

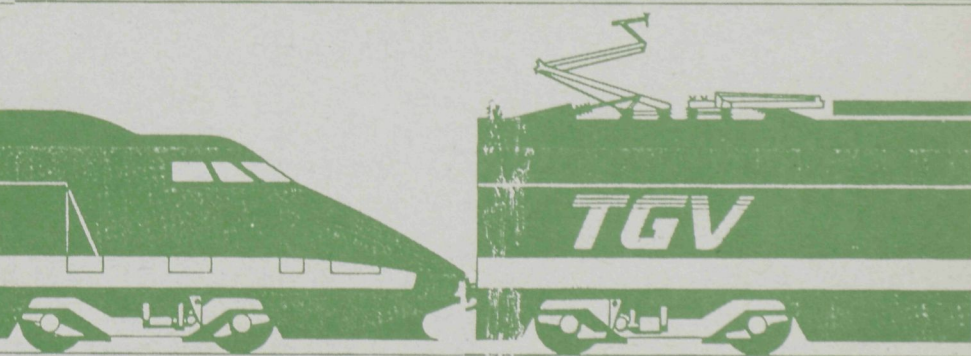
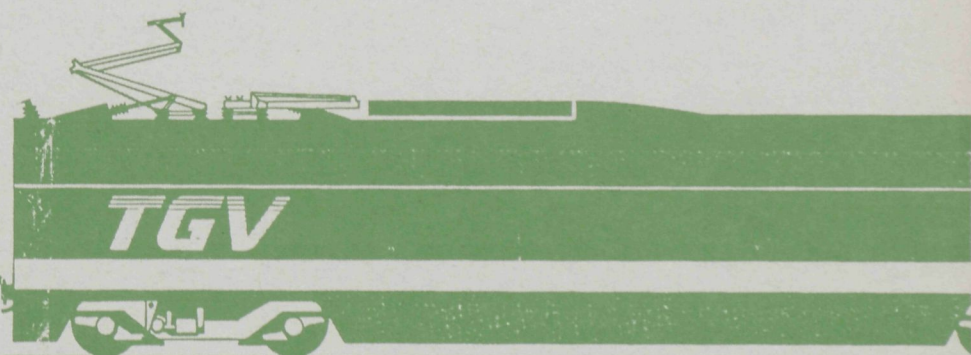


6

MAANDBLAD VAN DE BOND BETER LEEFMILIEU - 6de jaargang - juni 1986

WAT RUIST ER DOOR HET STRUIKGEWAS

MILIEURAMA



EDITORIAAL	2
Heavy Metal	3
Kampagne drankverpakkingen	9
FLITSEN	10
Het minidekreet	11
Het snelspoor of de TGV door België	15
EUROPA	27
FRONTLIJN	28
POLITIEK & CO	29
BERICHTEN	30
PUBLIKATIES	35
KALENDER	39
PUZZELEN	40

editoriaal

VORDERINGSRECHT VOOR MILIEUBEWEGING.

De voorbije weken, met het kernongeluk in Tsjernobyl en de hele nasleep, zullen nog lang nazinderen in onze samenleving. Niet alleen staat heel de problematiek van kernenergie opnieuw ter discussie, maar vooral heeft het gevoel van onmacht tegenover de gevolgen van een kernongeluk een wrange smaak nagelaten bij heel wat mensen. Uiteraard ook bij de milieubeweging en zijn organisaties. De Bond Beter Leefmilieu heeft dan ook niet nagelaten om onder deze omstandigheden een oud zeer opnieuw in de belangstelling te brengen, nl. het ontbreken van het vorderingsrecht voor milieuverenigingen. De mogelijkheid om langs juridische weg de verdediging van het milieu af te dwingen zou geboden moeten worden. De Bond heeft nu de Belgische Staat in kortgeding gedaagd. De eis is binnen de 4 maand een degelijk rampenplan bekend te maken. De Bond beseft echter maar al te goed dat hij riskeert dat zijn eis afgewezen wordt omdat hij volgens de heersende rechtspraak onvoldoende eigenbelang zou hebben bij zulke eis. De gebeurtenissen rond Tsjernobyl bewijzen o.i. echter dat dergelijke houding achterhaald is en dat de natuurlijke verdedigers van het leefmilieu wel degelijk het recht moeten hebben om het milieu langs gerechtelijke weg te verdedigen en bepaalde eisen (zoals een degelijk rampenplan) via de rechter af te dwingen.

De Bond zoekt dus openlijk de konfrontatie omdat we het beu zijn met het hoofd tegen de muur te lopen wegens oubollige rechtspraak van het Hof van Kassatie. De magistratuur en de juristen-politici moeten beseffen dat de tijden veranderen.

De Bond vraagt dan ook dat het wetsvoorstel ter kollektieve bescherming van milieubelangen, dat in essentie vorderingsrecht mogelijk moet maken voor milieuverenigingen, zo snel mogelijk wordt goedgekeurd in het parlement. Dit wetsvoorstel, overigens ondertekend door alle Vlaamse partijen (jawel!), is op dit moment voor advies doorgestuurd naar de Raad van State. Laat ons hopen dat de parlementaire molen in dit geval een slag sneller slaat. Ons milieu kan niet langer wachten.

Dirk Van Melkebeke

HEAVY METAL



In de jaren zeventig was er heel wat te doen om de arbeidsvoorwaarden in de non-ferrofabrieken en om de milieuverloedering daarrond. Hoewel vaak overschaduwd door andere milieutopics zoals verzuring is de non-ferro sektor sindsdien nooit helemaal uit de aktualiteit geweest. Naar aanleiding van de stofopwaaiingen van de open afvalhopen van Vieille Montagne in februari kwam de zware metalenvervuiling in de Noorderkempen opnieuw in de belangstelling. Zo bevat de afval die door Vieille Montagne wordt gestort, naar schatting 382,5 ton zink, 99 ton lood, 0,225 ton kadmium en 0,243 ton arseen. Als je bedenkt dat dit alles in open lucht gebeurt, dan verwacht je inderdaad dat dit nogal wat stof doet opwaaien. De werkgroep Technologie organiseert over deze zware-metalenvervuiling een studiedag en een exkursie ter plaatse. Hieronder volgt alvast een voor-smaakje.

DE FABRIEK UIT...

De Noorderkempen is ernstig vervuild. Vanwege **Métallurgie Hoboken Overpelt (MHO)** en **Vieille Montagne (VM)** wordt dit toegeschreven aan de vroegere sterk vervuilende procédés. Zij wijzen de verantwoordelijkheid voor de bestaande vervuiling af - deze zou enkel in het verleden gebeurd zijn.

Vroegere vervuiling eist nog steeds zijn tol in het milieu. Sluikstorten en het gebruik van slakken in konstruktiewerken (vooral bij de aanleg van wegen) zorgen ervoor dat het probleem zich verspreid heeft over grote oppervlakten en zich moeilijk laat vatten.

MHO en VM gebruiken inderdaad modernere, "natte" produktietechnieken die efficiënter en minder verontreinigend zijn dan vroeger. Dit neemt niet weg dat deze industrieën toch nog steeds vervuilend werken.

De huidige vervuiling kan onder een drietal hoofdingen samengevat worden: luchtverontreiniging, stof en slib. Hoewel de rookgassen in MHO en VM gefilterd worden, komen er nog steeds grote hoeveelheden zwavel vrij. Ook kwik, ozon en stikstofoxyden vervuilen

de lucht. Het afval van de zinkertsen (goethiet, jarosiet) bevat nog steeds belangrijke hoeveelheden zware metalen (kwik, kadmium, zilver, koper, kobalt, arseen, lood, enz.). Dit is ook het geval voor het slib. Beiden worden opgeslagen in bekkens - deze zijn echter niet afgedekt. Aan- of afvoer of wind kunnen voor aanzienlijke stofopwaaiingen zorgen.

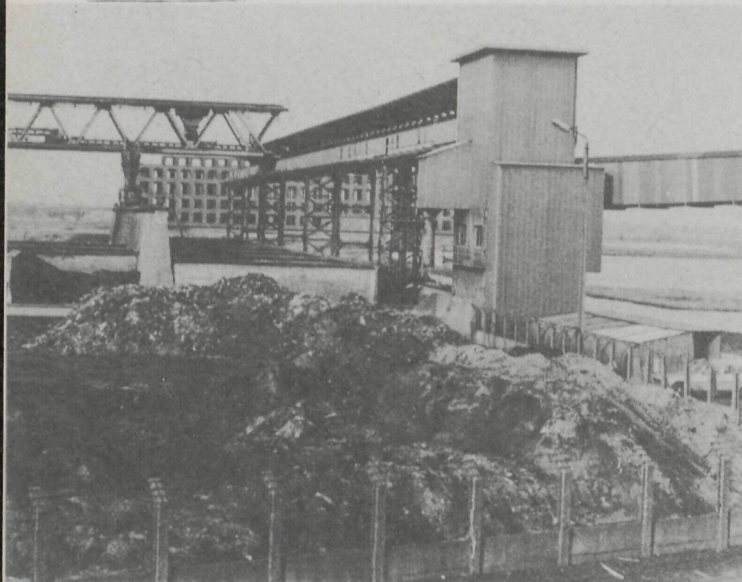
Weliswaar beweren de fabrieken dat het afval in waterdichte bekkens wordt opgeslagen. De gevolgen van een lek zijn echter nauwelijks te overzien. De vraag naar controle dringt zich dan ook op.

... HET MENSELIJK GESTEL BINNEN.

Je kan zware metalen inademen, drinken in water of eten in voedingstoffen. Ze kunnen ook via de huid in je bloed terecht komen. Elke vorm van gebruik is af te raden en kan een dodelijke afloop hebben... Normen staan nog niet op punt. De relatief geringe belangstelling van medische onderzoekers voor deze problematiek betekent dat noch over de effecten die veroorzaakt worden door zware metalen, noch over de concentraties waarop deze effecten

optreden duidelijkheid bestaat.

Wij hebben voor u toch enkele effecten geselecteerd die met vrij grote zekerheid aan zware metalen worden toegekend (zie kader). Intussen wordt van het gebrek aan wetenschappelijke informatie duchtig misbruik gemaakt door de medische diensten van de bedrijven. Het is niet ongewoon dat ze normen hanteren die tot honderd maal hoger liggen dan die in de vakliteratuur worden aangehaald (waar de trend voor de schadelijke dosis trouwens neerwaarts gaat naarmate de resultaten van onderzoek bekend worden).



Dat arbeidsvoorwaarden binnen de fabriek op zijn minst ongezond zijn (een bloemlezing van arbeidsongevallen en beroepsziekten in de sektor wekt afgrijzen en tart elke verbeelding) zal iedereen wel duidelijk zijn. In 1977 werden er 2.554 aangiften van beroepsziekten gedaan door de arbeidsgeneesheren in de non-ferro sektor. De arbeidsgeneesheren worden door de bedrijven zelf aangesteld en zijn van rechtswege verplicht toezicht te houden op de arbeidsomstandigheden. Naast de hopeloos verouderde normen verschuilt de arbeidsgeneesheer zich achter het beroepsgeheim. Werknemers worden niet ingelicht over hun gezondheidstoestand. De enige verplichting van de arbeidsgeneesheer in dit verband is aangifte in geval van vaststelling van een beroepsziekte. Theoretisch kunnen de arbeiders en de vakbonden ook beroep doen op de arbeidsinspectie. Hun 'kollegiale' verhouding met de arbeidsgeneesheer en het gebrek aan middelen en personeel maakt dat dit nauwelijks een nuttig instrument kan genoemd worden. Zoals blijkt uit het werk geleverd door de Lommelse Patiëntenraad (o.a. publikatie van 'De Zoete Dood') valt op medisch vlak het meeste heil te verwachten van initiatieven die uitgaan van de bevolking in samenwerking met plaatselijke huisartsen.

Ook in Noord-Limburg blazen de overheersende winden uit het zuidwesten. Zowel Neerpelt als Lommel liggen onder de vervuilde wind. In Lommel speelde de gemeentelijke overheid het klaar om op een afstand van slechts 100m ten noordoosten van Philips en Emgo (die lood-

glas voor lampen produceren) een sociale woonwijk te bouwen, na afraden van de fabrieken zelf! Vieille Montagne bouwde zijn 'fabriekswijken' in het noordoosten terwijl de woningen van de kaderleden toch in het zuidwesten van hun vervuillende schouw en stofferige afvalhopen liggen. Vieille Montagne laat haar huurders wel weten dat ze best geen groenten zelf kweken. Waarom wordt zo duidelijk.

BEZINKSEL

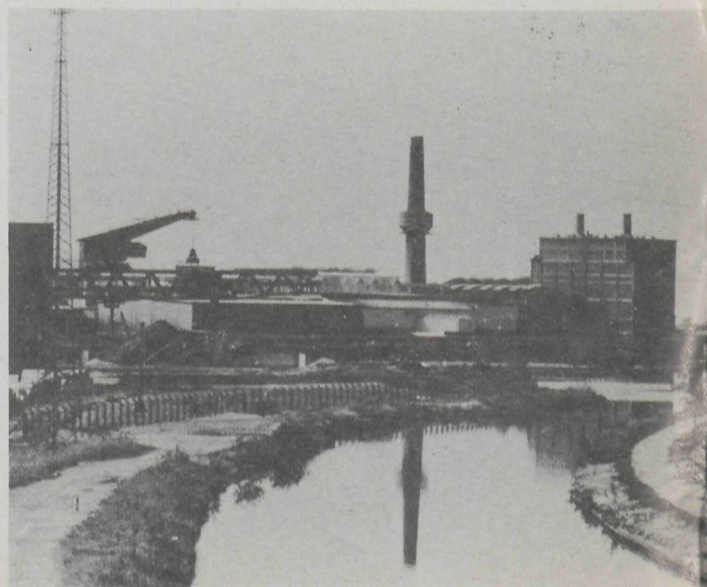
Ongetwijfeld bestaat er een verband tussen de vervuiling en de pollutanten die we uiteindelijk in de bodem terugvinden. Op die manier kan de vervuiling opgenomen worden door planten. Dit is echter enkel mogelijk indien de metaal-ionen (positief geladen) in oplossing zijn. Gelukkig is dit niet altijd het geval.

