciële reducties kunnen toepassen voor groepsreizen, toeristische reizen,... enz. M.a.w. er kan ook commercieel gewerkt worden zonder afbreuk te doen aan de sociale rol die een overheidssdienst te vervullen heeft.

Een van de noodzakelijke voorwaarden om het herstructureringsplan te laten resulteren in een toenemend reizigerstafiek is tenslotte de eenvormigheid van de tariefstelsels van de verschillende maatschappijen zodat vervoerbewijzen van begin- tot eindpunt mogelijk zijn ongeacht de gebruikte vervoersmiddelen en de gedane overstappen.

Köördinatie

Veel negatiever sprak de G.O.M.O.V. zich uit over het N.M.B.S.-plan. De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen heeft het plan voor deze provincie doorgelicht en kwam tot de slotsom dat men niets aan het spoorwegvervoer kan veranderen, zonder eerst het openbare vervoer in het algemeen te bekijken. Want wat baat het alle N.M.V.B.-bussen tot in Gent te laten rijden als ze daar in verkeersopstoppen terecht komen. Hoe zit het

dan met de aansluiting op "klokvaste" treinen?

Daarom ziet G.O.M.O.V. meer heil in de decentralisatie van het openbare vervoer door het kreëren van randstations rond Gent, waar het streekvervoer aansluiting geeft met klokvaste treinen die naar de Dampoort of het Sint-Pietersstation rijden. Volgens de G.O.M. blijven de reizigers in de kou door een gebrek aan visie en köördinatie. Wat dit betekent ondervinden nu sinds weken duizenden reizigers aan de Gentse Dampoort waar zij na de herinrichting van dit drukke verkeersknooppunt in regen en wind op hun bus moeten wachten. Eerst de wegen, dan de reizigers... bushokjes zijn voor later. Fietspaden werden er slechts in extremis, en onder hevige druk van de bevolking, door de plannenmakers in overweging genomen.

VERKEERSVEILIGHEID

In nauwelijks 30 jaar werden in dit verkeersonveilige land 5 miljoen ongevallen geregistreerd, waarbij 2,5 miljoen

mensen werden gewond of gedood.

In 1982 eiste het komen en gaan van de 3,5 miljoen voertuigen in ons land nog de gruwelijke dodentol van 1.628 mensenlevens op een totaal van 79.755 verkeersslachtoffers. De auto-euforie uit de vijftiger jaren heeft bij grote bevolkingsgroepen al lang plaats gemaakt voor grote bezorgdheid, vooral om en bij hen die het bestendige verkeersgeweld weerloos moeten ondergaan; kinderen, bejaarden, minder-validen, voetgangers en fietsers.

Men kan zich inderdaad afvragen of het huidige verkeersbeleid nog langer evenwichtig, gezond en verantwoord is. Bij het aanzienlijke verschil op het vlak van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid tussen het spoor- en het wegverkeer moeten ook sociale motieven meespelen, en moet de balans gemaakt worden van de talrijke elementen die ons leefmilieu vormen. Onze beleidsmensen hebben op dit ogenblik schijnbaar belangrijker dingen te doen. Toch roepen ze 1984 uit tot het jaar van het verkeer...

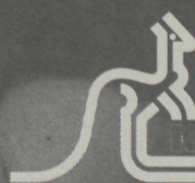
Bronnen :

- Jaarverslag N.M.B.S. 1982
- Wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1982
- Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983
- Rapport met het advies van de G.E.R.V. 25.3.1983
- Verslag van de bespreking in de Kamerkommissie voor Infrastructuur van 8.6.1983
- Ministriële Adviesgroep Verkeer : Ontwerp Beleidsplan Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid, september 1983
- Parlementaire vragen aan de ministeries voor Verkeerswezen, Economische Zaken, het staatssekretariaat voor Energie, de Studie- en Dokumentatiedienst voor de Senaat, het Nationaal Instituut voor de Statistiek
- Dokumentatiebureau van DE STANDAARD : o.a. jaarverslagen van de Zweedse Spoorwegen
- Roel De Jong in de NIEUWE MAAND 1/1983

HIER SPAREN IS KINDERSPEL.



GARBARSKI BSCG

 **KANGOEROE**
SPAARREKENING

ASLK 



ADVERTENTIE

politiek & co

* De totale financiële lasten voor wegen en autowegen worden voor 1983 geraamd op 118,3 miljard frank. Daarvan waren slechts 20,2 miljard bestemd voor bouw, inrichting en onderhoud van wegen. Ongeveer 83 % echter van wat op de staatsbegroting 1983 voor wegen en autowegen was ingeschreven, gaat naar leningslasten om de wegeaanleg uit voorgaande jaren te betalen. Of hoe wij nu opdraaien voor de kortzichtige politiek van ongebreidelde wegeaanleg uit de golden sixties en seventies.

* In antwoord op een vraag van F. Geyselings (AGALEV), over het gebruik van kankerver-

wekkend asbest in de bouw, antwoordde staatssecretaris Aerts dat het aanbrengen van asbest door verfspuiten (het zogenaamd bevlokken) door het K.B. van 15/12/78 verboden is. Het verblijven in gebouwen waar asbest werd gebruikt, blijft echter toegelaten. Een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Benelux, heeft reeds een eerste inventaris opgemaakt van gebouwen waarbij asbestbevloeking wordt toegepast. Eigenaars en/of bewoners zal een voorlichtingsdokument bezorgd worden om te waarschuwen voor de mogelijke gevaren bij het behandelen van bestaande asbestbevloeking.

* Minister van economische zaken, Eyskens, antwoordde aan de dhr. Delizée (PS) dat het lood in de atmosfeer in de stedelijke centra, nl. op wegen met intens verkeer, voor bijna 100 % aan de auto-voertuigen moet toegeschreven worden. De minister wist ook te vertellen dat men een tendens naar beneden toe, van de loodconcentratie, heeft onderkend in zekere EG-lidstaten, vanaf het moment dat het loodgehalte in de benzine is gedaald. Maar we mogen gerust zijn, de regering waakt erover dat de vervuulende uitlaatgassen zoveel mogelijk beperkt worden, het is echter klaar dat de kostprijs van een anti-vervuilingsmaatregel moet afgewogen worden tegen de winst inzake de bescherming van het milieu. Tenslotte, aldus nog de minister, is het nefast unilateraal te willen beslissen en is een coördinatie tussen alle lidstaten van de E.G. onmisbaar. Last but not least, behoren de kwaliteitsnormen voor benzine tot de nationale bevoegdheid en de emissieproblemen tot de gewestelijke.

* Tot slot een lichtpuntje, de dierenvrienden onder ons zullen met plezier vernemen dat de Vlaamse Raad een voorstel van dekreet van dhr. Laridon (SP) heeft aanvaard, waarbij de vervangtechnieken voor vivisektie verplicht examenmaterie worden in de kandidaturen voor de wetenschappen, (groep biologie), farmacie, geneeskunde, diergeneeskunde, tandheelkunde en landbouw. De bedoeling is dat hieruit een snelle overschakeling van de klassieke proefnemingen naar de moderne methodes zonder proefdieren, vanzelf zal volgen.

DVM.

europa

- Het Euratom Supply Agency publiceerde in december 1983 het jaarverslag 1982, waaruit blijkt dat in Frankrijk en België de produktie van kernenergie nog steeds stijgt, in tegenstelling met de andere lidstaten. Te bekomen bij Euratom Supply Agency, Wetstraat 200, 1040 Brussel. (C13/84)

- Het EEB geeft in het vooruitzicht van de Europese verkiezingen van 17 juni een manifest uit in 't Engels, Duits en Frans. Tekst op aanvraag (EEB, Vautierstraat 29, 1040 BRUSSEL) (29.84).

- Op een vraag van M. Van Hemeldonck i.v.m. het toezicht en de controle op grensoverschrijdend vervoer van gevaarlijke afvalstoffen binnen de EG, antwoordde de raad dat voor een aantal onopgelost gebleven problemen vooruitgang

wordt geboekt, zonder dat evenwel een akkoord werd bereikt. Vooral de kwesties als de burgerlijke aansprakelijkheid van de producent en de verzekeringsplichtigen schijnen zeer ingewikkelde vragen op te roepen. (vraag H-569/83)

- De tweede uitgave van "Het milieubeleid van de Europese Gemeenschap" verscheen. Er wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de rol van de Gemeenschap op het gebied van de milieubescherming, de doelstellingen en de resultaten van het beleid over de afgelopen tien jaar, terwijl wordt ingegaan op plannen voor de toekomst en vooruitzichten. Te verkrijgen bij Belgisch Staatsblad, Leuvensestraat 40, 1000 Brussel, Serie Europese Dokumentatie 1/1984.

BOEKENWINKEL

Bestellen kan telefonisch of schriftelijk : 02/230.94.10, Bond Beter Leefmilieu, Aarlenstraat 25, 1040 BRUSSEL.

De prijzen zijn exclusief de verzendingskosten; voor het versturen van affiches wordt tevens de prijs van een koker aangerekend.

De betaling gebeurt (liefst zo snel mogelijk) na ontvangst van de bestelling(en) door middel van het bijgevoegde overschrijvingsformulier op rekeningnummer 427-9082201-48. Een flinke korting is voorzien bij afname van minstens 20 exemplaren van een eenzelfde publikatie. Een faktuur is te verkrijgen op aanvraag.

DE KRINGLOOP VAN HET GIF (Marcus Linear)

250fr.

Beschrijft de manier waarop de chemische industrie bestrijdingsmiddelen aan de man brengt in de Derde Wereld en welke funeste gevolgen dat heeft voor mens en milieu daar, maar ook, via geïmporteerde landbouwprodukten, op de konsumenten in het Westen. Uitg. Vereniging Milieudefensie; 79 blz.; met foto's.

EEN GIFGOLF OVER DE DERDE WERELD (Drs. R. Gerrits)

350fr

Bevat een massa recente informatie over wereldomvattende pesticidenproblemen en laat zien hoe sterk deze problemen verweven zijn met de belangen van de bestrijdingsmiddelenfabrikanten, die over het algemeen deel uitmaken van grote chemische multinationals. Uitg. Stichting Mondiaal Alternatief, 90 blz. (A4).

A GROWING PROBLEM/PESTICIDES AND THE THIRD WORLD POOR (David Bull)

450fr.

Engelstalig standaardwerk op het gebied van de problematiek van pesticiden en de Derde Wereld. Bevat talrijke foto's van o.a. pesticidenverpakkingen en -reklamefolders. Uitg. Oxfam;

DE FUIK/DE KEERZIJDEN VAN DE CHEMISCHE REVOLUTIE/DE KWESTIE P.C.B.'S (Maurits Groen/Bert van Hattum/Pim de Voogt)

285fr.

Laat zien welke akute en sluipende rampen ons bedreigen in de "fuik" waar mens en milieu ingezwommen zijn door de explosieve groei van de chemische industrie. Dit gebeurt aan de hand van één voorbeeld : P.C.B.'s, hardnekkige stoffen die al voor massale vergiftigingsgevallen gezorgd hebben. Uitg. Stichting Milieuwink, Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee, Werkgroep Noordzee, Aktie Strohalm; 158 blz.

KADERMAP WATERVERONTREINIGING

200fr.

Losbladige informatiemap (o.a. geschikt voor vormings- en onderwijsactiviteiten) : bestaat uit een serie informatiebladen over vervuillende stoffen, over de gevolgen van vervuiling in water en over mogelijke oplossingen. Met literatuurlijst, diakatalogus en overzicht van beschikbaar edukatief materiaal. Uitg. Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee i.s.m. Stichting Internationaal Watertribunaal, Stichting Reinwater en Stichting Werkgroep Noordzee; 130 blz. (A4).

ALS DE VATEN BARSTEN (Paul Staes, Rik Devroede)

80fr.

Boeiend verhaal van twee jongelui die toevallig op een stortplaats een aantal roestige vaten ontdekken, waaruit giftige dampen opstijgen; hun vondst wordt echter niet door iedereen op prijs gesteld. Uitg. EPO-AKO (Scharnierreeks, nr. 11); 43 blz.

ALS HET LOOD OM JE HOOFD IS VERDWENEN (Hugo Gijssels)

195fr.

Een weergave van de ongelijke strijd tussen "kleine" actiegroepen en de machtige industrie, meer bepaald de strijd tegen Metallurgie Hoboken. Uitg. EPO; 126 blz.

DOSSIER KERNENERGIE/BALANS VAN EEN KOLLEKTIEF ZELFMOORDPROGRAMMA (V.A.K.S.)

150fr.

Geeft een antwoord op de vragen wat kernenergie is, wat de gevaren ervan zijn, welke problemen het meebrengt, en waarom we zonder kunnen. Uitg. V.A.K.S.; 341 blz.



MILIEU EN BEWAPENING (Eindrapport van de Werkgroep Bewapeningsvraagstukken van de Stichting Natuur en Milieu) 250fr.

Beschrijft waarom de bewapeningswedloop een bedreiging inhoudt voor het milieu : niet alleen de effecten van een kernoorlog, maar ook de ekologische bedreiging door de aanmaak van kernwapens. Daarnaast worden ook chemische, biologische, geofysische, ruimte- en konventionele wapens besproken. Er wordt ook ingegaan op de oorzaken van de bewapening, en de strategieën voor wapenbeheersing en -vermindering. Uitg. Stichting Natuur en Milieu; 111 blz. (A4).

DOSSIER ALARMKOMITEE GEWESTPLAN ANTWERPEN 120fr.

Geeft een overzicht van al de grote en kleine onregelmatigheden die zich hebben voorgedaan bij het opstellen van het gewestplan Antwerpen. Uitg. Bond Beter Leefmilieu; 76 blz. (A4).

DE BEHEERSTE STAD (H. Meyer, R. Kouprie, J.R. Sikkens) 290fr.

Handelt over een groep architecten die "ontdekken" dat de ecologie en planning van een grootstad parallel loopt met de belangen van grondspekulanten, bouwpromotoren, enz... Uitg. Futile; 173 blz.

HET TROPISCHE REGENWOUD (Marius Jacobs) 930fr.

Behandelt de biologische en de menselijke kanten van het tropische regenwoud : studie van het regenwoud, klimaat, bodem, levensvormen, samenstelling, structuur, relaties tussen plant en dier, evoluties, soortvorming... Het laatste deel is gewijd aan de betekenis van het oerwoud, de problematiek van vernieling en bescherming, en de ontregelde verhouding tussen bos en mens. Uitg. Coutinho; 318 blz.; rijk geïllustreerd.

BEHEER VAN NATUURRESERVATEN IN VLAANDEREN (V.Z.W. Durme) 50fr.

Bevat een overzicht van de uitgevoerde beheerswerken in 69 natuurreservaten. Uitg. V.Z.W. Durme; 40 blz. (A4).

WANDELPAD DE WARANDE 40fr.

Brochure die een beschrijving geeft van het edukatieve wandelpad "De Warande" te Tervuren. Uitg. Bond Beter Leefmilieu; 29 blz.

MILIEUSPAREND HUISHOUDEN (Marijke M.A. Brunt) 200fr.

Geeft een massa informatie en tips om bij allerlei bezigheden en karweitjes in huis, tuin en keuken het milieu en de natuur te sparen. Met praktische trefwoordenlijst en zeer vlot leesbaar. Uit. Stichting Natuur en Milieu; 152 blz

WINDKRACHT (Bernard Moorman) 290fr.

Geeft een overzicht van diverse typen windmolens en hun praktische mogelijkheden; verder komen de nieuwste plannen en laatste ontwikkelingen op gebied van windenergie aan de beurt. Uitg. Futile; 119 blz.; talrijke illustraties.

SOCIALISATIE VAN DE NATUUR (Philippe Saint Marc) 650fr.

Een zeer geëngageerde politiek-ekonomische studie van de milieuproblematiek; een hoogtepunt in de geschiedenis van de ecologie en van het humanistisch socialisme door de inbreng van nieuwe ideeën over de verstoorde verhouding tussen mens en natuur. Uitg. Het Wereldvenster; 332 blz.

NATUUR IS DUUR (Wouter van Dieren, Marius G.W. Hummelinck) 250fr.

Bekijkt de natuur met de blik van de ekonoom, de zakenman of de politikus, die ongevoelig is voor ideële en filosofische argumenten en meer waarde hecht aan zakelijke en ekonomische overwegingen : de waarde van de natuur voor het behoud van de gezondheid, voor het behoud van de visserij en een evenwichtig landbouwsysteem, voor het behoud van een duurzaam productiestelsel,... Uitg. Het Wereldvenster; 228 blz.

OM TE OVERLEVEN (Roeland Dirks) & **STERVENDE NATUUR** (Roeland Dirks) 115fr. & 125fr.

Deze twee luchtig geschreven boeken bestaan uit een aantal afzonderlijke hoofdstukjes die de verschillende aspecten van de milieustrijd (hoofdzakelijk in Vlaanderen) behandelen. Uitg. Davidsfonds; Om te overleven : 148 blz., met foto's & Stervende natuur : 226 blz., met foto's.



MILIEUMANIFEST GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN '82 (Bond Beter Leefmilieu) 50fr.

Geeft een overzicht van de grondgedachte waarop een gemeentelijk milieubeleid moet steunen, van het programma dat op dit gebied kan worden uitgewerkt, en de middelen die er bestaan opdat de bevolking effectief aan dit beleid zou kunnen meewerken. Uitg. Centrum voor Natuur- beschermingseducatie, Bond Beter Leefmilieu; 53 blz. (A4).

MEMORANDUM AAN DE FORMATEUR EN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE DEELREGERING 40fr.

Formuleert een minimumprogramma inzake milieubeleid : 41 onderdelen (initiatieven die al een begin van uitvoering kennen, beloofde maatregelen, en nog te nemen initiatieven) worden kort toegelicht. Uitg. Bond Beter Leefmilieu; 18 blz. (A4).

GRENZELOOS MILIEU (Drs. Nico W. Visser) 160fr.

Zet een aantal Belgische en Nederlandse wettelijke bepalingen betreffende het milieu naast elkaar; zowel ruimtelijke ordening, milieuverontreiniging als natuurbescherming krijgen de nodige aandacht. Uitg. Algemeen Nederlands Kongres; 124 blz.

UITSPRAKEN OMTRENT VERKEER (Dries Jageneau) 120fr.

Een verzameling uitspraken en gezegden over het verkeer, waarbij de autoverering van onze samenleving ten koste van het openbaar vervoer en de veiligheid van voetgangers en fietsers centraal staat. Uitg. Bond Beter Leefmilieu; 188 blz.

AFFICHES

ONZE VLINDERS : 16 vierkleurenfoto's op een zwarte achtergrond; blinkend papier; 57 x 80cm. 120fr.

ONZE DAGROOFVOLGELS : 15 vierkleurenfoto's op een zwarte achtergrond; blinkend papier; 60 x 87cm. 120fr.

ONZE NACHTROOFVOGELS : 12 vierkleurenfoto's op een zwarte achtergrond; blinkend papier; 60 x 87cm. 120fr.

ONZE BESCHERMDE PLANTEN : twee affiches met elk 20 vierkleurenfoto's op een zwarte achtergrond, blinkend papier; 60 x 90cm. Voor de twee affiches : 150fr.

BESCHERMDE DIEREN : 12 vierkleurenfoto's op een zwarte achtergrond, 44 x 61cm 50fr.

BESCHERMDE ORCHIDEEËN : 12 vierkleurenfoto's op een zwarte achtergrond 50fr.

BADGES

ATOOMAFVAL IN ZEE ? NEE! : geel-blauw; vis met het nukleaire gevaarteken. 25fr.

ATOOMENERGIE BEDANKT : geel-rood; het bekende anti-kernenergiezonnetje. 25fr.

STOP KERNENERGIE : wit-zwart; zwangere vrouw met kind aan de hand temidden van elektro- nencirkels. 25fr.

DOEL-BEWUST STOPPEN : zwart-rood; koeltoren achter prikkeldraad. 25fr.

ATOOMENERGIE EN ATOOMWAPENS NEE! : geel-zwart-rood; anti-kernenergiezonnetjes dat op- bloeit uit een militaire helm. 25fr.



ZELFKLEVERS

AKKERMANS NATUURRAMP VOOR VLAANDEREN : felgroene zelfklever, 10 x 11cm 10fr.

OOK IK WENS EEN BETER NATUURBELEID : felgroene zelfklever, 10 x 11cm 10fr.

ATOOMENERGIE NEE BEDANKT : geel-rood; ronde zelfklever met het anti-kernenergiezonnetje
Ø 45cm 120fr.
Ø 12cm 20fr.
blad met 20 zelfklevertjes (Ø 3,5cm) 20fr.

S.O.S. BRETAGNE - IK DOE MEE : blauw-zwart; Ø 11,5cm; afbeelding van een met olie besmeurde zeevogel. 5fr.

S.O.S. DUINEN : ronde zelfklever (Ø 9 cm) in kleuren. 20fr.