Men moet dus een fundamenteel onderscheid maken tussen onoplosbare en oplosbare verbindingen van metaal-ionen. De oplosbare verbindingen vertonen een evenwichtsgedrag als volgt:

Dit evenwichtssysteem wordt beïnvloed door de respectieve concentraties van de actieve componenten. Maar ook andere factoren spelen een rol, zoals de pH (zuurtegraad) van de bodem. Reactie C wordt positief beïnvloed door een alkalisch milieu. Evenwicht A handelt over de binding van metaal-ionen aan bodemdeeltjes. Vooral kleikolloïden kunnen deze binding tot stand laten komen - zand kan dit niet zo goed. Enerzijds heeft humus de tendens verzurend te werken. De reactie C wordt negatief verstoord. Maar anderzijds betekent de aanwezigheid van humus dat zware metaal-ionen zich aan humusmolekulen kunnen binden (evenwicht B).

DE LAATSTE LOODJES WEGEN HET ZWAARST.

Zware metalen zijn niet afbreekbaar of uitscheidbaar door planten. Hoe het komt dat sommige plantensoorten resistenter zijn aan zware-metalenvervuiling dan andere is een vraag waarop nog geen wetenschappelijk geverifieerd antwoord gekomen is. Wel valt op dat ook binnen eenzelfde plantsoort individuen meer of minder resistent kunnen zijn naarmate ze al dan niet groeien in vervuilde gebieden. Dit suggereert dat zekere



grassoorten bijvoorbeeld door adaptieve selectie genetische resistentie kunnen ontwikkelen. Eenmaal zware metalen zijn opgenomen door planten dringen ze ook door tot onze eigen voedselketen. Zoals ze zich opstapelen in planten, zo gebeurt dit ook bij dieren. Dit betekent dat naarmate men hogerop in de voedselketen staat, de concentraties in het gekonsumeerde voedsel hoger worden. Zo is het nauwelijks een geruststelling dat de maïs (maïs is bijzonder resistent) die onder de fabrieksschouwen groeit niet voor menselijk gebruik is bestemd.

MILIEUVERLOEDERING

Een gevolg van de verschillen in weerstand tegen de toxische effecten van zware metalen is dat resistente soorten de biotoop gaan domineren. Soorten die meer schade ondervinden op hogere concentratieniveaus worden competitief uitgeschakeld. Zo is de aanwezigheid van struisgras (*Agrostis tenuis*) als dominerende soort een indicatie van een hoge graad van vervuiling (300-500 mgZn/kg). Een monotone vegetatie is dus typerend voor o.a. vervuilde gebieden.

De stabiliteit van een biotoop hangt samen met zijn verscheidenheid in soorten. Men kan algemeen stellen dat in biotopen onder stress een kleinere verscheidenheid voorkomt. Dit is een van de onderliggende ideeën bij het gebruik van zogenaamde 'indikator'-species. Mossen en korstmossen lenen zich hiertoe bijvoorbeeld goed. Binnen deze categorieën beschikken we immers over een aantal soorten met verschillende tolerantieniveaus. Aanwezigheid of afwezigheid van specifieke mos- of korstmossoorten kunnen dus gebruikt worden voor het beoordelen van waarschijnlijke vervuiling.

Dit is een techniek die toegankelijk is voor mensen die geen beschikking hebben over dure en ingewikkelde meetapparatuur, maar wel de interesse en het geduld kunnen of willen opbrengen om deze organismen te leren identificeren. Verder is het gebruik ervan interessant omdat de distributie van deze mossen en korstmossen een respons is op een kontinu vervuilingsbeeld in plaats van het resultaat van een eenmalige meting.

Vanwege de plantenarmoede krijgt men zandverstuiving en dus kale zandvlakten. Verwoestijning is niet enkel een probleem in tropische streken!

WAAR GAAT HET NAARTOE?

Zoals hierboven gezegd, worden de bewoners van de arbeiderswijken afgeraden groenten te kweken in eigen tuin. De reden hiervoor blijkt uit metingen van het LISEC (Limburgs Studiecentrum voor Toegepaste Ekologie).

Om deze cijfers in context te plaatsen geven we hier ook de normale dagelijkse opname en de aanvaardbare concentraties aan.

metaal	normale dagelijkse opname mg/dag	aanvaardbare concentratie in groenten mg/kg vers materiaal
Pb	0,40	9,5
Zn	15	96
Cu	12,5	40
Cd	0,06-0,07	0,04

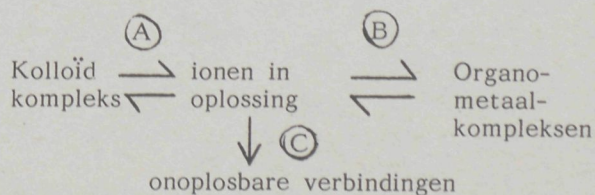
Tabel : zware-metaalmetingen in de nabijheid van een metaalverwerkend bedrijf.

mg/kg droge stof	Pb	Zn	Cu	Cd
ui: blad	43	33	28	--
knol	63	17	6	--
sjalot: jong blad	325	99	16	6
aardappel: knol	50	--	9	--
prei: jong blad	49	95	11	4
radijs: jong blad	188	57	7	12
knol	40	275	11	9
blad	238	600	99	52
sla: buitenste bladeren	57	188	7	12
binnenste bladeren	15	98	9	5
prei: blad	95	49	11	4
selder: blad	25	503	10	32
spinazie: blad	116	354	19	39
andijvie: blad	119	584	17	53
rabarber: blad	29	2855	33	65
stengel	10	490	12	10
zuring: blad	27	217	8	25
witloof: blad	24	432	18	22
wortel	--	107	7	5
wortelen: blad	165	116	33	11
wortel	2	38	1	3

Zoals we reeds impliciet stelden zijn er geen natuurlijke mechanismen die een daling van zware-metaalkonzentraties in het milieu tot gevolg hebben. Integendeel, zware metalen stapelen zich veelal op. Hoe kunnen de ergste effecten van zware-metaalvervuiling dan toch bestreden worden? Het is belangrijk te beseffen dat hier enkel sprake kan zijn van **lapmiddelen**. Men kan zich terecht afvragen welk nut het heeft om tijd en middelen te steken in het verwijderen of immobiliseren van zware metalen in het milieu terwijl er nog massaal vervuuld wordt. In het verleden greep men nogal eens naar de spade om ganse gebieden af te graven. Maar waar moet men met die grond naartoe? Ook van de gigantische allures van deze toch maar voorlopige oplossing van het probleem schrikken de saneerders nu.

Een andere vorm van 'sanering' die nogal eens toegepast werd in het verleden is het storten van huisvuil (vanaf 1934) op de vervuilde gronden. Dit leek effectief waar zandverstuiving

Evenwichtssysteem van zware metalen in de bodem.



een probleem was. Op honderden hektaren waar aan beplanting werd gedaan is deze al lang verdwenen. De bodem is de vervuiling zelf, nu aangerijkt met glasscherven, stukjes metaal en andere rommel. Een interessantere aanpak is de poging om de evenwichtstoestand tussen opgeloste en onopgeloste materialen te verleggen (zie figuur).

Dit kan bijvoorbeeld door te bekalken. Onoplosbare verbindingen worden gemakkelijker gevormd in een basisch of alkalisch milieu. Ook de aanvoer van humus kan oplosbaarheid tegengaan.

In principe zou het mogelijk zijn om planten die zware metalen opnemen op vervuilde bodem te kweken en af te voeren. Zoals bij afgraven stelt zich ook hier het probleem wat er moet gebeuren met het afgevoerde materiaal. Bij ons weten wordt deze techniek nog niet toegepast. Zoals reeds opgemerkt is het mogelijk om meer resistente soorten te kweken. Dit zou een mogelijkheid kunnen bieden om bodems bedekt te houden met plantengroei en verwoestijning tegen te gaan. Het dient wel opgemerkt te worden dat een dergelijke vegetatiebedekking nooit een volwaardige habitat of een stabiele biotoop zal of kan vormen. De vervuiling zit immers permanent opgeslagen in een giftige biomassa waarin geen voedselketens tot ont-plooiing kunnen komen.

Ook wordt onderzoek gedaan naar de precieze rol van mycorrhiza's in de opname van en resistentie tegen zware metalen. Zou een inokulatie

van uitgestrekte gebieden met dergelijke fungi ooit werkelijkheid kunnen worden? Voorlopig is het science-fiction.

De nonchalance waarmee de non-ferrobedrijven met hun bijzonder toxisch afval omspringen grenst aan het ongelooflijke. Nochtans lijkt het vermijden van de bijzonder vervuilende stofopwaaiingen zeer eenvoudig. Maar misschien is dat toch te duur naar de zin van de beheerders? Wat is de prijs van onze leefbaarheid?

De uitvoer of verspreiding van vervuiling zoals gebeurt bij het aanleggen van wegen met afval is totaal onaanvaardbaar. De assewegen die met deze afval zijn getrokken en die een miniatuur van de nefaste gevolgen van de non-ferrobedrijven op het milieu vormen dienen te worden opgeruimd en terug naar afzender gestuurd. De vervuiling dient te worden ingeperkt; een pollutiescherm zou moeten aangeplant worden rond de fabrieken en hun verdoemde storten.

Het wordt algemeen aangenomen dat mits deskundige aanpak het mogelijk is de fabrieken met groene muren van minstens 50 meter breed te omzomen. Deze gordels van bomen en heesters zouden stof vasthouden.

ZWARE METALEN EN VERZURING.

Ook SO₂-vervuiling speelt mee in de Lommelse heksenketel. Het productieproces maakt er immers gretig gebruik van (uitstoot 1801,8 ton in 1975 door VM alleen) en zodoende krijgen



EFFEKTEN VAN ZWARE METALEN OP DE GEZONDHEID.



Lood veroorzaakt:

Bij kinderen: lusteloosheid, blauwe omlijsting van de tanden, 'loodzoom', bloedarmoede, aantasting hersenen, stuipen, koma.

Bij volwassenen: lusteloosheid, hoofdpijn, loodzoom op de tanden, aantasting hersenen, delirium, stuipen, koma, miskraam.

Kadmium veroorzaakt:

Zwaktegevoel, pijn in de benen, vocht op de longen - longoedeem, nierfunctie blokkering met vermindering urinevorming (oligurie), maag- en darmstoornissen, nierstenen, duizeligheid, aantasting erfelijke eigenschappen, aantasting uitscheidingsbuisjes van de nieren (Fanconi-syndroom), aantasting nierfiltertjes.

Zink veroorzaakt:

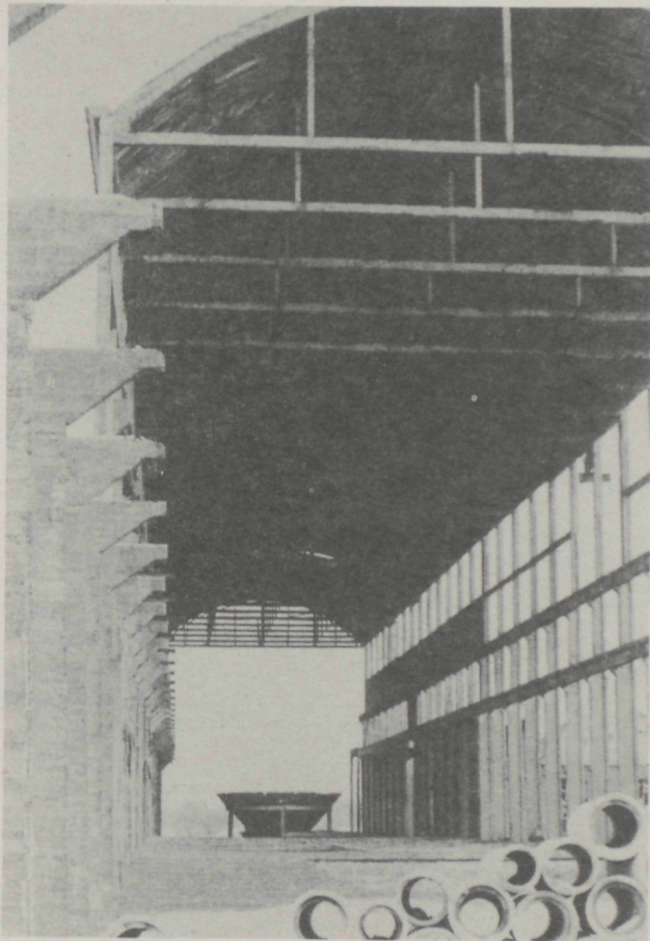
hoesten, speekselvloed, huidwonden, hoge koorts, longontsteking (chemisch pneumonitis), stuipen.

Arsenikum veroorzaakt:

Haaruitval, gelokaliseerde vochttopstapeling (oedeem), speekselvloed, blauwe lippen en vingers, hoesten met produktie van schuimig slijm, branderige gewaarwording in handen en voeten, geelzucht, gevoelloosheid, hartzwakte, zenuwontsteking (polyneuritis), kronische nierontsteking, vocht in de longen (longoedeem), aantasting erfelijke eigenschappen, aantasting van de lever (cirrhose), stuipen, bloedsomloopstoornissen die leiden tot afsterven van extremiteiten (nekrose), urineproduktie stopt, koma.

Kwik veroorzaakt:

depressie, verkleuring mondslijmvlies, mond-, keel-, en stembandpijn, spraakmoeilijkheden, aantasting van de zenuwvezels, vaste stoelgang, aantasting kleine hersenen, blindheid, overdreven urinevorming, bloeddrukval, uitdroging, bloedrijge diarree, urinevorming stopt (anurie).