2

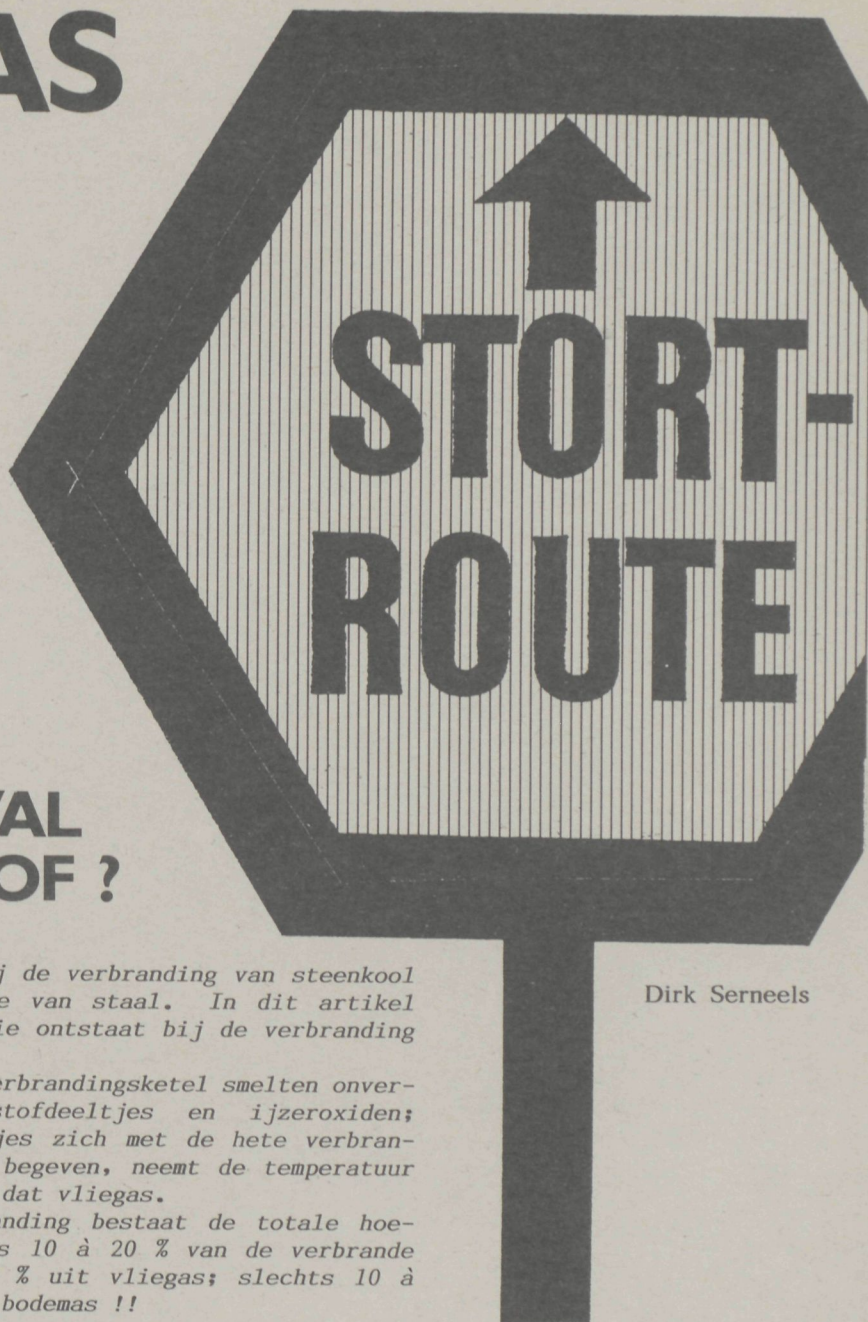
je kan er niet omheen

MILIEURAMA

geeft je dé informatie

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE : Aarlenstraat 25, 1040 BRUSSEL. Telefoon : 02/230.94.10.
JAARABONNEMENT : 300fr. te storten op rekeningnummer 427-9082201-48 van de Bond Beter Leefmilieu v.z.w.; steunabonnement : 500fr.; Buitenland : 350fr.; Cultureeljongeren-paspoort, Plusdrie-pas : 240fr. Los nummer : 40fr.

VLIEGAS



PROBLEEMAFVAL OF GRONDSTOF ?

Vliegias ontstaat onder andere bij de verbranding van steenkool en huisvuil, en bij de produktie van staal. In dit artikel beperken we ons tot de vliegias die ontstaat bij de verbranding van kolen.

Door de hoge temperaturen in de verbrandingsketel smelten onverbrande silikaatmineralen, koolstofdeeltjes en ijzeroxiden; terwijl deze gesmolten partikeltjes zich met de hete verbrandingsgassen richting schoorsteen begeven, neemt de temperatuur af en stollen de deeltjes, dan is dat vliegias.

Bij (industriële) steenkoolverbranding bestaat de totale hoeveelheid geproduceerde as (dit is 10 à 20 % van de verbrande hoeveelheid kolen) voor 80 à 90 % uit vliegias; slechts 10 à 20 % blijft achter als zogenaamde bodemas !!

Dirk Serneels

FILTERS

Het Koninklijke Besluit van 8 augustus 1975 bepaalt dat de gassen die uit de schoorsteen van een met kolen gestookte thermische elektrische centrale komen, niet meer dan 500 mg stof per Nm³ (d.w.z. per kubieke meter gas, herleid tot 0°C en 1013 millibar) mogen bevatten, indien de centrale gestookt wordt met kolen die 20 % of meer as bevatten; en niet meer dan 350 mg stof per Nm³ als de kolen minder dan 20 % as bevatten. Voor andere verbrandingsinstallaties dan die van thermische elektrische centrales

mogen de rookgassen niet meer dan 150 mg of 300 mg stof per Nm³ bevatten, afhankelijk van het feit of de verbrandingsinstallatie al dan niet in een zone voor speciale bescherming gelegen is. Om aan deze normen te voldoen, moeten er uiteraard filters geplaatst worden om de vliegias uit de rookgassen te halen. Hiervoor zijn er verschillende technieken beschikbaar.

Bij NATTE VANGERS worden de rookgassen door een sproei-kamer geleid, de vliegiasdeeltjes worden nat en slaan neer. Nadeel van deze techniek

is dat milieuschadelijke stoffen, door het gebruik van water worden opgelost; het vliegias kan ook niet meer hergebruikt worden (zie verder).

In CYKLOONFILTERS maken de rookgassen een spiraalvormige beweging; door de centrifugale krachten worden de vliegiasdeeltjes tegen de wand aangeslingerd en vallen naar beneden, waar ze kunnen worden opgevangen. Nadelig is hier dat de kleinste deeltjes, die voor de gezondheid het meest schadelijk zijn, niet afgevangen worden en in de atmosfeer terecht komen.

In ELEKTROSTATISCHE FIL-

TERS worden de deeltjes, die een negatieve lading krijgen, aangetrokken door positief geladen platen. Wanneer een aantal van deze filters in serie geplaatst worden, krijgt men uitstekende resultaten, aangezien iedere filter een vangstrendement heeft van 93 %. Alleen deeltjes kleiner dan 1 mikrometer (0,001 mm) kunnen dan nog ontsnappen. Bij DOEFILTERS worden de rookgassen over hangende papieren- of glasvezelplaten geleid. Ze hebben een vangstrendement dat vergelijkbaar is met dat van elektrostatische filters in serie, en ook de kleinere fraktie wordt afgevangen. Een groot nadeel van dit systeem is wel dat de filters verbranden als de temperatuur van het rookgas boven de 250°C komt. Een ander nadeel is dat de filters na een tijd verstopten waardoor het rendement sterk daalt.

EIGENSCHAPPEN VAN VLEGAS

De aard van het vliegias is afhankelijk van vele factoren, zoals de samenstelling en de herkomst van de steenkool, de verbrandingstechniek, de wijze van afvangen en het feit of er al dan niet maatregelen zijn getroffen ter vermindering van de SO₂- en NO_x-uitstoot.

De kleur varieert van grijs tot crème; het is een poederig materiaal met een gemiddelde korrelgrootte van 1 tot 50 mikrometer.

Door de verbranding worden de radio-actieve elementen die in steenkool zitten, met een factor 10 gekoncentreerd. Dit zijn uranium (235 U en 238 U), thorium (235 Th) en de radio-actieve dochters die ontstaan uit het verval van deze stoffen.

De in vliegias voorkomende scheikundige elementen en verbindingen kunnen in drie groepen ingedeeld worden: makrobestanddelen (90-95 %), zoals SiO₂, Al₂O₃, Fe₂O₃, CaO en MgO; mesobestanddelen (tot 1,5 %), bijvoorbeeld selenium, lood, borium, beryllium, thorium, vanadium en zink. Daarnaast bevat het vliegias ook nog een aantal organische componenten: hoogmoleculaire aromaten of P.N.A.'s (44 %); stikstof-, zuurstof-, zwavel- en fosforverbindingen; hydroxylverbindingen (4 %); alifatische verbindingen (16 %); karmonylverbindingen (10 %); halogeenverbindingen (3 %); e.a.

GEVAREN

Ongeveer 1 % van de vliegias, de respirabele fraktie, is te klein (kleiner dan 2 mikrometer) om door de filter te worden afgevangen en komt via de schoorsteen in het milieu terecht. Deze deeltjes kunnen diep in de longen van mens en dier doordringen en grote schade aanrichten. Het lichaam heeft wel een afweermecanisme in de vorm van longmakrofagen; dit zijn cellen die de vliegiasdeeltjes kunnen omsluiten en vervolgens met slijm de longen verlaten. Langdurige blootstelling aan de respirabele fraktie geeft echter een verhoogde gevoeligheid voor kronische bronchitis en longkanker. Het effect van deze fraktie wordt nog versterkt door SO₂ in de lucht, dat de slijmvorming in de longen kan stopzetten en daarmee de eliminatie van vliegias door de makrofagen teniet doen gaan. De kleinere deeltjes bevatten tevens hogere concentraties aan toxische elementen (arsenikum, cadmium, chroom, molybdeen, lood, antimoon, selenium,

tellurium en zink), die niet alleen kunnen uitlogen in de longen en zich ophopen in het lichaam, maar ook kunnen akkumulieren in de bodem en in planten.

STORTEN EN DUMPEN

Het storten (op land) van vliegias brengt een aantal ernstige problemen met zich mee. Bij de overslag, het vervoer en het storten kan het opwaaiende stof de ogen en de slijmvliezen van mens en dier irriteren.

Op het stort zelf is door de hoge pH geen enkele vorm van leven mogelijk. Verder hopen zich een aantal giftige elementen, zoals arsenikum, molybdeen, borium en vooral selenium, op in de voedselketen. Een vliegias-stort kan dus niet als landbouwgrond worden gebruikt.

Ook het probleem van de radio-aktiviteit stelt zich: bij storten en ook bij toepassing van vliegias in bijvoorbeeld steen of cement (zie verder), zal 226 Ra-gas vrijkomen en zich onbelemmerd kunnen verplaatsen. De concentratie van 226 Ra in gebouwen die met vliegias bevattende materialen gebouwd zijn, kan behoorlijk oplopen, zeker bij gebrekkige ventilatie. Een langdurige blootstelling aan dit gas kan neus- en keelkanker veroorzaken. De uit 226 Ra ontstane afvalprodukten kunnen zich hechten aan minuskule stofdeeltjes en zo diep in het longweefsel doordringen, waar ze door de longmakrofagen kunnen geëlimineerd worden en via slijm de longen verlaten. Vervolgens kunnen deze vervalprodukten via het darmstelsel verder in het lichaam worden verspreid en akkumulieren in

PEANUTS

UIT:
DE VOLKSKRANT



het weefsel. Ook 214 pb en 214 Bi kunnen via het longepitheel in het bloed terecht komen en zich in het lichaam ophopen. Vervuiling van het grondwater door de van een vliegastort afkomstige, uitgeloopte stoffen is aangetoond. Gevolg is dat het vervuilde grondwater niet meer voor konsumptie door mens en dier in aanmerking komt en dat het watervasthoudende vermogen van de bodem, mede door de pH-wijziging, volledig wordt vernietigd. Hierdoor kunnen de uitgeloopte stoffen sneller doorslaan naar het grondwater. Wanneer de vliegastort in zee gedumpt wordt, verlaagt de gesuspendeerde as de lichtdoorlatendheid van het water, waardoor de fotosynthese van waterplanten belemmerd wordt. Daarnaast worden de ongewervelde dieren verstikt onder de as, en het zicht en de ademhaling van de vissen wordt ernstig bemoeilijkt door de prikkeling van ogen en kieuwen.

De veroorzaakte pH-wijzigingen hebben vooral effect op de vissen: het hoornvlies vertroebelt, de kieuwplaten slijben dicht en het slijm, dat ter bescherming over de huid ligt, vloeit uit. Van de uitgeloopte stoffen lijken selenium, arsenicum, kwik, koper en zink in hoge mate in gewervelde dieren geaccumuleerd te worden en kobalt, kwik, koper, chroom en arsenicum in ongewervelde dieren.

In planten worden vooral titaan, mangaan, arsenicum en kwik opgehoopt; de concentraties zijn soms hoog genoeg om gevaar voor planteneters te veroorzaken.

Dumpingen in Engeland hebben daar gevolgen voor de visstand gehad, en wel zo dat er schade optrad voor de visserij. Direct toxische effecten zijn niet aangetoond, bio-akkumulatie daarentegen wel, met name voor vanadium en selenium.

HERGEBRUIK

Naast de kwalijke eigenschappen, die vooral bij storten naar voren komen, bezit vliegastort ook goede eigenschappen, waardoor er talrijke mogelijkheden voor hergebruik zijn. Er zijn zowel gebonden toepassingen,

waarbij de negatieve eigenschappen van vliegastort geïnactiveerd worden doordat de vliegastort als het ware wordt ingepakt in b.v. beton, baksteen of kunstgrind, als ongebonden toepassingen, waarbij de vliegastort zonder bewerking vooraf wordt hergebruikt, b.v. als ophogingsmateriaal of in stabilisatiemengsels. Gebonden verwerkingen van vliegastort verdienen de voorkeur omdat de ongebonden toepassingen eigenlijk verkapt vormen van storten zijn en aldus blijft er een grote kans op bijvoorbeeld uitloging en bioakkumulatie bestaan.

VLIEGAS IN DE BOUWSEKTOR

In de bouwsector kan vliegastort veleerlei wijze gerecupereerd worden: klinkers, cement, grind, calciumsilikaat, bakstenen,...

PORTLANDCEMENTKLINKERS

worden gemaakt door een mengsel, met als belangrijkste bestanddelen kalk, kiezelzuur en aluminium- en ijzeroxide, sterk te verhitten. In dit mengsel zou het aluminiumoxide kunnen vervangen worden door vliegastort. De dan onstane klinker moet kwalitatief niet onder doen voor de op normale wijze gemaakte portlandcementklinker.

Bij de bereiding van CEMENT kan vliegastort als mengkomponent gebruikt worden met een maximale toevoeging van 30 à 40 %. Deze vliegascement heeft zelfs een aantal voordelen ten opzichte van gewone cement: de sterkte-ontwikkeling komt trager op gang, maar resulteert in een hogere eindsterkte. De warmte-ontwikkeling bij de verharding is gelijk-

matiger; bij gewone cement kunnen er zich door de optredende temperatuursverschillen interne spanningen voordoen met scheurvorming tot gevolg. Ook de verwerkbaarheid wordt beter en de waterbehoefte neemt af.

Vliegastort kan ook gebruikt worden bij de bereiding van GRIND-VERVANGERS. Dit is niet onbelangrijk, aangezien de grindwinning momenteel voor een ware natuurverwoesting zorgt, onder meer in het Limburgse Maasland. Vliegastort kan via twee processen omgevormd worden tot een grindvervangend aggregaat dat ideaal is als toeslag voor lichtere betonsoorten. Het AARDELITE-proces gaat uit van een mengsel van vliegastort, zand, kalk, en chemicaliën, dat eerst naar een reaktor gaat en vervolgens via een zeef naar een granulator. Daar worden onder toevoeging van chemische bindmiddelen de korrels gevormd, die in een autoklaaf (hoge drukketel) worden verhard. In geval van het LYTAG-proces wordt de vliegastort vermengd met steenkoolpoeder. Daarna worden bolletjes (pellets) van dit mengsel gedraaid, die over een lopende band geleid worden waarboven branders hangen. De warmte ($\pm 1300^{\circ}\text{C}$) zorgt er voor dat de bolletjes gaan sinteren. Een Duits produkt, FLUASINT, wordt op gelijke wijze gemaakt.

Toepassing van Aardelite, Lytag of Fluasint in middel- en laagwaardige betonsoorten heeft geen invloed op de kwaliteit ervan. De vorstbestendigheid van het beton wordt zelfs beter, de waterbehoefte

ADVERTENTIE

Jonathan en de Zwamdraad:

TOPPERS IN NATUURVOEDING!

presenteren:

— "ZO'N LEKKER PADDESTOELHOEKJE... (NIEUW !). Alles omvattende teeltbrochure door Magda Verfaillie om zelf eetbare paddestoelen te kweken. Met 20 pg. recepten 350 Fr.

— TIENTALLEN VERSE VEGETARISCHE SPECIALITEITEN op basis van SEITAN en TOFU. Verkrijgbaar in elke goede natuurvoedingszaak. of...

— RECHTSTREEKS EN DAGVERS IN het winkeltje van JONATHAN!

Antwerpsesteenweg 336 (achter garage Rietje) te Kapellen-Mariaburg

STEEDS TOT UW DIENST!

neemt af, het gewicht verlaagt, en de warmte- en geluidsisolerende werking verhoogt. Een milieuhygiënisch nadeel is, zoals bij alle procédé's waar verhitte van vlieggas plaatsvindt, dat de vluchtige elementen verdampen en via de schoorsteen de atmosfeer ingaan.

De aanmaak van CALCIUMSILICAATprodukten berust op een mengsel van drie hoofdkomponenten : water, kalk en/of cement en een toeslagstof met een hoog kwartsgehalte. Afhankelijk van de procesomstandigheden en de mengverhoudingen krijgt men kalkzandsteen, gasbeton en andere minder belangrijke calciumsilicaatprodukten. Bij KALKZANDSTEEN kan vlieggas zowel de kalk als het zand vervangen, waardoor tevens de warmteisolatie toeneemt. In GASBETON kan vlieggas een deel van het zand vervangen. Ook hier verhoogt de warmteisolatie; de sterkte en de vorstbestendigheid neemt evenwel af.

Momenteel wordt vlieggas ook toegepast in PORISOSTEEN, die gemaakt wordt van een mengsel van klei, leisteen, vlieggas, zaagsel en water. In BAKSTENEN kan vlieggas

de klei geheel of gedeeltelijk vervangen; de toepassing is hier het experimentele stadium echter nog maar net ontgroeid. Positieve kanten van de vliegastoefvoeging zijn : besparing op grondstof, besparing op energie (er is minder vermogen nodig om de stenen te persen; de besparing op de stookkosten is maximaal 30 %) en een betere beheersing van het proces (het drogen en bakken van de stenen verloopt beter). Negatief is het feit dat het vervormend gedrag en de porositeit van de stenen veranderen, waardoor er meer uitval is. Daarnaast neemt het gehalte aan oplosbare zouten toe; dit veroorzaakt een witte tot gele uitslag op de stenen.

Een mogelijke toepassing van vlieggas is die van FOSFAATBINDER (vermengd met kalk) in de waterzuivering. Een belangrijk nadeel is uiteraard het feit dat het gehalte aan zware metalen in het water ongetwijfeld zal gaan toenemen, met alle gevolgen vandien.

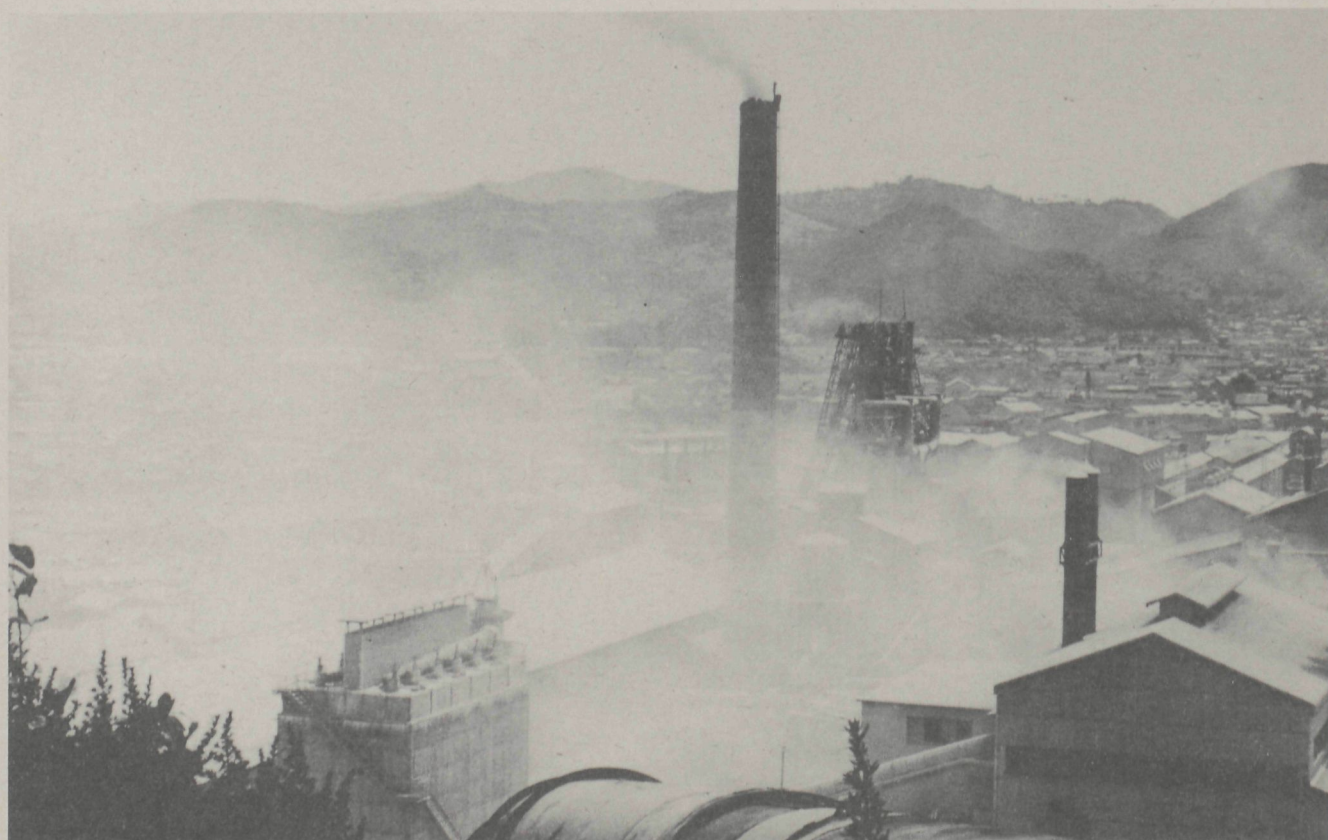
Andere toepassingen van de cenospheres (dit is een bepaalde fraktie van de vlieggas, nl. holle met gas gevulde bolletjes van aluminiumsilicaat) zijn die als grondstof in vuur-

en zuurvaste keramische produkten, als toeslagstof in cementprodukten en als lichtgewicht vulstof in kunststoffen. Een nadeel hiervan is dat slechts een klein deel van de vlieggas gebruikt kan worden. Enkele toepassingen die nog dienen te worden vermeld, zijn : vlieggas als absorbeermiddel voor olie (b.v. bij olieverontreiniging in of op de bodem), als industriële filter (b.v. bij fenolverwijdering uit afvalwater) en als gietzand bij het gieten van metalen.