ADVERTENTIE

Voor uw milieu-informatie:

- | | | |
|---------------|---------------|--------------------------|
| - Bibliotheek | - Publicaties | - Bibliografieën |
| - Bemiddeling | - Normen | - Referenties |
| - Adressen | - Wetgeving | - Audio-visuele middelen |
| - Advies | - Techniek | |

Leefmilieu



Eigen publicaties:

- Juridisch Milieucompndium
- Monografieën 'Leefmilieu Nu'
- Reeks 'Leefmilieu-Documentatie'
- Reeks 'Leefmilieu-Dossiers'
- Tweemaandelijks Informatieblad 'Leefmilieu'
- Verslagboek 'Stadsecologie'
- Lessenmap basisonderwijs

Voordelen voor abonnees op het blad 'Leefmilieu' (abonnement 1986 : BF 150)

- 20% korting bij aankoop van monografieën 'Leefmilieu Nu' en 'Leefmilieu-Dossiers'
- op aanvraag een gratis exemplaar van de brochures 'Leefmilieu-Documentatie'
- toegang tot de bibliotheek
- prioritaire dienstverlening



STICHTING LEEFMILIEU v.z.w.

onder de auspiciën van de Kredietbank

p/a Rockoxcomplex - Kredietbank

Kipdorp 11 - 2000 Antwerpen tel.(03)231.64.48

de Lommenaren als het weer een beetje meezit depositie van deze klassieke luchtvervuiler op hun verzilverde bodem en gegalvaniseerd dak. Vanzelfsprekend bovenop wat hun als Belgen vanuit de internationale en nationale hoek toekomt. Is er van verzuring sprake? De Kempense vennen (niet onder de wind van de non-ferrobedrijven) vertonen een mate van verzuring die erger wordt ingeschat dan die in de Skandinavische en Canadese meren!

We willen hier ook de wisselwerking tussen deze twee vormen van vervuiling aanhalen: zure depositie verzuurt het milieu. Dit betekent dat meer zware metalen zich in opgeloste toestand bevinden. Dus kunnen deze opgenomen worden door planten waar ze ofwel onmiddellijk nefaste effecten hebben ofwel in de voedselketen worden opgenomen.

DE PURPERE HEIDE... IN HET VOORGEBOEGTE VAN DE HEL.

Voor we afsluiten willen we toch de waarde van dit bedreigde gebied benadrukken zowel op wetenschappelijk als op landschappelijk vlak. Het natuureservaat 'Hagevenen' in Lommel bijvoorbeeld wordt erkend als een van de meest waardevolle natuurgebieden. Het is vooral bekend om haar waardevolle avifauna. MHO ziet zich verplicht de vogels door geregelde ontploffingen van haar storten te houden. Terwijl het gebied omheen de fabrieken (25 ha) amper 36 hogere plantensoorten tellen, werden 355 plantensoorten genoteerd in het Hageveen. Hoelang nog?

Werkgroep Technologie hoopt meer ruchtbaarheid te geven aan de verschrikkelijke manier waarop de non-ferrosektor huishoudt in Noord-Limburg. De vervuiling vormt niet enkel een bedreiging voor waardevolle natuurgebieden, maar ook meer rechtstreeks voor de omwonenden.

Daarom organiseren we op zaterdag 28 juni een exkursie in het Lommelse. We maken van deze gelegenheid ook gebruik om de effecten van zware-metaalvervuiling te herkennen met het oog op toepassing in andere gebieden. Onge-lukkig genoeg zijn de Noorderkempen niet de enige streek die aangetast wordt door zware metalen. Effecten zijn wellicht ook waarneembaar op kleinere schaal rond bijvoorbeeld auto-wegen.

Jo Peeters

Rudi Peeters

BIBLIOGRAFIE

-Franssens, M. et al. 'De Zoete Dood', EPO (Berchem-Antwerpen) ISBN 90-6445-932-0.

-Werkgroep zware metalen in de Kempen van het LISEC 'Informerend verslag van de sub-groepen bodem, vegetatie, lucht, water en gezondheidszorg', LISEC.

-Peeters, R., 'Ecologische studie: invloed van zware metalen en zwaveldioxide op biofyten', niet gepubliceerde tesis voor het behalen van een licentiaatsdiploma in de biologie, 1985, KUL.

Programma
zware metalendag
28 juni 1986

-Seminarie-gedeelte (9-11u), O.L.Vrouw-instituut, Lommel.

Diareeks historiek van de Noorderkempen en de non-ferrobedrijven.

Video fabrikage-proces.

Medische aspecten zware metalenvervuiling.

Proefterreinen LISEC.

-Exkursie (11-18u) (Breng laarzen, regenkleidij en eventueel verrekijker en vergrootglas mee).

Na een piknik (breng eigen boterhammen mee) in een relatief schoon gebied wandelen we naar een van de non-ferrobedrijven en nemen intussen de nefaste effecten van de zware-metalenvervuiling op de natuur waar. We doen proefaanplantingen van het LISEC aan. We besluiten de dag met een bezoek aan één van de oudere arbeiderswijken.

Voor deelname:

Inschrijving: Werkgroep Technologie, Blijde Inkomstraat 109, 3000 Leuven; 016/23.26.49.

Wij proberen een carpool te organiseren. Deelname in de onkosten: 150 fr. te storten op 001-0695768-63 met vermelding: Inschrijving Lommel.



BOVENSTE BESTE BUTTONS & BADGES

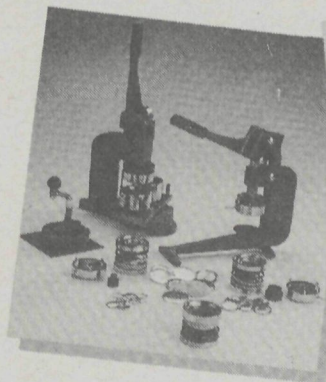
Sportmanifestaties - reklame - slogans - kongressen - politiek

Europalaan 35, 9800 Deinze - Tel.091/86.33.05



NIEUW!
Publicitaire
BASE-BALL CAP

**BUTTON-BADGE
EQUIPMENT**



BUTTON BADGES

PILLOWS



ADVERTENTIE

KAMPAGNE DRANKVERPAKKINGEN...

...is gestart! Het succes hangt van jouw af. Je kan gratis een mobiele tentoonstelling en een video, waar Walter Grootaerts van de Kreuners aan meegewerkt heeft, lenen. Er is ook een folder (0,20 fr.), een brochure (30 fr.), een eisenpakket (20 fr.) en een aktiehandleiding (20 fr.). Verder een artikel om in een tijdschrift af te drukken, een tekst met een motie voor de gemeenteraad en een materiaalformulier. Er is ook een sticker met een kartoon van ZAK (20 fr.) en een klein stickertje (0,50 fr.) om op wegwerpverpakkingen te kleven in grootwarenhuizen. Bel of schrijf ons voor meer informatie!

Kampagne Drankverpakkingen, Van Boeckellaan 52, 2500 Lier (03/489 08 05).

De overheid moet z'n verantwoordelijkheid terzake opnemen. Het Afvalstoffendekreet van 1981 moet, net zoals de EG-richtlijn over verpakkingen uitgevoerd worden. Een afvalverwijderingsbeleid is niet voldoende. Er moet dringend iets gedaan worden om afval te voorkomen.

LAAT JE NIET INPAKKEN, DOE MEE!

Verstuur een lege wegwerpverpakking van frisdrank, water of fruitsap naar Gemeenschapsminister Lenssens tijdens de laatste week van juni. Je kan de fles of het brik-pak best versturen als pakje en er 30 fr. postzegels opkleven.

Het adres:

De Heer Lenssens, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Jozef II-straat 30 te 1040 Brussel.

Beschik je niet over zo'n verpakking of kan je zelf niet instaan voor de verzending stort dan 30 fr. op ons rekeningnummer 001-1664494-50 met vermelding 'pakje'. Wij zorgen voor de rest.

De wettelijke bepaling dat aan kunstmatige babyvoeding ijzer moet worden toegevoegd is onjuist, omdat gevaarlijke darmbacteriën in ijzer goed gedijen. In moedermelk komt een ijzeroplossende stof voor, zodanig dat gezoogde baby's minder kans lopen op darminfekties.

Op een wetenschappelijk kongres te Keystone (Colorado, USA) werd door het Gentse biotechnologisch bedrijf Plant Genetic Systems bekendgemaakt dat het tabaksplanten heeft ontwikkeld die zelf gifstoffen aanmaken om rupsen te doden.

De langste rivier van China, de Jangtse of de Gele Rivier, is volgens deskundigen bijna biologisch dood. Alleen al uit de zijrivieren van de 6300 km lange rivier komt dagelijks zo'n 16 miljoen ton afvalwater terecht.

50 grote veebedrijven in Arkansas (USA) moeten dagelijks tienduizenden liters verse koeiemelk weggooien. De geleerde melk bleek 120 maal zoveel heptachloor - een zeer giftige stof die als insecticide wordt gebruikt - te bevatten als officieel is toegelaten.

De Sovjetunie, Roemenië, Bulgarije en Turkije gebruiken de Zwarte Zee al tientallen jaren als vuilnisbak voor industrieel en huishoudelijk afval. Volgens een wetenschapper uit Oekraïne is de Zwarte Zee alleen nog te redden "met snelle en doortastende maatregelen".

De gerechtelijke diensten en de OVAM zijn op 9 april 1986 binnengevallen in een klein Izegems bedrijf, midden in een woonwijk, waar honderden vaten met gifafval lagen opgestapeld. Dat gif kwam van een 30-tal bedrijven in het land.

Op een vraag van Europarlementslid Willy Kuypers (VU) antwoordde de EG-kommissie dat de Schelde niet onder de toepassing van de EG-richtlijnen valt, die het maximum gehalte stikstofnitraat van oppervlaktewateren bepaalt. De normen gelden voor wateren die aangeduid zijn voor drinkwaterwinning of als geschikt voor vissen. De Schelde is daar niet bij...

In het SCK te Mol is het team van Prof. Lucien Ledoux er in geslaagd, een menselijk groeihormoon te laten produceren door de zandraket, een onkruidje.

Na het maken van super-muizen en -varkens met regelbare groei gaan Australische genetici super-wolven en super-melkgeiten voortbrengen.

In het kader van de zure regen-week verklaarde het World Wildlife Fund dat de schade veroorzaakt door zure regen onaanvaardbare proporties heeft aangenomen en dat in de toekomst de schade nog erger zou kunnen worden.

In China is een nieuw - intelligent - soort apen ontdekt, waarvan de ontdekkers oorspronkelijk dachten dat het "wilde mensen" waren.

Een Duitse vorser heeft een procédé ontdekt om lupinen, een bonensoort, te ontbitteren. De alkaloiden, die de bitterheid veroorzaken, worden uit de bonen gehaald en blijven als geel poeder achter. Dat poeder kan als meststof gebruikt worden, terwijl de rest van de bonen een zeer hoog eiwitgehalte bevatten en dus zeer voedzaam zijn.

Belgian Shell lanceerde een nieuwe benzine, waarvan de nieuwigheid schuilt in de toevoeging van een chemische stof die een regelmatigere verbranding mogelijk maakt. Het koolmonoxydegehalte in de uitlaatgassen zou met gemiddeld 20% verminderen.

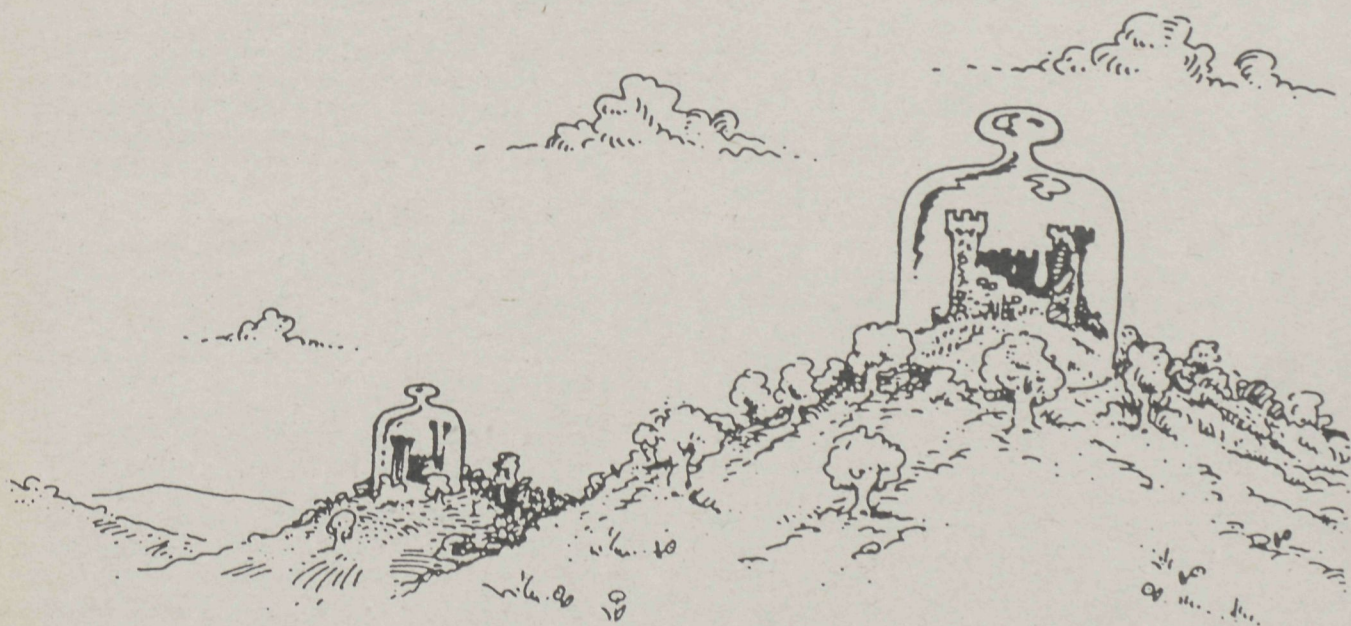
Volgens een recent openbaar gemaakt rapport van het Worldwatch Institute voor Milieuzaken is geen enkel land waar kernenergie geproduceerd wordt, afdoende in staat om verouderde centrales te ontmantelen.

In België blijft de leegstand toenemen. Patrimoniuminspekties hebben sedert 1961 uitgewezen dat onze leegstand niet alleen vergroot, maar dat hij ook binnen de oudere stadsbuurten de reeds bestaande krotvorming versterkt.

Jean-Luc Van den Eede

VAN JACHTHUT TOT LUXEHOTEL

HET MINIDEKREET



De inhoudelijke basis van dit artikel is tweevoudig: enerzijds is het een samenvatting van een aantal artikels over het minidekreet, anderzijds vormt het de weerslag van een aantal discussies die ik met kollega's ter gelegenheid van allerlei min of meer georganiseerde kontakten over dit onderwerp heb gehad. Het vaderschap van de hier vermelde ideeën is dus zeker niet alleen toe te schrijven aan mijn persoon, de verantwoordelijkheid over deze tekst wel.