VLIEGAS IN DE WEGENBOUW

In de wegenbouw kan vlieggas in de eerste plaats aangewend worden als OPHOGINGSMATERIAAL van wegen en terreinen. Ook in STABILISATIEMENGSELS kan vlieggas toegepast worden; stabilisatie betekent hier het verbeteren van de eigenschappen van de ondergrond, bijvoorbeeld bij deklagen, parkeerterreinen, fiets- en wandelpaden. In ASFALTBETON, een mengsel van steenslag, zand, vulstof en asfaltbitumen, kan vlieggas de vulstof volledig vervangen, met als resultaat dat de duurzaamheid van de verharding sterk verbetert.

Deze toepassingen houden



natuurlijk wel het risico in dat de vlieg-as op een onrechtstreekse wijze in het omgevende milieu terecht komt.

ANDERE TOEPASSINGEN

Aangezien vlieg-as een groot aantal METALEN bevat, werd er ook aan gedacht om deze eruit te halen. Technisch zijn er geen problemen; economisch echter wel: slechts voor enkele metalen is winning uit vlieg-as momenteel rendabel: uranium, aluminium, gallium, ijzer en germanium; de winning van titaan, molybdeen en vanadium is rendabel indien het gebeurt in combinatie met aluminium. De vraag is wel wat er met de vlieg-as gebeurt, nadat één of meerdere elementen zijn verwijderd, aangezien deze verwijdering nagenoeg geen volumevermindering met zich meebrengt.

In het verleden werd er geprobeerd om uit vlieg-as ISOLATIE-MATERIAAL te maken. Het produkt, een soort glaswol, had een goede kwaliteit, maar men is met het experiment gestopt omdat een goedkoper materiaal (bauxiet) voorhanden is, en vanwege milieuhygiënische komplikaties.

VLIEGAS : EEN GRONDSTOF MET TOEKOMST

Momenteel wordt in Nederland ongeveer 10 % van de vlieg-as hergebruikt, in Amerika 19 % en in Frankrijk en Engeland zelfs 50 %; voor België zijn ons geen cijfers bekend. Zeker is in ieder geval dat de overheid het hergebruik van vlieg-as moet stimuleren. Het verwerken van grote hoeveelheden vlieg-as is niet zozeer een technisch, maar wel een organisatorisch-logistiek probleem. Een voorlichting van het bedrijfsleven is dan ook gewenst, vooral op het gebied van de toepassingsmogelijkheden van vlieg-as. In hoofdzaak psychologische factoren bemoeilijken de afzet van vlieg-as; deze zijn terug te voeren tot onbekendheid met vlieg-as en de naamgeving "vlieg-as is afvalstof". Wanneer vlieg-as als afvalstof wordt bekeken, dan werkt dit weggooien in de hand; wanneer vlieg-as echter als grondstof wordt beschouwd, dan heeft dat een andere

gevoelswaarde. Vlieg-as heeft vele gebruiksmogelijkheden; deze moeten maximaal worden uitgebuit. Vlieg-as is een grondstof met toekomst !!!

Wie nog meer wil weten over vlieg-as, kan de brochure "Vlieg-as, grondstof met toekomst" (door Tjibbe van der

Valk), uitgegeven door de Gelderse Milieufederatie, bestellen door storting van 6,5 gulden op girorekening 2465801 t.n.v. de Gelderse Milieufederatie te Arnhem, onder vermelding van "Vlieg-as".

VLIEGASSEN IN DE RUPELSTREEK

In de Rupelstreek bevinden zich 2 vlieg-asstorten, één te Terhagen dat naar aanleiding van de jongste maatregelen van gemeenschapsminister Lenssens gesloten werd, en één te Schelle dat openbleef om de werkgelegenheid in de energie-centrale aldaar niet te schaden.

Sinds 1980 stort de n.v. "Tobback en Heylen" vlieg-as in haar oude kleiputten te Rumst (deelgemeente Terhagen). Het vlieg-as is afkomstig van de Nederlandse elektriciteitscentrales Geertruidenberg en Nijmegen en werd aangevoerd per schip over Schelde en Rupel. De centrale te Nijmegen produceert per jaar ongeveer 250.000 ton vlieg-as, hetzelfde geldt voor Geertruidenberg. Het stort te Terhagen heeft een oppervlakte van ongeveer 360.000 m². En er werd jaarlijks zo'n 270.000 m³ vlieg-as gedumpt, zodat er nu ongeveer 200.000 ton gestockeerd ligt.

Anderhalf jaar geleden werd het stort uitgebreid waarbij visputten van de plaatselijke bevolking moesten verdwijnen. Hierbij werden o.a. reigers en ijsvogels van hun wettelijk beschermde broedplaatsen verjaagd en het visbestand werd zondermeer vermalen door de pompen die het water naar de Rupel overhevelden.

Bij Nederlandse en Amerikaanse studies werden tegen de verwachtingen in uitermate hoge concentraties dioxines in vlieg-as gevonden. Eén kilogram vlieg-as bevat ongeveer 3,1 mikrogram dioxine. Dit wil zeggen dat het stort te Terhagen maar liefst 620 gram dioxine (TCDD) vertegenwoordigt. In Seveso kwam ong. 165 gram vrij...

Dow Chemicals toonde aan dat 0,01 microgram dioxine al monstervorming bij dieren veroorzaakt...

Dit is dus enkel TCDD; extrapoleren we echter onderzoeksresultaten voor de ganse isomeergroep van dioxines, dan komen we aan een goede 410 kg (!) voor Terhagen. Tevens ligt er a rato 1309 mikrogram PCDF's per kg vlieg-as van deze koolwaterstoffen ook nog ongeveer 260 kg.

De zware metalen zijn er ook niet uit de lucht (of het grondwater). Prof. Van Cauwenberghe (U.I.A.) vond in het vlieg-as cadmium, lood, zink en kwik. De zware metalen hechten zich normalerwijze goed vast op de kristallijne structuur van het vlieg-as, gezien echter de zure neerslag te Terhagen (ten zuiden van de industriële haven van Antwerpen) lossen de metalen makkelijk op om zo in het grondwater te sijpelen, de wind draagt het opwaaiende vlieg-as tevens kilometers in de omtrek mee.

Gezien de hoge concentraties KWS-en en zware metalen en de uitermate grote hoeveelheden vlieg-as die te Terhagen opgeslagen zijn, kan het in deze context absoluut niet als "inert materiaal" beschouwd worden (cfr. K.B. 9 feb. 76). Het stort is nu gesloten, het vlieg-as ligt er nog. De planning voor de afwerking van de (13) storten in de Rupelstreek komt stilaan op gang, blijft natuurlijk de vraag welke voorkeursbehandeling het vlieg-as te Terhagen zal krijgen...

Cobben Hans

berichten

't POLDERKE

Aktiegroep Polders Leefmilieu (APOL) viert haar 10-jarig bestaan. In een extra-editie van "'t Polderke" wordt n.a.v. deze gelegenheid het verleden overschouwd: APOL speelde een rol in het tegenhouden van het duwvaartkanaal en de Zoomse weg, het behoud van de schorren in Lillo en Zandvliet, verkiezing van enkele sympathisanten in het parlement, enz. Ook de activiteiten voor de toekomst worden in overweging genomen, maar er is nog zoveel werk voor de boeg dat zelfs een begin van opsomming zinloos ware. Wil je er meer over weten, contacteer dan A. Mees, Cecilienstraat 40, 2040 Berendrecht.

WH.

MOTOCROSSOMLOOP "BREUGELHUT" TE LILLE

Red de Voorkampen plaatst vraagtekens bij het vergunnen van deze omloop. 1 km daarvandaan ligt immers een andere permanente omloop. Art. 3 § 2 van het K.B. van 10.6.76, dat de afstand tot stiltebehoevende gebieden regelt, wordt zo geïnterpreteerd dat zelfs een rustoord midden in de omloop zou kunnen liggen. De vergunningsaanvraag, die reeds sinds '75 jaarlijks ingediend wordt, maakt bovendien nooit melding van het natuurreservaat "Kindernauw". Art. 9 van het K.B. verplicht nochtans het vermelden van alle stiltebehoevende gebieden in een straal van twee kilometer. Het belang van het reservaat blijkt ten andere uit het afzien van de geplande grondwaterwinning in het gebied omwille van de waterstand. Die wordt trouwens ook bedreigd door de grote wateronttrekking voor de stofbestrijding op de omloop.

WH.



HOBOKENSE POLDER

Momenteel wordt voor het grondgebied Groot-Antwerpen een globaal structuurplan opgesteld. De Werkgroep Hobokense Polder roept dan ook op van deze inspraakmogelijkheid gebruik te maken om het behoud van de Hobokense Polder als natuurgebied nogmaals te bepleiten. Daartoe werd een modelbrief aan alle sympathisanten aangeboden. Ook BBL heeft deze brief onderschreven.

WH.

25.000 LEGE HUIZEN TE BRUSSEL

Onder de titel "De leegstand in de Brusselse agglomeratie" poogt de Koning Boudewijnstichting door middel van een onderzoek enerzijds het verschijnsel kwantitatief te evalueren en anderzijds de types van leegstaande gebouwen te specificeren. Bovendien was het mogelijk enkele belangrijke oorzaken van de leegstand te achterhalen door een enquête te houden bij de betrokken eigenaars.

De resultaten werden vrijgegeven onder de vorm van een brochure die kan verkregen worden bij de Koning Boudewijnstichting, Brederostraat 21 te 1000 BRUSSEL (Telefoon 02/511.18.40); voor de prijs van 200fr.

MDP.