In het Belgisch Staatsblad van 30 augustus 1984 verscheen de zogenaamde aanvulling van de wet op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. Onder deskundigen is dit dekreet van 28 juni 1984 beter bekend als het minidekreet. Hoe kwam dit dekreet van de vorige gemeenschapsminister bevoegd voor ruimtelijke ordening, P. Akkermans tot stand en wat zijn de belangrijkste bezwaren?

WAAROVER GAAT HET?

Reeds meerdere jaren klagen een aantal belangengroepen dat hun geplande en uitgevoerde investeringen dreigen te verzinken in de rigiditeit van de bestaande gewestplannen. Reeds bij Koninklijk Besluit van 13 december 1978 werd er een correctie doorgevoerd aan het K.B. van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. De onwettelijkheid van dit hogervernoemd K.B. werd duidelijk aangetoond door de Raad van State in het arrest Eikendaal. Vermits de dossiers zich op het kabinet van gemeenschapsminister P. Akkermans opstapelden, moest er gezocht worden naar een meer legaal middel om de gewestplannen soepel te kunnen hanteren. Herziening van de gewestplannen vond men een te omslachtige procedure. Of had men meer bezwaar tegen het openbaar karakter van deze operatie? In functie van deze impasse werd het minidekreet uitgedacht.

Wat tracht dit minidekreet nu te regelen? Met dit dekreet wordt een nieuwe titel V aan de wet op de stedenbouw toegevoegd, deze nieuwe artikels houden telkens een aanvulling in op één of meerdere artikels van de bestaande wetgeving. De belangrijkste onderdelen van dit dekreet zijn: artikel 78 als aanvulling van artikel 44 § 1 dat de vergunningsplicht voor gebruikswijzigingen invoert. Het besluit van de Vlaamse Exekutieve van 17 juli 1984 regelt verder deze vergunningsplicht van een aantal gebruikswijzigingen. Een lijst hiervan is opgesteld rekening houdend met: de bestemmingen van het gewestplan, de ruimtelijke weerslag van het gebouw op de onmiddellijke omgeving en de hoofdfunctie van het gebouw.

Het besluit van de Vlaamse Exekutieve van 3 oktober 1984 tot aanvulling voor het Vlaamse Gewest, van het Ministerieel Besluit van 6 februari van 1971 tot vaststelling van de samenstelling van het dossier van de aanvraag om een bouwvergunning, vermeldt welke stukken een bouwdoossier tot gebruikswijziging moet bevatten.

Artikel 79 vult artikel 45 § 2 aan en stelt dat bij de uitbreiding van bestaande woongebouwen een uitbreiding kan toegestaan worden tot een maximaal volume van 800 m³ en een grondoppervlakte van 200 m². Voor bedrijfsgebouwen kan er een uitbreiding tot 100% toegestaan worden. Het openbaar onderzoek m.b.t. deze uitbreidingen is geregeld in het besluit van 3 oktober 1984 van de Vlaamse Exekutieve tot aanvulling voor het Vlaamse gewest, van het K.B. van 6 februari 1971 betreffende de behandeling en de openbaarmaking van de bouw-aanvragen. Bij het beoordelen van deze uitbreidingen mag de gemachtigde ambtenaar afwijken van de voorschriften van de gewestplannen. Het besluit van de Vlaamse Exekutieve van 3 oktober heft immers de artikels 21 en 23 § 2 van het K.B. van 28 december 1972, gewijzigd voor het Vlaamse Gewest bij K.B. van 13 december 1978 op. De bevoegdheid van de gemachtigde ambtenaar om afwijkingen gunstig te adviseren wordt wel aan beperkende normen onderworpen: een motivering dat de goede ruimtelijke ordening er niet door wordt geschaad,

een precisering van de term onmiddellijke omgeving, een maximale afmeting van de bouwwerken, en een openbaar onderzoek.

DE VOORNAAMSTE BEZWAREN TEGEN DEZE REGELING

1° Door het toestaan van allerlei funktiewijzigingen naar zonevreemde bestemmingen en vergunnen van uitbreidingen, komt in praktijk het open ruimte-beleid op de helling te staan. In de recente beleidsverklaring van de Vlaamse Exekutieve werd nochtans duidelijk op blz. 30 onder paragraaf 9 vermeld: "De Vlaamse regering zal een beleidsplan opstellen, waarbij o.m. rekening wordt gehouden met volgende doelstellingen:

-Het vrijwaren van de open ruimten..."

Naar onze mening zijn de verschillende mogelijke en onmogelijke manieren waarop nu in de huidige bestuurspraktijk het minidekreet wordt toegepast, juist een regelrechte aanslag op deze te vrijwaren open ruimte. Het heeft dus weinig zin enerzijds een beleidsplan voor Vlaanderen op te stellen dat het vrijwaren van de open ruimte als één van de eerste doelstellingen hanteert, terwijl anderzijds de dagelijkse bestuurspraktijk van het vergunningenbeleid dezelfde open ruimte verder aantast. De praktijk van het dagelijkse vergunningenbeleid biedt immers deze planning ter bescherming van de open ruimte geen enkele kans.

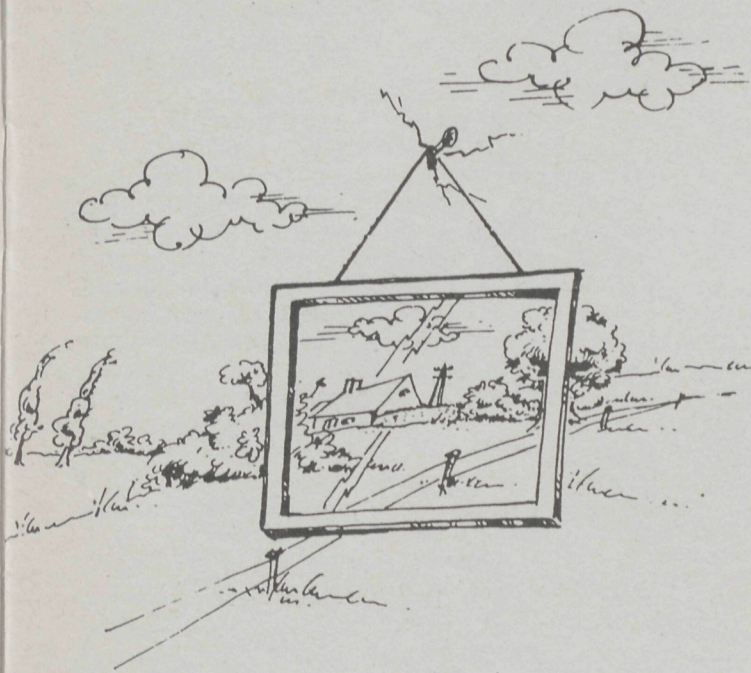
2° Met de regelingen voorzien in dit minidekreet wordt het voor allerlei vastgoedspekulanten terug interessant om oude hoevegebouwen op te kopen. De landbouwer wordt dus verder van zijn woningmarkt verdrongen.

3° Ondanks het feit dat één van de stokpaardjes van de vorige gemeenschapsminister voor ruimtelijke ordening het stadsvernieuwingsbeleid was, versterkt en institutionaliseert dezelfde minister de factoren die tot de stadsvlucht bijgedragen.

4° In het kader van het regionaal beleid werden er miljoenen gependeld aan de inrichting van allerlei bedrijfsterreinen. Met het toestaan van de hierboven vermelde uitbreidingen tot honderd procent van bedrijfsgebouwen blijven deze bedrijfsterreinen een nutteloze investering voor de gemeenschap.

5° Het feit dat bestaande bedrijven een blanco volmacht krijgen om ter plaatse uit te breiden zal het plaatselijke leefmilieu verder belasten. De gemachtigde ambtenaar moet zich over de uitbreiding van de industriële bestemming uitspreken voor er een uitspraak is in het kader van een onderzoek m.b.t. exploitatievergunning.

Het leefmilieupaard wordt dus achter de kar gespannen. Het is daarenboven in de praktijk onduidelijk of er een nieuwe exploitatievergunning gelet op artikel 22 van het hierboven vermelde K.B. van 28 december 1972, gewijzigd voor het Vlaamse gewest bij het K.B. van 13 december 1978, kan verleend worden. De leefmilieuverloeding kan dus ongecontroleerd en ongestoord verder gaan.



6° De uitvoeringsmodaliteiten van dit hele minidekreet zijn onduidelijk en zijn gehuld in een waas van onwettelijkheid. Het vierde en laatste uitvoeringsbesluit "Besluit van de Vlaamse Exekutieve houdende bepaling van die gebieden van de ontwerp-gewestplannen waarbinnen de afwijkingen in verband met het ver- of herbouwen of herbouwen of uitbreiden van bestaande vergunde gebouwen slechts gedeeltelijk of helemaal niet toepasbaar zijn" dat moest vastleggen in welke bestemmingsgebieden deze afwijkingen niet van toepassing zijn, is immers nog steeds niet in het Staatsblad gepubliceerd. Het advies van de Raad van State stelt in elk geval over dit stuk legistiek: "... wekt het ontwerp de indruk dat alleen de in het ontwerp vermelde afwijkingen toelaatbaar zijn, wat in strijd zou zijn met de conceptie van de dekreetbepalingen waarvan het ontwerp de uitvoering is". Het is dus kort gezegd een uitvoeringsbesluit dat niet konform is aan het minidekreet waarvan het de uitvoering is. De Raad stelt ook vast dat het ontwerp geen rekening houdt met een aantal bijzondere voorschriften en zoneringen van een aantal gewestplannen. Tot slot van zijn algemene opmerkingen geeft de Raad de Vlaamse Exekutieve enige richtlijnen hoe de redactie van zo een uitvoeringsbesluit best zou kunnen aangepakt worden.

7° Op 30 mei 1985 verzond de waarnemend directeur-generaal, volgens richtlijnen vanwege

gemeenschapsminister P. Akkermans, een brief naar alle diensthoofden van het hoofdbestuur en de provinciale koördinatoren, waarin de richtlijnen voor toepassing van het minidekreet werden uiteengezet; omdat, wij citeren: "bij de toepassing van het dekreet van 28 juni 1984 is gebleken dat een aantal begrippen verduidelijking vereisen". Deze richtlijnen hebben echter i.p.v. van toelichting te verstrekken i.v.m. de toepassing van dit dekreet, een aantal **extra interpretatieproblemen** in het leven geroepen. Als één van de meest verwarrende verduidelijkingen uit deze richtlijnen citeren we hier het volgende: "Wanneer het evenwel bedrijfsgebouwen betreft, gelegen in de woonzone, maar die om redenen van goede ruimtelijke ordening in het daartoe aangewezen gebied hadden moeten worden afgezonderd, dan kan men deze bedrijfsgebouwen beschouwen als gelegen zijnde in een voor hen niet geschikte zone en zijn ook de bepalingen van het dekreet van 28.6.1984 op die gebouwen van toepassing". Wie deze kryptische taal nog begrijpt moet over meer dan parapsychologische gaven beschikken. Of de gemiddelde ambtenaar van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap over deze kwaliteiten beschikt, durven wij echter betwijfelen.

8° De statistieken m.b.t. de toepassing van het minidekreet. Voorlopig zijn ons slechts partiële cijfers bekend waaruit blijkt dat het minidekreet in 529 (cijfers tot eind oktober 1985) gevallen werd toegestaan. Een **duidelijke interpretatie van het cijfermateriaal is echter niet mogelijk** omdat de verschillende provinciale directies klaarblijkelijk verschillende vergunningsnormen hanteren. Wat ons echter wel opvalt is het enorme overwicht van het aantal toepassingen in de agrarische zone. Tevens is het duidelijk dat ondanks alle officiële garanties vanwege de vorige minister, bevoegd voor ruimtelijke ordening, in een aantal groene bestemmingszones deze afwijkingen (volgens de ons bekende cijfers misschien in 46 gevallen) zijn toegestaan. Dat deze garanties in de praktijk weinig of niets inhouden blijkt duidelijk uit een schrijven van de vorige gemeenschapsminister (11 januari 1985). We citeren: "Immers tot zolang de Exekutieve de gebieden niet heeft aangeduid waarbinnen het minidekreet niet of slechts gedeeltelijk van toepassing is, is principieel het minidekreet in alle gebieden toepasbaar". Het meest ergerlijke is echter het kwasi automatisme, de onoordeelkundige en niet planmatige wijze waarop deze afwijkingen worden toegestaan. Er zijn reeds voorbeelden bekend waarbij een oude kippenkwekerij wordt omgevormd tot een tuinmeubelfabriek of waarbij als uitbreiding vanuit een verkavelde zone ineens een hinderlijke schrijnwerkerij in de woonzone verschijnt.

9° In zijn antwoord op enkele parlementaire vragen van het gewezen kamerlid J. Demol heeft de toenmalige gemeenschapsminister, bevoegd voor ruimtelijke ordening, P. Akkermans, gesteld dat "uitzonderingen" van het minidekreet ook van toepassing zijn wat betreft algemene plannen van aanleg. Omdat in een aantal gevallen een algemeen plan van aanleg gelijk kan gesteld

worden aan een gewestplan. Nu is dit vanuit praktisch standpunt misschien een mooi en nuttig standpunt voor al de gemeenten die het gewestplan als APA hebben aanvaard, en die nu op basis van deze uitspraak kunnen meegenieten van de voordelen van het minidekreet. Voor een jurist moet echter zo een uitspraak als een godslastering overkomen. De nieuwe gemeenschapsminister bevoegd voor ruimtelijke ordening heeft deze juridische dwaling gelukkig reeds rechtgezet in een antwoord op vraag 13 in de Vlaamse Raad van de heer A. De Beul: "De verruiming van de toepassing van art. 79 van het dekreet van 28 juni 1984 tot de A.P.A.'s mist elke rechtsgrond".

HOE MOET HET NU VERDER?

1° Aan de verschillende provinciale directies van stedenbouw zouden dringend een aantal duidelijke uniforme richtlijnen, gebaseerd op inhoudelijke criteria (welke afwijking in welke zone, etcetera,...) worden opgelegd om de statistiek m.b.t. de toepassing van het minidekreet op te maken. De eerste vereiste om een efficiënt beleid te realiseren is immers dat men over het benodigde **uniforme cijfermateriaal** beschikt om tot een evaluatie van het bestaande vergunningsbeleid in het kader van de toepassing van het minidekreet over te gaan. Elke ruimtelijke planning die trouwens zonder deze expliciete evaluatie van het bestaande beleid start, moet op termijn mislukken omdat ze los staat van de ruimtelijke realiteit.

2° Er moeten **dringend duidelijke richtlijnen** vanwege de nieuwe gemeenschapsminister worden verstrekt wat betreft de toepassing van deze wetsartikels in de nabije toekomst. Vooral het kwasi automatisme waarmee nu deze afwijkingen worden toegestaan zal dringend moeten ingeperkt worden. Er moet in deze richtlijnen alleszins zonder enige grond tot interpretatie aangegeven worden in welke bestemmingszones deze uitzonderingsbepalingen niet van toepassing zijn.

3° Bij de vergunningsprocedure i.v.m. het toestaan van deze uitbreidingen of gebruikswijzigingen moet de motiveringsplicht vanwege de aanvrager en de bewijsvoering van het al of niet vergund zijn van het gebouw verder uitgewerkt worden. Vanuit het standpunt van de ruimtelijke ordening kan een gebruikswijziging naar een yreemdezone bestemming slechts gemotiveerd worden "vanuit het streven naar behoud van een belangrijk geacht onderdeel van het gebouwenpatrimonium, gelegen in een gebied, waarvan de gewestplanbestemming niet van dien aard is om het gebouw op een economisch verantwoorde wijze te handhaven".

4° Op termijn moet een **doordachte herwerking** van deze artikels plaatsvinden. Om in de toekomst verdere ontsporingen in het ruimtelijk beleid te voorkomen moeten de gevolgen van deze artikels allereerst rustig geëvalueerd worden. Eén van de grote fouten van dit minidekreet betreft immers juist de snelheid en de daarbij horende onduidelijkheid waarmee dit stuk legistiek is ontworpen. Op basis van een doorgedreven

evaluatie, vanuit een opstelling die de kwaliteit van de ruimte als eerste gegeven hanteert, zal wellicht duidelijk worden dat de opheffing van een aantal elementen uit deze artikels in feite de meest gepaste oplossing is.

Gemeenschapsminister J. Pede heeft in de Commissie Ruimtelijke Ordening van de Vlaamse Raad als beleidsoptie medegedeeld op basis van de onderkende knelpunten de stedenbouwwet aan te passen. Het is alvast hoopgevend dat hij de onduidelijke toepassingen van het minidekreet bij de hem reeds bekende knelpunten geciteerd heeft.

AFSLUITENDE BEDENKINGEN

1° Het is misschien te aanvaarden dat er enige soepelheid wordt gecreëerd ten opzichte van planvoorschriften die uit de tijd zijn. Men kan trouwens allerlei plannen niet om de haverklap herzien. Men kan zich trouwens afvragen of het op basis van de huidige gewestplannen wel mogelijk is om een efficiënt ruimtelijk beleid te voeren. De meeste kollega's gaan er immers mee akkoord dat het enige positieve punt aan de gewestplannen is dat ze bestaan. Deze te verdedigen soepelheid zou dan echter duidelijk moeten beperkt worden. De enige oplossing op langere termijn en de enige oplossing die aan de burger enige rechtszekerheid biedt blijft echter het opmaken van nieuwe ruimtelijke plannen.

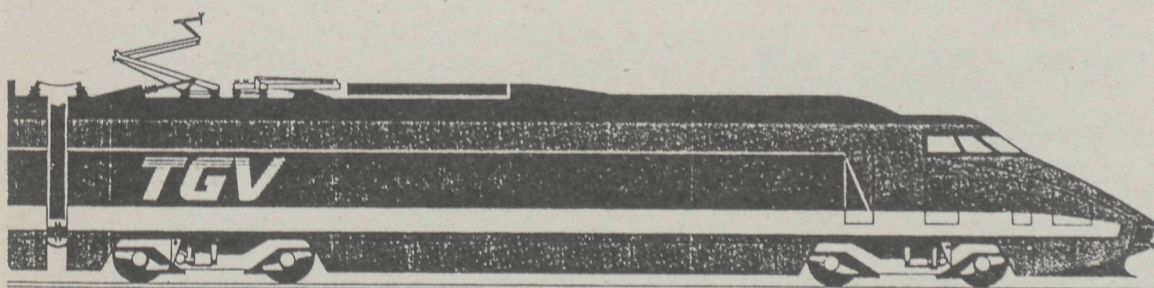
2° Als men denkt het minidekreet te moeten blijven toepassen, dan moet men zeer dringend de lijst van de hinderlijke inrichtingen van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming koppelen aan de verschillende zoneringen van het gewestplan. Het best kan dit gebeuren door het opstellen van een skorekaart. Op basis van deze skores zou men dan kunnen besluiten tot het vergunnen van een bepaalde uitbreiding in een welbepaalde zone of niet. In een "ontwerpbesluit van de Vlaamse Exekutieve houdende nadere maatregelen betreffende de milieuvergunning" wordt deze verbinding ruimtelijke ordening-leefmilieu ook niet gelegd.

3° De hele problematiek van de toepassing van het minidekreet is dezelfde als deze van de gewestplannen: het ontbreken van enige vorm van grondbeleid. De juridische middelen zijn echter wel voor handen in de vorm van de artikels 39 tot en met 42 van de wet van 1962 op de stedenbouw.

4° Het minidekreet stelt ook weerom het probleem van de efficiëntie van het openbaar onderzoek. Een goed openbaar onderzoek veronderstelt dat er met de opmerkingen van de belanghebbende in de besluitvorming rekening wordt gehouden. Om dit te bereiken kan men best denken aan het invoeren van antwoordplicht voor de overheid ten opzichte van de belanghebbende. Men kan ook besluiten dat deze minidekreetafwijkingen moeten voorgelegd worden aan de gemeentelijke adviescommissies.

Leo Van der Vliet
planoloog - Vlaamse federatie voor planologie

WAT RUIST ER DOOR HET STRUIKGEWAS...



Doel van dit artikel is tweëerlei. Ten eerste simpelweg informatie geven. Wij maken het nu al ruim 2 jaar mee dat de verantwoordelijke minister De Croo een mistgordijn optrekt rond het probleem TGV. Het parlement noch betrokken groepen (milieu, verbruikers, landbouw, bewoners van betrokken gebieden...) slaagden erin om enige relevante informatie los te krijgen van de minister, laat staan dat er enige inspraak werd voorzien. Toch kondigde minister De Croo aan om in juli een (definitieve) principesbeslissing te zullen nemen over het al dan niet aanleggen van een snelspoor in ons land. De overeenkomst over de aanleg van de Chunnel tussen Frankrijk en Groot-Brittannië speelt hierbij hoogstwaarschijnlijk een katalyserende rol. Een beslissing dus, terwijl het gros van de betrokken bevolkingsgroepen in feite niet goed weet waarover het gaat.

Het dient gezegd: over de TGV bestaan nogal wat misverstanden. Deze manier van werken roept flink wat tegenstand op. De burgers van 1986 zijn nu eenmaal geen "onnozele kinderen" meer. Informatie dus.

Een tweede doel is een aantal kritische bedenkingen vanuit de milieuhoeck te formuleren bij het TGV-project in ons land. Over het TGV-project zijn immers een aantal zeer fundamentele vragen te stellen, die o.i. eerst dienen beantwoord, vooraleer een definitieve beslissing kan genomen worden. Zeker in ons Belgique de papa, met de specifieke (wan)toestanden op bijvoorbeeld het vlak van ruimtelijke ordening, rijzen er vragen (om nog maar te zwijgen over bijvoorbeeld de kommunautaire touwtrekkerij) waarop een antwoord dient geformuleerd. Tot nu toe waren de antwoorden zeer pover. Een aantal vragen werden zelfs helemaal niet gesteld. De fundamentele bedenking die hierbij rijst is: waarop baseren de beleidsmensen zich eigenlijk om een beslissing te nemen? Wij zijn ervan overtuigd dat dit de hamvraag is rond heel dit artikel.

I. HET PRINCIPE

Een TGV (Train à Grande Vitesse) is een speciaal gekonstrueerde trein die in een bedding rijdt. Een zogenaamde Ligne à Grande Vitesse (LGV) verbindt 2 agglomeraties met elkaar. Voor de veiligheid zijn er geen overwegen, maar wel veel kunstwerken (bruggen, tunnels), wat een dure investering betekent. Een snelheid van maximaal 300 km/u. is haalbaar. Maar de meest rendabele snelheid schommelt rond 260 km/uur. Snel dus. Zeer snel. Interessant om te weten is ook dat een TGV-stel zonder problemen op bestaande spoorlijnen kan rijden. In dat geval kan hij niet zijn topsnelheid halen, wel 150 à 170 km/uur.

De milieubeweging is sinds jaar en dag een principieel voorstander van een degelijk uitgebouwd openbaar vervoer als alternatief voor een ongebreideld autoverkeer dat milieu- en ruimtevreterend is, en dat de steden bijzonder onleefbaar heeft gemaakt en grotendeels nog maakt. Elke troef die het openbaar vervoer in handen kan krijgen tegenover het autoverkeer is dus mooi meegenomen. In dit kader bezit de TGV duidelijk een pro-argument. Indien de grote centra bereikbaar worden met de trein op korte tijd, zal men minder geneigd zijn om de auto te nemen. Een ontegensprekelijk pluspunt dus.

De TGV heeft echter nog een troef: hij vormt een alternatief voor het korte en middellange (zo'n 400 à 1000 km) afstandsverkeer met het vliegtuig. Dit vliegverkeer is immers erg milieu-onvriendelijk. De luchtvervuiling en het energieverbruik tijdens de vlucht (de TGV zou zo'n 5x minder energieverbruik hebben over dezelfde afstand als een vliegtuig van het Airbustype), de geluidshinder en het ruimtegebruik rond de vlieghavens is erg problematisch. De TGV vormt voor dit soort trafiek ontegensprekelijk een alternatief: zo daalde het luchtverkeer Parijs-Rhône-Alpen met 30% sedert 1981 (m.a.w. sinds het bestaan van de TGV-lijn Parijs-Lyon).

Een ander pluspunt zou zijn dat een TGV minder geluidsoverlast zou veroorzaken dan een autostrade, een vliegtuig en de klassieke treinstellen. Door zijn hoge snelheid is een TGV immers zeer snel voorbij zodat de geluidsoverlast van zeer korte duur is. Daardoor zou een TGV-stel ook minder schokken teweegbrengen.

Toch schijnt - zo bleek op het internationale colloquium inzake TGV op 7 april jl. - hiervan nog geen uitsluitsel te bestaan. Er wordt tussen deskundigen nogal geredetwist over de gebruikte meetmethodes, enz...

Tenslotte wijzen wij erop dat er langs Duitse kant een alternatief systeem bestaat voor een snelspoorverbinding, nl. de magnetische ophanging. Hierbij gaat het om treinstellen die hoge snelheden halen aan zwevende rails. De constructies rusten op pijlers, waaraan het treinstel letterlijk hangt, zowel boven- als ondergronds. Hierbij wordt geen wielaandrijving gebruikt maar gebeurt alles via elektromagneten. Met dit systeem kan men nog hogere snelheden halen (300 à 500 km/uur), en het zou nog milieuvriendelijker zijn. Door het systeem van ophanging wordt minder ruimte in beslag genomen. Ook de geluidshinder zou minimaal zijn (geen

rolgeluid). Daar tegenover staat dan wel de vraag hoe deze hangrailconstructie met pilaren integreerbaar is in het landschap. Zal men b.v. woonkernen "overvleugelen"? Dat zou heel wat problemen met zich meebrengen. (cfr. hoogspanningsleidingen). Dit systeem zou echter pas over ten vroegste 3 jaar rijp zijn voor toepassing, terwijl de Franse TGV beschikbaar is. In heel de discussie over de TGV-Noord wordt dan ook nauwelijks aandacht geschonken aan dit systeem en minister De Croo heeft het steeds en uitsluitend over de TGV als hij praat over het project dat ons land betreft. Wij laten de optie van magnetische ophanging dan ook verder buiten beschouwing.

II. DE TGV IN ONS LAND

Als we spreken over TGV in ons land, dan spreken we over de verbinding Parijs-Brussel; Brussel-Keulen; Brussel-Amsterdam. (Zie bijgevoegde kaart).

Op de verschillende varianten in de trajecten met hun specifieke problemen wordt later ingegaan. Eerst even wat algemene informatie. Uit de bijgevoegde kaart blijken er nogal wat varianten te bestaan om de vermelde verbindingen tot stand te brengen en het is logisch dat de gekozen tracés een weerslag zullen hebben op het TGV-dossier. Zo zijn er o.m. de gevolgen voor de tijdsduur van de reis.

A. TIJDWINST

Wat de tijdswinst betreft (de TGV-troef bij uitstek) zijn volgende cijfers erg leerrijk.

Huidige beste tijd

Parijs-Brussel	147'
Brussel-Keulen	145'
Brussel-Amsterdam	179'

TGV

Parijs-Brussel	60' (rechtstreeks) winst: 87' (-59%) 85' (stop te Lille) winst: 62' (-42%)
Brussel-Keulen	44' (rechtstreeks) winst: 101' (-70%) 103' (stop te Aken en Luik) winst: 42' (-29%)
Brussel-Amsterdam	56' (rechtstreeks) winst: 117' (-68%) 137' (stop te Antwerpen) winst: 36' (-21%)

Naargelang het gekozen tracé, zijn er op rechtstreekse verbindingen inderdaad fikse tijdswinsten te realiseren. Van de andere trajecten zijn de gerealiseerde tijdswinsten veel minder spectaculair en rijst de vraag of die geringere tijdswinst opweegt tegen de reusachtige investering die een snelspoor vereist. Bovendien zijn er een aantal typisch Belgische situaties die het

kiezen van een rechtstreeks tracé allesbehalve evident maken, zodat de voorgestelde tijdswinsten in feite louter theorie worden.

B. KOSTPRIJS

De kostprijsramingen voor dit project lopen nogal uiteen: in het huidige stadium van het dossier is dit begrijpelijk (wat het des te onbegrijpelijker maakt dat men naar een beslissing wil in juli), daar men nog niet beschikt over gedetailleerde kostprijsberekeningen. Toch worden volgende cijfers naar voor geschoven: gaande van 66,8 miljard voor België in zijn geheel (als minimum) tot zo'n 100 miljard, afhankelijk van het gekozen tracé.