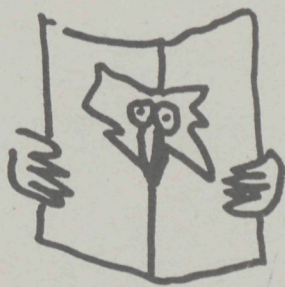
Zoutsilo in Poederlee

Te Poederlee liet Openbare werken een zoutsilo plaatsen midden in een groene zone. Het misbaksel schendt niet alleen het landschap maar het zout dat bij laden en lossen onvermijdelijk gemorst wordt, zal de omliggende eiken het leven zout maken en het aanplanten van nieuwe zal geen zin hebben. Stappen worden ondernomen om het spul daar weg te krijgen.

WH.

EEN BOOT VAN BETON

In Indonesië worden tegenwoordig boten van beton gebouwd, t.t.z. van ferrocement, een sterke cementspecie, gewapend met lagen kippegaas. Dit materiaal bleek na heel wat experimenten een valabele alternatieve grondstof voor de bouw van vissersboten. Tot nu toe werden die steeds gebouwd van hout. Maar degelijk hout wordt schaars en dus duur. Boten van slechtere houtsoorten vergen echter meer onderhoud zodat minder tijd aan vissen kan besteed worden. Doordat ze minder duurzaam zijn is ook vaker nieuw hout nodig zodat jaarlijks duizenden hektaren bos gekapt worden, zelfs in beschermde gebieden. Dit leidt tot storingen in het ekologische evenwicht met erosie overstromingen, dalingen van de grondwaterspiegel e.d. tot gevolg. WH.



INDUSTRIËLE ARCHEOLOGIE

Als voorbereiding tot het internationale kongres voor het Behoud van het Industriële Erfgoed (ICCIH '84), stelt het VVIA een brochure samen onder de titel "Industrial Archeology in Flanders". De brochure zal niet alleen voorstellingen van verenigingen en activiteiten omvatten, maar tevens informatie over belangrijke sites, gebouwen, kollekties. Verenigingen en instellingen die op het terrein actief zijn, kunnen hun werking bekend maken. Ze kunnen een tekst inzenden van maximum twee bladzijden. Geïnteresseerden kunnen ook korte bijdragen inzenden over sites uit hun omgeving (maximum 20 regels tekst van 65 aanslagen + illustratie). Alles kan opgestuurd worden naar de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie, Postbus 30, Postkantoor Maria Hendrikaplein, 9000 GENT 12. LG.

WATEROVERLAST EN VERONTREINIGING IN STEENOKKERZEEL

De "Werkgroep Leefmilieu en Verkeersveiligheid" stelde een zeer goed gedocumenteerd verslag op omtrent dit probleem in de fusiegemeente. T.g.v. recente verkavelingen, aanleg van wegen, uitbreiding van de nationale luchthaven, een minder aangepaste evolutie van het hydrografisch net, enz. ontstaat er op verschillende plaatsen regelmatig wateroverlast. Huishoudelijk en sanitair afvalwater van de luchthaven en de gemeente zelf verontreinigen bovendien de oppervlaktewateren. Door een globale benadering waarbij rekening gehouden wordt met alle betrokken factoren (financiële, bestuurlijke, ecologische...), wat niet van andere voorstellen kan gezegd worden, komt men met een realistische oplossing voor de dag. WH.

LIMBURGSE EN HAGELANDSE BEKEN PROFILEREN !!!

Momenteel worden allerlei saneringswerken bestudeerd, gepland of uitgevoerd aan een reeks beken aldaar: Recht-trekken, aanleggen van dijken en wachtbekkens met bijhorende grondwerken zouden noodzakelijk zijn om een groter waterdebiet te realiseren en, voor Limburg, om mijninstortingen te voorkomen. De dijken zouden toch in klei zijn en plantengroei toelaten. Eén en ander wordt door milieugroepen betwist. Het geldverslindende project werd trouwens gepland zonder enige inspraak van de gemeenschap (wat wel eens meer gebeurd).

In Limburg worden studies uitgevoerd i.v.m. de Holventse beek, de Ezelsbeek, de Melsterbeek en de Molenbeek. Voor de Jeker, de Stiemerbeek, de Velp en de Mangelbeek liggen plannen klaar of zijn in uitvoering. In Schulensbroek en Webbekom werden reeds wachtbekkens aangelegd.

In het Hageland dreigen Winge, Motte, Grote Laak en Demer "gesaneerd" te worden en een batterij wachtbekkens werden voorzien in, volgens het gewestplan, natuur- en reservaatgebieden.

Deze beken vormen de ruggegraat van een aantal uiterst waardevolle natuurgebieden. De milieuschade door de werken veroorzaakt en de aanvoer van sterk vervuild water die eruit volgt, zijn dan ook onaanvaardbaar vanuit het oogpunt van natuurbehoud, landschapsbescherming en leefmilieu. Alle milieugroepen, milieubewuste mensen en belanghebbenden (hengelaars,...) worden uitgenodigd samen te werken om het gevaar af te wentelen. Kontaktadres: Regionale Vereniging voor Natuur en Landschap, p.a. Gilainstraat 1, 3300 Tienen. Tel. 016/81.40.78

WH.

flitsen

● Zopas werd een nieuwe Nederlandse methode ontwikkeld die het gebruik van hormonen bij runderen onweerlegbaar moet aantonen. Hopelijk wordt deze ook snel in België toegepast zodat het exkuus voor de gebrekkige controle van "geen waterdichte techniek", niet meer opgaat.

● Konservenfabriek Talpe te Kortemark werd veroordeeld wegens lozing van afvalwater in de Kortemarkse beken zonder vergunning. Hierdoor werd ook de IJzer bezoedeld. Een vol jaar lozen in 1980 en '81 leverde het bedrijf 6.000fr. boete op. Zou je niet voor minder?

● Eerstdaags wordt het principe "de vervuiler betaalt" op een veel explicietere manier in onze wetgeving opgenomen dan dit tot nu toe het geval is (wet van 74 op giftig afval). Een ontwerp-dekreet dat volledig op dit principe is gesteund, staat op stapel.

● In de meeste thermostaten van een centrale verwarming zit kwik. Als je bij vervanging van deze thermostaat de oude weggooit, komt het kwik via het huisvuil in het milieu terecht waar het niet thuis hoort en bovendien is kwik giftig en is het één van de grondstoffen die het snelst zal uitgeput zijn.

In gemeenten waar kwikbatterijtjes ingezameld worden, kan je ook deze thermostaten kwijt.

● De Stichting Mondiaal Alternatief heeft de ortolaan uitgeroepen tot vogel van het jaar 1984. Van het zangvogeltje zouden er in West-Europa nog maar enkele honderden broedparen zijn.

● Andropov wou dat de Russen een beter milieubeleid zouden voeren. Sinds zijn verklaring in december laatstleden in het Centraal Komitee sijpelen er langzaam berichten van milieurampen door. Zo zouden in Togliatti aan de Wolga door ernstige industriële vervuiling het overgrote deel van de naaldbossen reeds afgestorven zijn.

● Elke inwoner van Groot-Halle kreeg begin dit jaar een "Milieu-klachtenkaart" in de bus. Hierop kan men alle grieven en suggesties over het leefmilieu kwijt. Een initiatief van de schepen van ruimtelijke ordening en leefmilieu. Het verdient navolging. Als er iets met de kaarten wordt gedaan natuurlijk.

● Op initiatief van minister Akkermans werd het Karkoolbos te Moerbeke voor negen jaar verpacht voor de jacht. Buurtbewoners en milieugroepen hebben een komitee opgericht om tegen deze dreigende hinder en milieuaantasting te protesteren. Ook de gemeenteraad van Geraardsbergen tekende verzet aan. Het vervolg ken je : Ondanks...toch... MB. RV.

film

Wij leven in de tijd van film en televisie : een unieke combinatie van klank en beeld, die de kijker op indringende en aangrijpende wijze kan confronteren met een hem onbekende wereld. Wat de juiste invloed van die beeldcultuur is, valt moeilijk te achterhalen. Feit is echter wel dat het sociaal-kultureel werk, wil het niet achterop geraken, met deze ontwikkelingen dient rekening te houden. In plaats van er een zondebok van te maken die de mensen van de bijeenkomsten weghoudt, kan je er ook de positieve mogelijkheden van aanwenden. De laatste jaren wordt een grote inspanning gedaan om de media een plaats in het vormingswerk te geven.

Mediabib levert daartoe een weliswaar bescheiden doch nuttige bijdrage.

Het ministerie van nederlandse cultuur, sektor volwassenenvorming, organiseert sinds 1980 de kosteloze uitlending van videokassettes voor het vormingswerk. Speciale aanvraagformulieren dienen ingestuurd te worden naar Mediabib. Daarna worden ze vervoerd naar het Klank- en Beeldcentrum, waar van elk programma een moederband aanwezig is. Elke moederband kan

worden gekopieerd op U-matic, VHS, Betamax, VCR of Video-2000. Als dit werkje opgeknapt is, gaan de kassettes terug naar Mediabib, waar de verzending gebeurt.

In het aanbod zitten momenteel bijna uitsluitend BRT-programma's die als "vormend of edukatief" bestempeld kunnen worden, uit reeksen als Panorama, Verover de Aarde, Omme-

kaar, enz. Ook de produkties van het Klank- en Beeldcentrum zelf zijn te verkrijgen. Onder deze kunnen we de videofilmen vernoemen over het Landschapspark Krekengebied (die reeds eerder besproken werd in Milieurama), stadvernieuwing, de restauratie van Alden Biesen, enz.

De geselecteerde programma's worden samen met enkele nuttige gegevens gepubliceerd in het tijdschrift "Mediabib", dat evenals de videokassettes zelf, gratis te bekomen is.

Tijdschrift, aanvraagformulieren en volledig reglement kunnen aangevraagd worden bij MEDIA-BIB, Parochiaanstraat 15-23, 1000 Brussel, tel. 02/513.74.65. Een zeer nuttige overheidsdienst waarop te weinig beroep gedaan wordt...

LG.

publikaties

DOKUMENTATIEMAP LANDSCHAPSONDERZOEK



De dienst monumenten- en landschapszorg van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap heeft (sinds april 1981) een eigen publikatiereeks i.v.m. landschapsonderzoek, landschapszorg en milieubeleid. In het nummer 10 (dec. 1983) worden drie gebieden besproken. Er werd telkens een poging gedaan om de besproken gebieden historisch te situeren, en om het huidige landschap vanuit het verleden te verklaren. Al vindt Edgard Goedleven dat de teksten alles behalve volledig zijn, men mag toch niet de belangrijkheid van dit landschapsonderzoek (iets wat bij ons nog veel te weinig gebeurt) over het hoofd zien. Aanbevolen!