Voor de tracé's die het Vlaamse gewest doorkruisen schat men de kostprijs als volgt:

-de tracé's $N_2 + O_2$: 43 miljard fr. (+ verbinding Brussel).

-de tracé's $No + O_0$: 60 miljard fr.

-de tracé's $No + O_1$: 53 miljard fr.

Dit zijn voorzichtige schattingen, omdat veel afhangt van o.m. de wijze waarop Brussel doorkruist wordt. Alleszins is duidelijk dat het om gigantische bedragen gaat. (ter vergelijking: de totale jaarlijkse ontvangsten van de NMBS bedragen $\pm$ 30 miljard fr.).

Definitieve cijfers zullen pas gekend zijn, eenmaal men over gaat tot de aanbesteding der werken... en dan nog. De ervaring leert dat bij dergelijke infrastructuurwerken de eigenlijke financiële last veel hoger ligt dan geraamd, door allerlei onvoorziene omstandigheden.

De vraag die hierbij rijst is vanwaar dat geld moet komen: indien de overheid het nodige geld moet opbrengen is het gevaar zeer reëel dat de investeringen in het "normale" treinverkeer zullen lijden onder het TGV-prestige-project, zodat de algemene verbetering van het openbaar vervoer op de helling komt te staan, zeker nu de overheid krap bij kas zit. En wat zal er over blijven van het principe van "openbaar" vervoer, indien privékapitaal de zaak opknapt? Maar dat is een andere discussie.

Deze miljardendans komt waarschijnlijk duizelingwekkend over. De logische vraag hierbij is, of heel deze investering wel voldoende rendabel zal zijn en dus verantwoord. Algemeen wordt gesteld dat een rendabele TGV-lijn, 6 miljoen reizigers per jaar nodig heeft. Wat de verbinding Parijs-Brussel betreft voorziet men weinig problemen op dit vlak (ramingen: 6 à 9 miljoen reizigers per jaar). Wat de verbindingen met Keulen en Amsterdam betreft zijn de verwachtingen veel minder rooskleurig. Voor beide verbindingen schat men het aantal reizigers op 3 à 4 miljoen per jaar. Een weinig hoopgevend perspectief.

Een andere kwestie die mogelijke toekomstige gebruikers zal interesseren is: zal een TGV-ticket betaalbaar blijven? Men schat dat de kostprijs van een TGV-ticket 20% hoger zou liggen dan een klassiek ticket. Langs de andere kant rekent men op een daling met 10% op de kostprijs van vliegtuigtickets op verbindingen waar de TGV konkurrentieel is. M.a.w. de TGV wordt in bepaalde kringen beschouwd als een konkurrent om prijzen te drukken en de vraag rijst of

dit wel strookt met een door ons gewenst ontmoedigingsbeleid voor korte afstandsvluchten. Het risico bestaat dat luchtvaartmaatschappijen overschakelen op nog meer en goedkopere vluchten om de TGV te bekonnkurren. Met een omgekeerd effect als resultaat. Meer zelfs: men kalkuleert dit verschijnsel reeds in. Verder hangt de kostprijs van TGV door ons land nauw samen met de oplossingen die men zoekt voor een aantal knelpunten. Een eerste Belgisch knelpunt is Brussel.

C. HET PROBLEEM BRUSSEL

Brussel zorgt voor flink wat kopbrekens op tal van gebieden, en niet in het minst voor wat de TGV aangaat. Er bestaan een aantal scenario's om dit probleem te omzeilen of beter te ondergraven. Het ene is al duurder dan het andere. Alleszins moet het Brusselse Zuidstation (het aankomststation voor het verkeer komende van Parijs) aangepast worden. Geraamde kostprijs: 1,5 miljard fr. Om de aansluiting te maken met het Noorden en het Oosten, heeft men 3 mogelijkheden:

-Bestaande Noord-Zuid verbinding: is bruikbaar vermits de TGV ook op normale sporen kan rijden. Dit betekent dan wel dat 2 sporen permanent beschikbaar moeten zijn voor TGV-stellen, zodat slechts 4 sporen beschikbaar blijven voor het andere treinverkeer, dat in feite de huidige 6 sporen broodnodig heeft om min of meer vlot te kunnen verlopen. Hiermee belanden we weer bij het probleem dat het TGV-project de normale treingebruikers (pendelaars) zal benadelen en nog meer beroven van een goede bediening. De TGV zou hier een negatieve invloed hebben op het overige openbaar (trein)vervoer.



-Een **nieuwe tunnel** onder of naast de bestaande N-Z verbinding. Geraamde kostprijs: 6-8 miljard fr.

-Een **gloednieuwe tunnel** onder Brussel door: van het Zuidstation naar het Josaphatpark (Schaarbeek) waar de TGV zou bovenduikelen. Geraamde kostprijs: 10 miljard fr.

Over de weerslag van de twee laatste alternatieven kwa trillingen en andere hinder voor de nu zo al geplaagde hoofdstedelijke bewoner, zullen we het hier niet hebben.

Het Brusselse mollepijpprobleem zal alleszins niet eenvoudig op te lossen zijn en bovendien een ernstige meerkost met zich meebrengen. Daarmee is de kous niet af voor de Brusselse regio, want ook onze nationale luchthaven Zaventem zorgt voor kopbrekens.

D. ZAVENTEM

Een hamvraag is: moet de TGV een rechtstreekse verbinding hebben met de nationale luchthaven van Zaventem? Het zou natuurlijk een grote troef zijn voor de TGV om rechtstreeks aan te sluiten op het vliegverkeer van Zaventem (time is money) voor de grote internationale verbindingen. Zeker als men in Frankrijk hardop denkt dat de luchthaven van Orly en het Nederlandse Schiphol een rechtstreekse aansluiting zou moeten hebben op de TGV-lijn, kan België niet achterop blijven en zal Zaventem moeten aansluiten op de TGV. Het feit echter dat ons land maar een voorschoot groot is speelt daarbij zwaar in het nadeel: een TGV realiseert immers slechts tijdswinst over grote afstanden. Dus hoe minder stopplaatsen hoe beter. Zeker als men weet dat een TGV ± 20 km nodig heeft om op topsnelheid te komen en ± 17 km om tot stilstand te komen, wordt elke stopplaats een ernstige handicap om de zo geroemde tijdswinst te realiseren. In deze redenering wordt een stop te Zaventem minder interessant.

Een aantal berekeningen leveren ons het volgende op: het tracé Brussel(Noord)-Antwerpen(Centraal) (indien een stop te Antwerpen voorzien zou zijn) bedraagt 46 km langs de bestaande lijn (m.a.w. het tracé No): d.w.z. dat onder normale omstandigheden de TGV amper over 9 km - amper 1/5 van het traject - zijn topsnelheid zou kunnen halen. Indien men een ommetje langs Zaventem maakt, wordt de afstand Zaventem-Antwerpen ± 41 km, en zou onze TGV amper over 4 km (amper 1/10 van de totale afstand) ten volle kunnen doorrijden. Ook in de richting Luik is op die manier het sop de kool niet meer waard. De afstand Brussel-Luik bedraagt 100 km. Dus: normaliter kan de TGV hier toch over ± 63 km voluit gaan. Met een stop te Zaventem wordt daarvan nog eens 12 km afgesnoept, m.a.w. de TGV kan op dit traject slechts over 50% van de afstand op topsnelheid rijden. En dan wordt het tijdsverlies voor het in- en uitstappen van de passagiers in Zaventem nog niet eens meegerekend.

Met het voorgaande zitten we echter al volop bij een typisch Belgische inrekening, nl. de kommunautaire tegenstellingen en de daaruit voortvloeiende problemen (ook voor TGV).

E. WAALS-VLAAMS EVENWICHT

Hoe meer stopplaatsen hoe minder interessant een TGV wordt, maar we leven in België en het Vlaams-Waalse evenwicht moet en zal gerespecteerd worden. Nu al schreeuwt men, na het kollokwium van 7 april in Brussel, in industriële kringen van Luik moord en brand indien de TGV la cité ardente niet zou aandoen (pikant detail: een groep Luikse industriële organiseerden zelfs een groepsreis per autobus om in Parijs even de TGV naar Lyon te nemen en vandaar terug te keren naar Luik...per vliegtuig!). Bovenstaande berekening is blijkbaar niet besteed aan die kringen, die alles in het werk zullen stellen om de TGV naar Luik te krijgen. En als de TGV in Luik zal stoppen, dan zijn wij geen Belgen meer indien Antwerpen ook niet zou aangedaan worden.

Stopplaatsen te Brussel, Zaventem, Luik, Antwerpen... het lijkt eerder een TGV-omnibus te zullen worden, tegen de TGV-logika in. Men stelt immers dat de aanleg van een TGV-lijn pas interessant is, als men 2 agglomeraties van ± 1 miljoen inwoners kan verbinden over een behoorlijke afstand. Deze voorwaarde lijkt ons bij bovenvermeld scenario onbestaande. Kan men dan nog eigenlijk wel van een Train à Grande Vitesse spreken?

F. GEWESTPLANNEN EN PLANNING

Een ander niet te onderschatten aspect bij heel dit dossier is het bestaan van de gewestplannen. Zo'n gewestplan moet ook de hoofdvoorzieningen aangeven, dus ook de spoorwegen, zowel de bestaande als de aan te leggen lijnen. Waar men voor de aanleg van een TGV-lijn bij bestaande tracés van verkeersinfrastructuur gebruik zou kunnen maken van de hierbij op het gewestplan voorziene reservatiezones en nutsvoorzieningsstroken wordt het een ander paar mouwen waar een volledig nieuw tracé aangelegd moet worden. Hiervoor zijn immers geen voorzieningen op het gewestplan aangeduid. Wij waarschuwen op voorhand ook al bepaalde slimmerikken die gebruik willen maken van art. 20 van het KB van 28/12/72 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen. Dit artikel zegt immers dat bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen ook buiten de daarvoor speciaal bestemde gebieden kunnen worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het gebied. Een spoorweg is toch een openbare nutsvoorziening nietwaar. De Raad van State sluit dit echter uit. Er blijft dus juridisch maar één korrekte uitweg over om de tracés van de TGV-lijnen op een wettelijke manier op de gewestplannen ingetekend te krijgen en de nodige bouwvergunningen te kunnen afleveren. Dat is het in herziening stellen van de gewestplannen; een niet zo eenvoudige procedure die al vlug zo'n 2 jaar aansleept. Een extra hindernis voor de TGV-planners in dit lage landje bij de zee. En dit planningsonderdeel is nog lang niet alles.

De TGV-planners voorzien zelf tussen het nemen van een beslissing om de TGV aan te leggen en het effectief in gebruik nemen van de spoor-

lijn een tijdsspanne van minimaal 10 à 11 jaar. Typisch voor ons land is dat men hierbij geen rekening houdt met hogervermeld probleem, dit in tegenstelling met onze noorderburen waar men dit alles wel degelijk inkalkuleert.

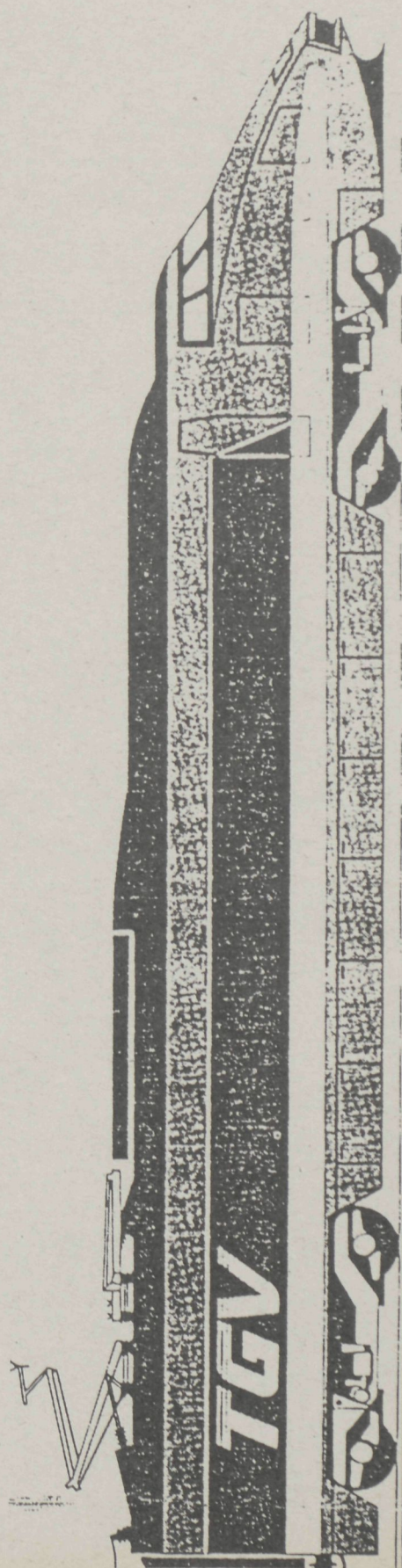
De planning en de rompslomp met de plannen vormt dus eveneens een zware belasting voor heel het TGV-projekt, zeker met de internationale implicaties van de TGV-verbindingen. Er zijn immers een aantal internationale samenwerkingsakkoorden te ondertekenen en te ratificeren, en dat neemt eveneens heel wat tijd in beslag.

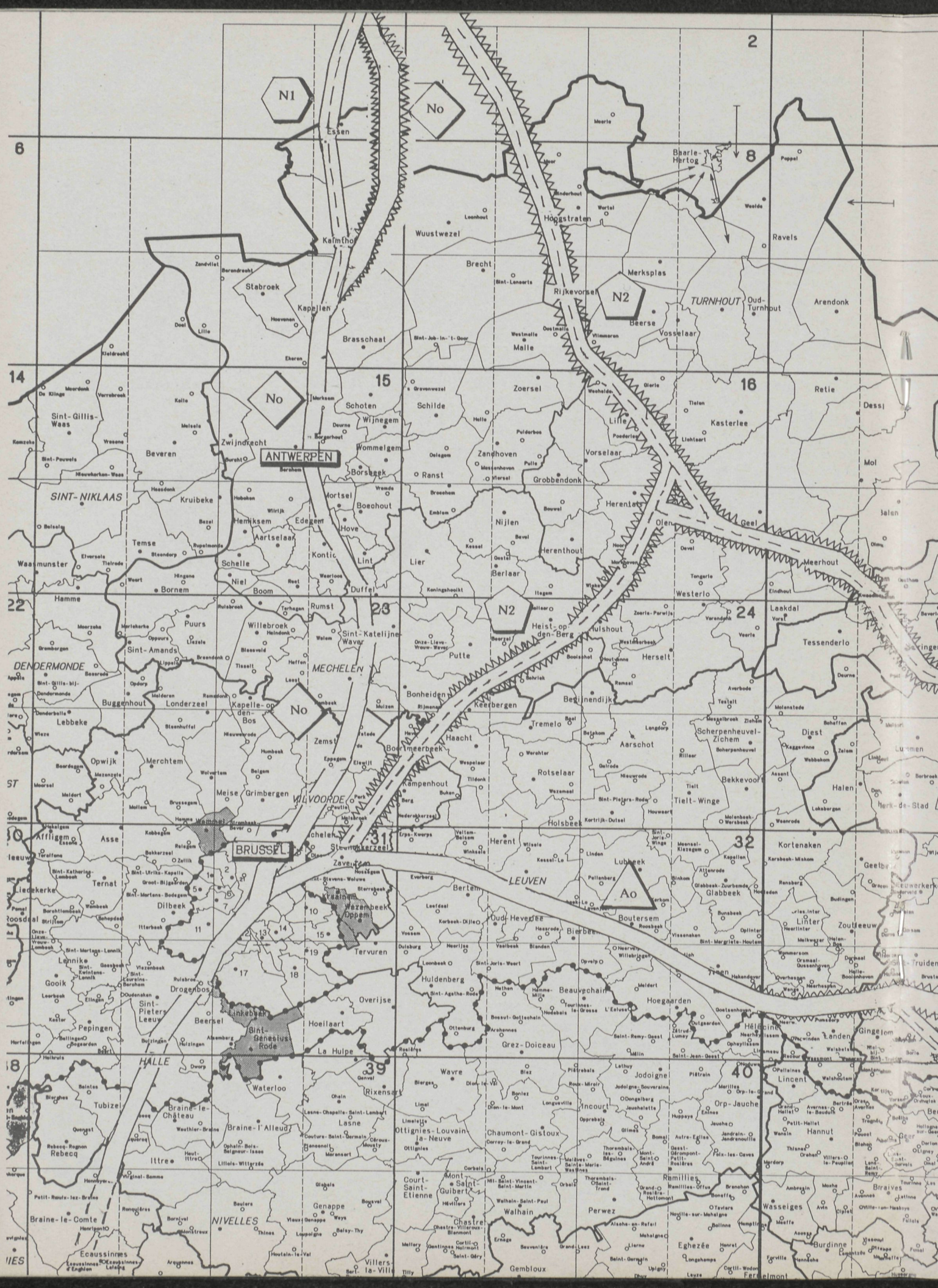
Typend voor heel de behandeling van dit TGV-dossier is de geheimzinnigheid waarmee heel dit dossier nu al zo'n twee jaar omgeven wordt. En de toekomst voorspelt niet veel goeds wat de inspraak betreft. Enkel de Nederlanders voorzien in hun planningsprocedure een specifieke overlegfase waarbij de betrokken gemeentebesturen geraadpleegd zullen worden. In België is daar helemaal geen sprake van.

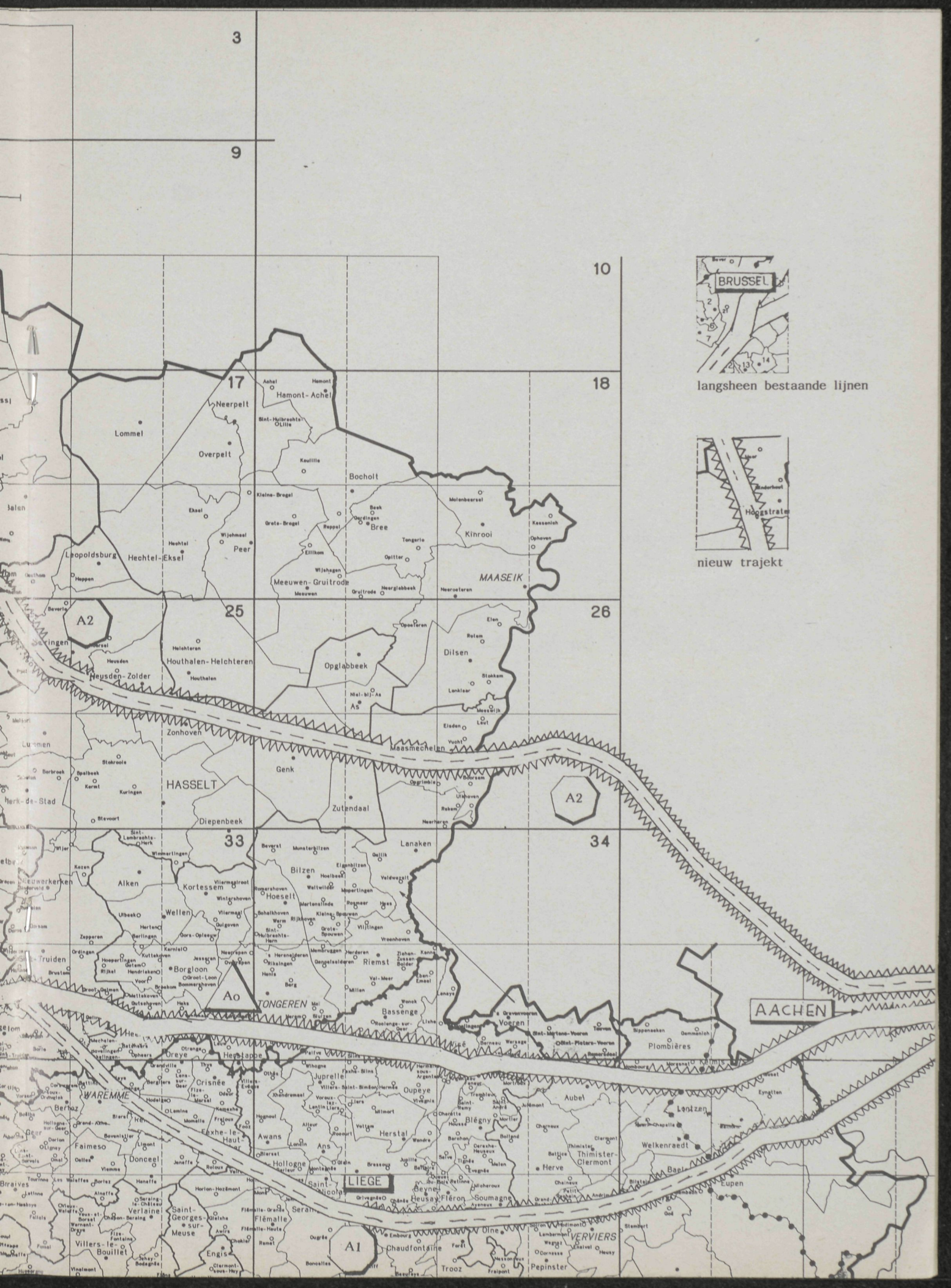
III. DE TRACES EN HUN VARIANTEN... MET HUN WEERSLAG OP DE RUIMTE EN HET MILIEU.

Om zich hiervan enig idee te vormen moet men voor ogen houden dat de aanleg van een TGV-lijn zo'n 15 m in beslag neemt in de breedte (2 richtingen uiteraard). Indien men echter langs weerskanten een bedieningsweg voorziet, heeft men een strook grond nodig van ± 25 m breedte. Niet niks dus, zeker als men weet dat de voornoemde cijfers gelden op voorwaarde dat de TGV-lijn wordt aangelegd ter hoogte van het maaiveld. Indien men reliëfverschillen moet overbruggen - met een maximumhelling van 2% om de TGV toe te laten tegen zijn normale snelheid te rijden - moet men de klasieke taluds aanleggen, zodat de ingenomen ruimte groter wordt dan de vereiste 15 m spoorbreedte. Indien men door een sterk heuvelend landschap gaat, dient men zijn toevlucht te nemen tot de aanleg van tunnels of van ferrodukten op betonnen palen. Een spoorlijn van dergelijke breedte neemt over 100 km dus zo'n 250 ha in beslag (in het geval van aanleg met bedieningswegen). Op zichzelf niet zo vreselijk veel, maar het is toch opnieuw 250 ha dat afgeknabbeld wordt van landbouwareaal, open ruimte, ...

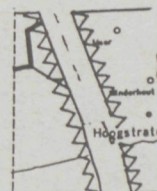
Bij de tracés, die niet de bestaande infrastructuur volgen en waarbij dus een volledig nieuwe infrastructuur dient aangelegd (en dit is zeker het geval bij het tracé N₂-O₂, de zgn. driehoek van Herentals), betekent dit zondermeer een fikse aantasting van de open ruimte, die in dit dichtbevolkt landje al zo erg op de proef gesteld is. Dit geldt eveneens voor het tracé Oo, dat het zuiden van Limburg zou doorsnijden. Ook moet men de landschapsschennende invloed van een LGV-lineaire structuur niet onderschatten. Aangezien men geen overwegen toelaat, zijn heel wat kunstwerken (tunnels, bruggen,...) noodzakelijk. Dat is niet alleen duur, maar dat betekent eveneens zeer ingrijpende veranderingen in het landschap. Bovendien moet men inkalkuleren dat het uitvoeren van dergelijke grootschalige infrastructuurwerken (soms onherstelbare) schade aanricht aan ekologisch waarde-







langsheen bestaande lijnen



nieuw traject



De ASLK heeft aan alles gedacht. Ook aan het ondenkbare.

Een zwaar ongeval. Het kan iedereen overkomen. Niemand is veilig voor de grillen van het noodlot. Noch voor de financiële nasleep ervan. Daarom doet u er goed aan uw voorzorgen te nemen. Met de nieuwe Depositoverzekering van de ASLK. Die zorgt voor het broodnodige geld om het gezin, na zo'n zwaar ongeval door die eerste moeilijke maanden heen te helpen. Hoe hoger de tegoeden die u gemiddeld aanhoudt op uw spaar- en zichtrekening, hoe hoger de uitkeringen. Loop gerust eens langs bij uw agentschap voor meer informatie.

Depositoverzekering

ASLK 
we doen met je mee

volle gebieden, over een veel grotere oppervlakte dan door het eigenlijke tracé zelf.

Maar zelfs als men bestaande infrastructuur volgt (zowel spoorlijnen als autowegen) dan nog zijn de problemen niet te onderschatten, zeker als men hierbij door of rakelings langs woonkernen en sterk verstedelijkte gebieden moet. Een gedetailleerd onderzoek voor de verschillende trajecten op het grondgebied van het Vlaamse gewest, doet vragen rijzen over hoe men die tracés "aanvaardbaar" - zoals dit in het vakjargon heet - zal kunnen maken voor mens en milieu.

A. TEN ZUIDEN VAN BRUSSEL (F1)

Hoewel het ons in Vlaanderen misschien op het eerste gezicht minder aanbelangt, is het vermeldenswaard dat men op Frans grondgebied twee variëteit plannen heeft. Eerst hebben zij een tracé uitgetekend dat vrij rechtstreeks en zonder tussenstop naar Brussel gaat. Een tweede tracé zou ten westen lopen. Daarbij zou Rijsel (Lille) als tussenstop worden voorzien. Met de beslissing tot aanleg van de Chunnel tussen Engeland en Frankrijk, wordt de tweede mogelijkheid naar voor geschoven. In Rijsel zou aangesloten worden op de spoorlijn richting Chunnel. Dat men in de Oostendse regio het hart vasthoudt voor de sociaal-ekonomische weerslag van deze nieuwe verbinding met Engeland is niet onbekend. Het lijkt ons minstens bedenkelijk dat de aanleg van een TGV-lijn door ons land de tewerkstelling in onze eigen

kuststreek mee zou helpen afbouwen. Wat het Vlaamse gewest aangaat, volgt het tracé F1 de bestaande spoorlijn Parijs-Brussel. Dit betekent echter wel dat de woonkernen van Lembeek, Halle (met heel de problematiek van het station van Halle), Buizingen, Lot en Ruisbroek extra belast zullen worden (om nog te zwijgen van de nodige onteigeningen). Bovendien zouden een aantal natuurgebieden, zowel ten Z.O. van Halle-centrum als ter hoogte van Buizingen aangevreten worden. In dit reeds zwaar geteisterd en zwaar belast gebied is het zeer de vraag of de TGV-hinder er nog bij kan genomen worden. Bovendien bestaat het gevaar dat gezien de smalle speelruimte waarover men beschikt, de TGV-lijn zou aangelegd worden **ten koste van** de bestaande infrastructuur en dus ook ten koste van het regionaal treinverkeer.

Het knelpunt Brussel werd reeds hoger belicht.

B. HET NOORDELIJK TRAJEKT

1. No-tracé

Dit TGV-spoor, richting Amsterdam, volgt hoofdzakelijk de bestaande lijn Brussel-Antwerpen-Rosendaal. Enkel ter hoogte van Essen wordt een eventueel alternatief ontwikkeld, ten oosten van Essen.

Grote knelpunten vormen Mechelen en uiteraard Antwerpen, maar dit is lang niet alles. Indien men volledig de bestaande spoorlijn zou volgen dan rijzen er ernstige problemen voor de woonkernen van Vilvoorde en Weerde, wat de provin-

cie Brabant betreft. Voor het overige zou dit weinig aantasting betekenen omdat de spoorwegbedding hier voldoende breed is.