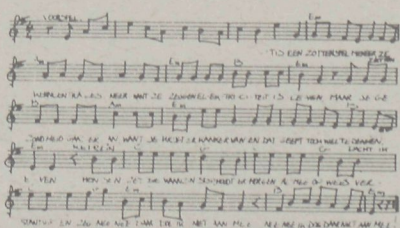
Administratie voor Ruimtelijke
Ordening en Leefmilieu
Monumenten- en Landschapszorg
Belliardstraat 32
1040 BRUSSEL
Telefoon : 02/230.39.73

MDP.

"WIJ STAAN SCHERP"

Het grote ontwaakliederenboek.

Een aantal strijdliederen, afgewisseld met citaten van componisten of tekstdichters, krantenkoppen, foto's en affiches, werd samengebracht rond thema's als arbeidersstrijd, anti-militarisme, milieuproblemen, fascisme e.d., vrouwenstrijd,... Geen genre waar tekst bij te pas komt, wordt uit de weg gegaan. Bruce Springsteen en Bob Marley komen net zo goed aan bod als de Kreuners of de Internationale Nieuwe Scène. Zelfs eeuwenoude melodieën krijgen



een kans, eventueel met een aangepaste tekst. Dikwijls worden akkoorden of partituren mee afgedrukt. Identifikatie van tekst en muziek vindt men terug in de selectieve bibliografie en diskografie.

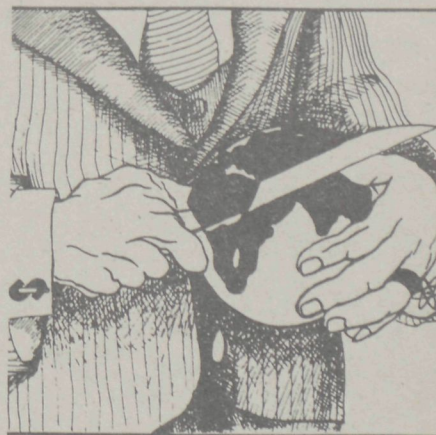
"Wij staan scherp : Het grote ontwaakliederenboek." Rik Vandecaveye en Marc Van Schandevyl. Uitgeverij Masereelfonds-Fonds Gent, Leo Magits Brussel. 1983. 395fr.

WH.

DE NUKLEAR FIX

Een eerste gids met een totaaloverzicht van alle nucleaire activiteiten in de Derde Wereld. Een gids waarin, naast

A Guide to Nuclear Activities in the Third World



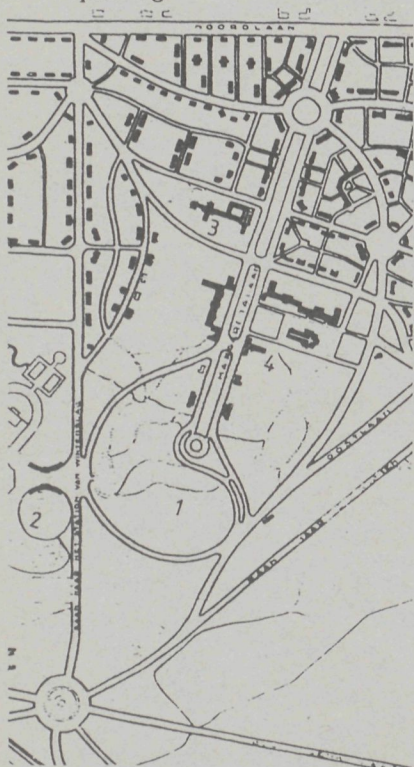
basisinformatie over de nucleaire brandstofketen, van uranium tot snelle kweekreaktor, en naast een analyse van de effecten van kernenergie op de Derde Wereld, een uitgebreide verslaggeving per land wordt gegeven. Een must voor anti-

kernenergiefreaks en Derde Wereldgroepen; vlot leesbaar.

"De Nuklear Fix", Thijs de la Court, Deborah Piek, Daniel Nordquist, 180 Blz., 1982, uitgegeven door WISE, verkrijgbaar bij WISE België en VAKS, Breughelstraat 31, 2018 ANTWERPEN tegen 420fr EC.

MORFOLOGISCHE EN TYPOLOGISCHE ANALYSE VAN HET STEDELIJK WEEFSEL

II Toepassing.



Is de toepassing van het in het vorige Milieurama besproken werk. Men kan de twee niet loskoppelen van elkaar: Was het eerste deel droog en saai, deel II komt als boeiend en verduidelikend naar voren. De tuinvijken van Winterslag worden grondig geanalyseerd en het is verhelderend te vernemen hoe de evolutie van zo'n wijk in z'n werk gaat. Zeker de moeite waard voor landschaps- en andere architecten.

Te verkrijgen bij het Provinciaal Hoger Architectuurinstituut (PHAI), Gouverneur Verwilleghensingel 3, 3500 HASSELT. Telefoon 011/22.83.12.

MDP.

EKOLOGISCH VERANTWOORD FAUNABEHEER

Wie zich wil verdiepen in de discussie over jagen, vangen en alternatieven voor het beheer van in het wild levende diersoorten, vindt zeker zijn gading in het Ecoscript 16 van de Stichting Mondiaal Alternatief. Jachtbeheer en natuurbeheer zijn twee verschillende zaken, ook al willen de jagers ons doen geloven dat ze samenvallen. De wildstand op peil houden kan zinvol zijn als het maar niet enkel en alleen in functie van de jachtgenoegens is.

Naar een ecologisch verantwoord faunabeheer, P. Maréchal F. Rosenzweig en J. Taapken Ecoscript 16, 1981, Stichting Mondiaal Alternatief, Postbus 151, 2130 AD HOOFFDORP, Nederland, FL. 15,- (postgiro 5311390).

MB.

OP WEG NAAR EEN PROPER VLAANDEREN

"Waterzuivering en waterwinning".

Deze brochure, die door de Leefmilieukampanje gratis wordt aangeboden aan de leerkrachten, geeft een bondig overzicht van de technische kant van waterzuivering en waterwinning. Interessant indien men over een scheikundige en natuurkundige achtergrond beschikt en men niet terug schrikt voor de cursusvorm waarin het geheel is gegoten.

Verdere inlichtingen: Leefmilieukampanje, Jozef II-straat 30, 1040 BRUSSEL. Telefoon 02/217.37.01.

DS.

DE BOSUIL/DE KERKUIL



Hoe is het weer buiten?



Ziet er niet slecht uit.

In de reeks Kosmos Vogelmonografieën zijn "De Bosuil" en "De Kerkuil" verschenen.

Wie kennis wil maken met deze bijzondere nachtelijke jagers kan dat via een boeiend boekje met unieke foto's, nauwkeurige optekening en beschrijving van het gedrag in vlotte taal.

De Jong, J., De Kerkuil en Mooij, J.H., De Bosuil N.V. Uitgeverij Kluwer, 2100 DEURNE, Santvoortbeeklaan 21-23

RV.



Is dat lekker warm!



Deze brochure tracht de gebruikers van bestrijdingsmiddelen en de verantwoordelijke overheidsinstellingen te doen beseffen welke bezwaren aan de toepassing van deze middelen verbonden zijn.



Te verkrijgen bij :
Werkgroep Natuurverrijking
Opperduit 362, 2941 AR LEKKER-
KERK. Tel.: 01805-3053. ME.

WINDENERGIE

Kluwer Technische Boeken heeft een publikatie uitgebracht over de commerciële toepassingen van windenergie. Voor iemand die niet deskundig is op het gebied van windenergie, maar er zich toch mee wil bezig houden, is het moeilijk in korte tijd die informatie te selekteren die nodig is om een totaal windenergiesysteem aan te kopen, te installeren en te bedienen. Dat krijgt hij hier op een blaadje.

Te krijgen bij N.V. M&I,
Santroortbeeklaan 21, 2100
DEURNE; telefoon 03/324.78.90
MDP.

"OLIE OP HET VUUR"

Lobby's en overheid in tien jaar energiecrisis.

De energiecrisis in de jaren '70 deed een rilling door de industriële wereld rollen. De ontstaansgrond van die crisis wordt gesitueerd in de internationale politiek. De olieproblemen moesten ook in België een oplossing krijgen door een herschikking in de energiesector. Terzake toont het beleid een totaal gebrek aan samenhang. De rol die belangengroepen (het militair-industriële kompleks) op de scène of achter de koulissen spelen en het optreden van de overheid (vooral W. Claes en E. Knoops lopen in de kijker) wordt uitvoerig toegelicht.

Distrigas, Chooz en andere kernenergie, de evolutie van de olieprijs, de steenkoolsector, enz... het zijn allemaal items waarop men doorheen een vlot leesbare tekst een beter zicht krijgt. Ook de toekomst is enkele beschouwingen waard.

"Olie op het vuur. Lobby's en overheid in tien jaar energiecrisis." Toon Lowette. Uitgeverij Kritak, Vesaliusstraat 1, 3000 LEUVEN. 1983.

WH.

OPENBARE GROENE RUIMTEN...

... met sociale bestemming in de Brusselse agglomeratie. Een eerder beperkte studie, doch daarom niet minder waardevol. In deze publikatie wordt een evaluatie gemaakt van de openbare groene ruimten in de Brusselse agglomeratie. In het bijzonder wordt nagegaan of ze tegemoet komen aan de noden van de inwoners. Bevat een overzichtelijke kaart met aanduiding van de verschillende parken en hun gebruik.

Te bekomen bij de Koning Boudewijnstichting, Brederodestraat 21, B-1000 BRUSSEL. Telefoon 02/511.18.40, tegen de prijs van 300,-
MDP.

ANDERE BELANGRIJKE PUBLIKATIES :

* Kernafval, praktische behandeling van het afval van kerncentrales in Nederland, R. VAN ERPERS ROYAARDS, Kluwer-Deventer, 1982, (geen kritisch werk).

* Stentor - themanummer "Bijdrage tot de kennis van de verspreiding van zoogdieren in de provincie Oost-Vlaanderen", nr. 2-3/1983, publikatie van de Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming, Kortrijksepoortstraat 140, 9000 GENT (091/23.47.81)

* Het milieubeleid van de Europese Gemeenschap, Europese documentatie, tijdschrift 1/1984, in België te bestellen via het Belgische Staatsblad, Leuvensestraat 40-42, 1000 BRUSSEL, tel. 02/512.00.26.

* Hinder van motorcrossen en andere lawaaisporten, Henk BLOKLAND uitgave van de Natuur en Milieu Federatie Overijssel, Thorbeckegracht 22, 8011 VM ZWOLLE, Nederland.

* Huren in Vlaanderen, dossier, uitgave van SEVI, CSC-Vormingswerk en Vormingscentrum Herman Vos, inl. Keizerslaan 13, 1000 BRUSSEL, telefoon 02/513.26.12.

* Huren in Vlaanderen, aktiebrochure, inlichtingen zie hoger.

* Spellenkrant, 3-maandelijks tijdschrift, 100fr. per jaargang, informatief spel materiaal, Geldenaaksevest 24, 3000 LEUVEN (nr. 3/83 : speciaalnummer over energie).

* Enquête naar de noden van de Hagelander in verband met het leefmilieu, Federatie Leefmilieu Hageland vzw, 150fr., inlichtingen bij voorzitter M. Swinnen, Lobbensestraat 58, 3280 ZICHEM.
LG.

Energie is een geladen woord. Dat hoog scoort op het interesselijstje van politici, industriëlen, actiegroepen en bij brede lagen van de bevolking. Het versiert nogal wat mensen met kopzorgen. En terecht. De manier waarop onze huidige energievoorziening is geregeld, vormt een bedreiging voor de mens en het milieu.

Op basis van deze ideeën werd in 1978 WISE (World Information Service on Energy) opgericht in Amsterdam in aanwezigheid van meer dan 150 militanten uit internationale anti-kernenergie-, milieu- en vredesbewegingen.

Vandaag de dag is WISE gegroeid tot een wereldwijd netwerk van anti-kernenergiebewegingen en milieugroepen. Er zijn WISE-afdelingen in België, Nederland, Frankrijk, Engeland, Denemarken, Zweden, Finland, Oostenrijk, Spanje, Australië, Japan en de Verenigde Staten.

WISE wil ten dienste staan van deze beweging met als voornaamste doel informatie uit te wisselen en te verspreiden over energie in het algemeen en kernenergie en alter-

natieve energie in het bijzonder.

Een aantal jaren geleden begon WISE met het publiceren van een Engelstalig nieuwsbulletin. Momenteel zijn er Nederlandse, Franse, Spaanse en zelfs Japanse edities verkrijgbaar. De onderwerpen zijn legio: problemen rond uraniumontginning, verrijking, kerncentrales, opwerkingsfabrieken, opslaan, transport en dumpen van radio-actief afval, straling, proliferatie...

Artikelen die in WISE-publicaties verschijnen, worden samengesteld door WISE-medewerkers uit verschillende landen. Ook zorgvuldig geselecteerde berichten uit vaktijdschriften als "Nucleonics Week" komen aan bod en er zijn bijdragen van geïnteresseerde

specialisten en actiegroepen uit alle hoeken van de wereld. Andere publikaties van WISE zijn:

"De Nuclear Fix: een gids over nukleaire activiteiten in de Derde Wereld" (zie publikaties)

"Nederland en de Bom: The French Connection" een bijdrage tot de discussie over de banden tussen kernenergie en kernwapens.

"Kernachtige Periodieken" een overzicht van internationale tijdschriften rond het thema kernenergie.

Het adres van WISE in België is:

Breughelstraat 31-33, 2018 ANTWERPEN. Telefoon: 03/218.65.92.

V.

ADVERTENTIE

Voor hen die kwaliteit waarderen:

Reform mayonaise DELAAN:

Te verkrijgen bij uw dieethandelaar.

Waarborg: bevat geen chemische produkten, met zuiver maïsolie,

verse eieren,

mosterd - zeezout - appelazijn verrijkt met melkzuur en biologische kruiden.

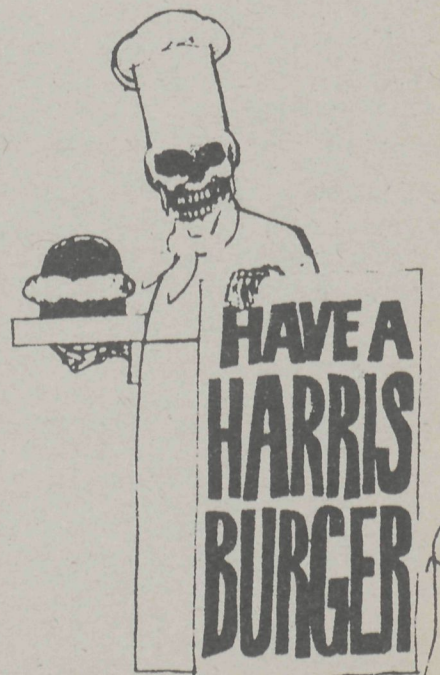
Nieuw: geschikt voor natriumarm dieet: Dezelfde mayonaise zonder toevoeging van zout (zoutarm)

Reform mosterd DELAAN:

speciaal vervaardigd met appelazijn zonder toevoeging van zout. (zoutarm)

Fabrikant: Vlaebergh
Absstraat 227

1900 OVERIJSE



kalender

dinsdag 13 maart

Lezing "De geschiedenis en de industriële archeologie van de graanmaalterij : verleden, heden, toekomst" door ir. H. Van der Auwera, in het Onthaalcentrum van de Bank Brussel Lambert, Markt 19 te Brugge om 20 u. (gratis)

van 15 maart tot 24 april

Tentoonstelling "Architectuur zo uit de natuur" in het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen van België, Vautierstraat 19, 1040 Brussel.

donderdag 15 maart

Voordracht "Detergenten gevaar voor lichaam en milieu" door P. Malaise om 20 uur in de Liaan, Hoegaardenstraat 40 te 3300 Tienen.

20 maart

Studiedag "Inrichting van Kruispunten" te Antwerpen, ingericht door K.VIV, J. Van Rijswijcklaan 58, 2018 Antwerpen.

van 22 maart tot 4 april

Tentoonstelling "Kalkgraslanden" in het Provinciaal Natuurcentrum Rekem (grote zaal gemeentehuis Rekem), op 23 maart om 20 uur een voordrachtavond over dezelfde problematiek.

zaterdag 24 maart

Aktiedag P.A.N. (Pesticiden Aktie Netwerk) te Brussel en Antwerpen i.v.m. export gevaarlijke pesticiden naar derde wereldlanden. Inlichtingen : Bond Beter Leefmilieu - 02/230.94.10

6-8 april

De bron, Kessel-lo : een weekend "milieuonderzoek" voor wie wil leren, inrichting Stichting Lodewijk de Raedt, Liedtsstraat 27, 1030 Brussel.

MILIEURAMA IS HET
MAANDBLAD VAN DE
BOND BETER LEEFMILIEU

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE :

Aarlenstraat 25
1040 BRUSSEL
Tel.: 02/230.94.10

JAARABONNEMENT :

300fr. te storten op rekeningnummer 427-908220
1-48 van de Bond Beter Leefmilieu v.z.w.
Steunabonnement : 500fr.
Buitenland : 350fr.
Cultureeljongeren-paspoort, Plus-drie-pas : 240fr.
Los nummer : 40fr.

HOOFDREDAKTEUR EN VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

Dirk Van Melkebeke

MEDEWERKERS :

Martin Besieux,
Eddy Cautaers,
Mark Depaepe,
Marleen Engels,
Lieve Grauls,
Willy Hooyberghs,
Ann Kenis,
Dirk Serneels,
Dirk Van Melkebeke
Resi Vervaeke.

LAY-OUT :

Mark Depaepe

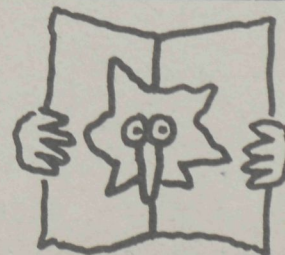
TYPISTE :

Marleen Engels

COPYRIGHT :

Overname van artikels wordt aanbevolen, mits schriftelijke toelating en bronvermelding.

KRINGLOOPPAPIER IS
MILIEUVRIENDELIJK



offset acco leuven

ILLUSTRATIES

Kaft + blz. 4 tot 13 Patrick Mons, blz. 15 : archief Milieurama, blz. 16 : De Volkskrant, blz. 18 : Roeland Dirks, blz. 20 en 21 archief Milieurama, blz. 26 : WISE, blz. 27 : archief Milieurama.

puzzelen

De prijs is een kollektie prachtige vierkleurenaffiches ter waarde van 450fr. De wedstrijd staat niet open voor de personeelsleden. De oplossingen dienen ons ten laatste op 6 april te bereiken : Milieurama Kruiswoordraadsel, Aarlenstraat 25, 1040 BRUSSEL. De winnaar en de korrekte oplossing worden bekend gemaakt in de Milieurama van mei.

DS.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															

HORIZONTAAL

1. Milieuvereniging (Tessenderlo) - teelaarde - platvis;
2. Rode bloem - ondergronds vervoer;
3. Vroegere Engelse munt - edelgas - beteuterd - Zuidamerikaans zoogdier - paardekracht;
4. Veroorzaker van eutrofikatie - marien weekdier;
5. Zuidamerikaanse hoofdstad - Afrikaans zoogdier - geladen atoom;
6. In het jaar des heren - kleuter - inlands zoogdier - radioactief element - geluidseenheid;
7. Plan - mottenwerend middel;
8. Recycleerbare industriële afvalstof;
9. Antwerpse gemeente - mythische vogel;
10. Chinese munt - slede - vrucht - metaal - astatium;
11. Luxemburgse zender - Aziatische hoofdstad - snelspoor;
12. Giftige plant - melaatse;
13. Zwaar metaal - niet even - in plaats van - ongeveer - politieke partij;
14. Kapitaal - rookgerei;
15. Skandinavische zeeëngte - gevecht - bruingele verfstof uit eikeschors.

VERTIKAAL

1. Chemisch bedrijf - zilverpopulier - anus;
2. Bende - gewezen alg. sekretaris van de Bond Beter Leefmilieu;
3. Vinylschijf - chip-grondstof - Engelse meisjesnaam - tegenover - wapenfabrikant;
4. Erratum - uitwas op eikebladen;
5. Bid - insekt - Oostenrijkse rivier;
6. Edelgas - ziekenhuis - Nederlandse luchtvaartmaatschappij - uitroep - dominee;
7. Weegtoestel - zacht doek;
8. Wase gemeente;
9. Scheidsrechter - chemisch bedrijf;
10. Zwavelachtig element - week metaal - korenafval - hij - zonder tijdsaanduiding;
11. Zijweg - kristelijk feest - giftige stof (zeehondensterfte in Waddenzee);
12. Radio-actief water - veroorzaker van eutrofikatie;
13. Onderofficier - van onderen - Amerikaanse opsporingsdienst - Japans bordspel - kauw;
14. Wijfjeshert - fut,kracht;
15. Afvalstof van de fosfaatindustrie - Franse havenstad - geledpotig dier.

MOBIELE TENTOONSTELLING

Bond Beter Leefmilieu heeft een informatiestand uitgewerkt die de structuur, de werking en de funktie van de Bond belicht. De bedoeling van deze reizende infostand is Bond Beter Leefmilieu aan een breed publiek voor te stellen en de nood aan zorg voor ons milieu duidelijk te maken.

Alléén strijden is moeilijk, Bond Beter Leefmilieu bundelt de krachten om ons leefmilieu te verdedigen. Scholen, verenigingen, groepen allerlei die interesse tonen, kunnen de mobiele tentoonstelling vanaf 1 april 1984 aanvragen. De stand is zeer eenvoudig op te stellen (in 6 panelen van 0,6 meter breed op voet, of in harmonikavorm op tafel of dergelijke en kan zonder begeleiding achtergelaten worden.

Meer informatie is te verkrijgen op het sekretariaat : Aarlenstraat 25, 1040 BRUSSEL.
Telefoon 02/230.94.10.

RV.