De stad Mechelen zal niet alleen voor moeilijkheden zorgen, omdat men nu eenmaal door de stad zou moeten, maar bovendien is er de fameuze bocht van Mechelen die een serieuze stop zou vormen voor de TGV. De huidige kronkel laat immers maar een 'slakkegangetje' van 100 km/u toe. Wil men die bocht wegwerken zo dicht mogelijk bij het bestaande tracé dan zijn de gevolgen voor Mechelen niet te overzien. Hogerop zullen de woonkernen van Duffel, Kontich, Hove, Mortsels, Borgerhout en Antwerpen zelf voor onoverzichtelijke problemen zorgen: massale onteigeningen, hinderproblemen van trillingen (ferroduct in Antwerpen-centrum!). Antwerpen-Centraal vormt dan nog een bijzonder probleem. De fameuze "middenstatie", zal de TGV-planners nog flink wat kopzorgen bezorgen. Want ofwel behoudt men het systeem dat Antwerpen-Centraal eind- en vertrekstation is (m.a.w. het huidige systeem), maar dan zorgt de aanleg van een LGV-bedding voor de hogervermelde problemen; ofwel laat men de TGV op het bestaande spoor rijden, tegen een tragere snelheid om elders aansluiting te zoeken op een TGV-lijn.

Sommigen denken echter onomwonden aan een komplette TGV-ondertunneling van Antwerpen waarbij deze ergens aan de noordzijde aansluiting zou zoeken op de bestaande tracés. Deze ondertunneling van Antwerpen wordt geraamd op 8 à 10 miljard fr. Een andere mogelijkheid die onderzocht wordt is om van Berchem-station de TGV-halte te maken en met een boog rond Antwerpen-centrum te gaan. Antwerpen-Centraal zou in dit scenario wegvallen als TGV-halte.

Ten noorden van Antwerpen worden eveneens twee varianten voorzien. Een eerste mogelijkheid is dat het tracé van de bestaande spoorlijn wordt gevolgd. Dit betekent echter ernstige problemen voor de woonkernen van Kapellen, Kalmthout-heide, Kalmthout en Essen. Ook zouden de bosgebieden van Kapellenbos verder aangevreten worden. Ter geruststelling: de Kalmthoutse Heide blijft buiten schot.

2. N1-tracé

Een tweede scenario (N1) voorziet dat ter hoogte van Kalmthout een TGV-spoor wordt aangelegd ten oosten van het bestaande spoor. Deze TGV-lijn zou door het uiterste oosten van de meest westelijk gelegen "bult van België" richting Roosendaal koersen. Dit project houdt echter grote risico's in voor het milieu. Niet alleen dreigen twee (weliswaar kleinere) dorpskernen van Achterbroek en Nieuwmoer getroffen te worden, maar ook een aantal parken en landschappelijk waardevolle landbouwgebieden ten oosten van Kalmthout zullen doorsneden worden.

De ergste bedreiging wordt wel gevormd voor de aanwezige natuurgebieden (Wolfsheuvel), de landschappelijk waardevolle gebieden en de agrarische gebieden met ecologische waarde rond de Maatjes. Hogerop wordt het gebied van Essen-duinen bedreigd. Een groot gebied voor verblijfsrecreatie zou er eveneens moeten aan geloven.

Men kan rustig stellen dat de tweede versie

(N1) een ernstige aantasting zou betekenen van een nog relatief ongerept gebied.

3. De driehoek van Herentals

Een heel andere uitbouw van de TGV-lijn in Vlaanderen verloopt volgens de zgn. driehoek van Herentals. Dit plan houdt in dat de TGV-lijn richting noorden veel oostelijker komt te liggen en in de buurt van Herentals een afsplitsing kent naar het oosten (richting Keulen) en terug in noordwestelijke richting zijn weg zoekt naar Nederland.

4. N₂-tracé

Hoe de aansluiting op dit tracé vanuit Brussel zal gebeuren is allesbehalve duidelijk, rekening houdend met de verschillende mogelijkheden om door Brussel te geraken en de al dan niet aansluiting op de luchthaven van Zaventem. Aangezien deze aansluiting, gezien de plannen van de Nederlanders en de Fransen, wel degelijk tot de mogelijkheden behoort, zal de bediening van de luchthaven gedeeltelijk verlopen langs de bestaande spoorlijn van Brussel-Luik (met mogelijke problemen voor de bebouwde kom van Zaventem). Om de TGV-rups in staat te stellen zich verder naar het noorden toe te wurmen, zou een ondertunneling van de startbanen alleszins noodzakelijk worden. Dit houdt in dat het tracé doorheen Kampenhout en Berg over Boortmeerbeek naar Keerbergen zou gaan. Hierbij mijdt de LGV een zeer gevarieerd landschap met bos, villawijken, lintbebouwing, park-





zones en natuurgebieden. Ter hoogte van Boortmeerbeek zullen onvermijdelijk de natuurgebieden van de Dambeek en de landschappelijk waardevolle gebieden van de Dijlevallei met zijn restmeanders, doorsneden worden.

Verderop richting Heist-op-den-Berg en Herentals wordt vooral landbouwgebied getroffen. Maar het ontwijken van de dorpskernen van Wiekevorst, Noorderwijk en Olen zal voor ernstige problemen zorgen. Indien dit ten westen gebeurt worden o.m. het natuurgebied van de Potaerdschoek en de Warande (zeldzame groene vlakken in dit overwegend landbouwgebied) bedreigd. De westelijke zijde van de "driehoek van Herentals" passeert Herentals ten oosten en zal via uitgestrekte natuurgebieden als Schoutenheide, Heiberg en de Bosbergen zijn weg zoeken naar het noordwesten om richting Nederlandse grens te stevenen. Te noteren valt dat door bruuske reliëfverschillen ter hoogte van Bosbergen ferrodukten tot de mogelijkheden behoren.

Verderop naar het noorden richting Nederlandse grens worden in de buurt van Lille, uitgestrekte bos- en landbouwgebieden doorsneden, wordt raketings de dorpskom van Lille gepasseerd en raast de TGV door de natuurgebieden Karredongen en de Visbeek, alsook door het aansluitende recreatiegebied "De Breevennen". In de buurt van Vlimmeren wordt een landschappelijk waardevol landbouwgebied doorsneden. De bosgebieden van Koeschot en Oostmalle evenals de uitgestrekte weilanden van Meerlehoeven, ten zuiden van het Kempisch kanaal, worden doorsneden.

De dorpskern van Rijkvorsel wordt rakelings langs de westkant gepasseerd. In de buurt van Hoogstraten behoort het historische bos De Hees tot de bedreigde gebieden. Tot de grens doorsnijdt de TGV dan een uitgestrekt, praktisch homogeen landbouwgebied, waarbij evenwel landschappelijk waardevolle gebieden van de Heiakkers en de Blauwputten bedreigd worden. Ook de enkele natuur- en bosgebieden rond "Het Moer" zijn niet veilig.

C. OOSTELIJKE RICHTING

Wat het meest rechtstreekse tracé betreft bestaan er 2 varianten:

O1: vanaf Zaventem wordt aansluiting gezocht op de E5 die gevolgd zou worden tot Luik om dan via Verviers de aansluiting te maken naar Keulen.

O2: volgt de E5 tot ongeveer Walshoutem, waarna via een nieuw (meer rechtstreeks) tracé naar Keulen zou gereisd worden.

Bij de tweede variant wordt de stad Luik niet rechtstreeks aangedaan maar wel zo'n 15 km ten noorden gepasseerd (Visé). Daar zou dan aansluiting gezocht worden op het tracé van de zgn. Vervierslijn. Dit houdt echter in dat het uiterste zuiden van de provincie Limburg doorsneden wordt.

Wat zijn nu de consequenties van beide varianten? We beperken ons hier tot de gevolgen voor het Vlaamse gewest (wat het Waalse gewest betreft, laten wij het werk over aan onze Waalse collega's).

1. O1-tracé

Hier rijzen ernstige problemen om van de luchthaven van Zaventem de verbinding te maken met de bedding van de E5. Zeker zal de woonkern van Kortenberg ernstig geraakt worden, en ook de kern van Everberg loopt gevaar. Ook het uitgestrekte parkgebied rond het "Kasteel van de prins" riskeert op de een of andere manier doorsneden te worden. De TGV kan immers enkel zeer geleidelijke bochten nemen zodat elke te ontwijken hindernis een verschuiving van het tracé over een vrij grote afstand noodzakelijk maakt. Mogelijks gaat ook het laatste restje van het Hogerbos ten noorden van de E5 eraan en betekent het volgen van de E5 tot Bertem een verdere afknabbeling van een landschappelijk waardevol landbouwgebied.

Ten zuiden van Leuven vormt een verbreding van de bedding van de E5 met 15 of 25 m (of meer, er zal een afscheiding met de auto-weg noodzakelijk zijn) zondermeer een verdere degradatie van natuurgebieden de Rotspoel en Heverleebos. Verderop naar de taalgrens toe betekent de aanleg van een TGV-lijn, zoals gepland, de inname van vele hectaren landbouwgrond. Een landbouwgebied dat ter hoogte van Honsem, Hoegaarden, Outgaarden en Goetsenhoven tot aan de taalgrens te Opheysssem als landschappelijk waardevol wordt bestempeld. Ten zuiden van Walshoutem wordt eveneens landbouwgebied ingepalmd.

2. Oo-tracé

Indien voor het tracé O₂ de aftakeling gebeurt ter hoogte van Borgworm (Waremmes), dan raakt het nieuwe LGV-tracé nog even de provincie

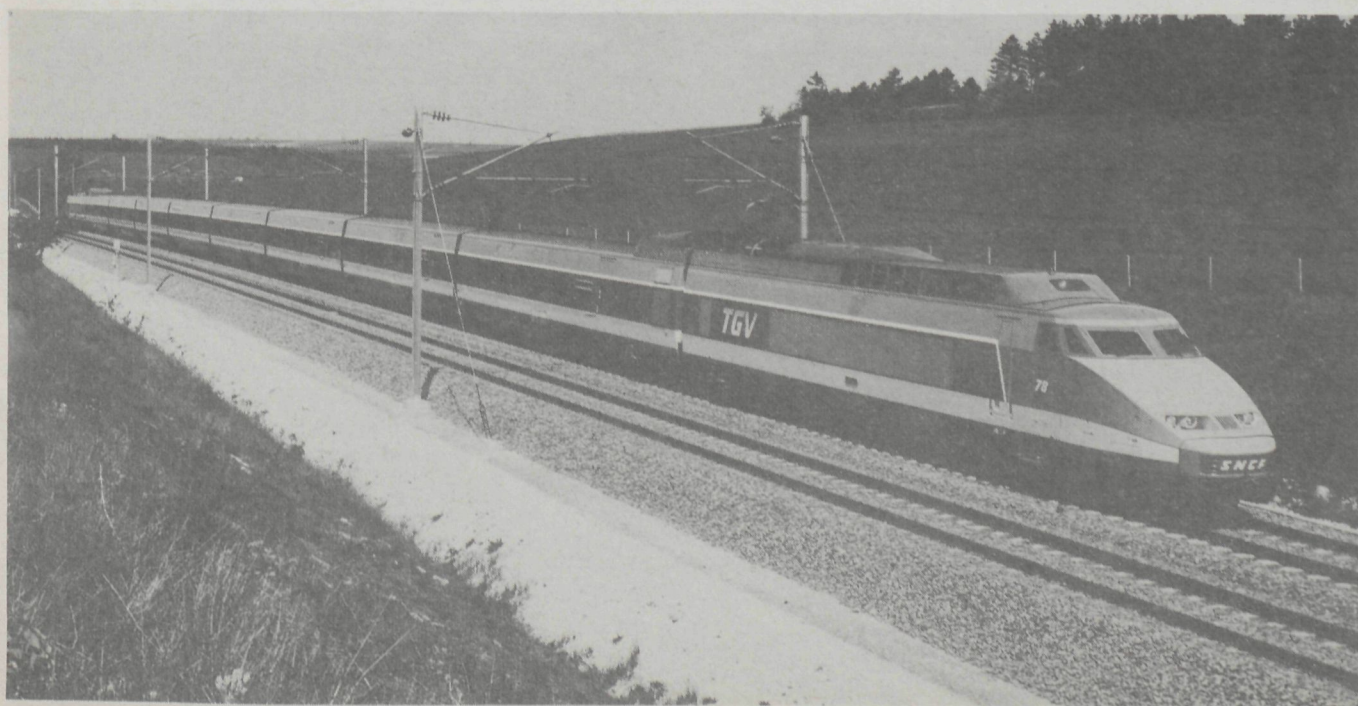
Limburg in het zuiden, waar het heuvelland rond Gelinden, de natuurgebieden van de Herkvallei en de landschappelijk waardevolle gebieden tussen Veulen en Horpmaal dreigen doorsneden of geraakt te worden. Verderop naar het oosten worden de landschappelijk waardevolle gebieden rond Vechmaal doorkruist en zullen de natuurgebieden van de Jekevallei nabij Rutten en het heuvelland tussen Rutten en Diets-Hem geraakt worden. Hier zou het tracé O₂ de provincie Luik binnenduikelen, maar is het gebied van het Vlaamse Gewest nog niet van de LGV vanaf: ook de Voerstreek wordt aangedaan door de LGV. Vanuit Visé wordt immers aansluiting gezocht op de lijn Welkenraedt-Verviers, die de Voerstreek doorkruist. Indien men het bestaande tracé volgt betekent dit dat de landschappelijk waardevolle gebieden rond Sint-Martens-Voeren aangetast zullen worden, en dat ook de dorpskern van Sint-Martens-Voeren rákelings gepasseerd wordt. Of de bestaande tunnel van Veurs, mits aanpassing, bruikbaar is, blijft onduidelijk. Naar verluidt denkt men in de richting van een nieuw aan te leggen tunnel onder het Veursbos. Verder naar het oosten toe wordt nog landschappelijk waardevol landbouwgebied doorsneden, wordt het parkgebied van het kasteel van Obsinnich met daarop aansluitende natuurgebieden "aangedaan". Voor de Voerstreek is het van belang in het oog te houden dat we hier te maken hebben met fel geaksidenteerd heuvellandschap met hoogten schommelend van 150 tot 250m, zodat er meer dan waarschijnlijk gebruik zal gemaakt worden van ferrodukten op betonnen paalkonstrukties om de steile hellingen binnen de LGV-perken te houden. Welke landschapsverloedering dit voor de prachtige Voerstreek met zich zal meebrengen, blijft een open vraag.

3. O₂-tracé (driehoek van Herentals-Keulen)

Om de LGV de bocht te laten nemen naar het oosten (men schat dat de zijden van de

zgn. driehoek van Herentals zo'n 6 km lengte zouden hebben om de TGV in staat te stellen tegen ± 220 km/u de bocht te nemen), en daar de aansluiting te maken met het Albertkanaal moet men ter hoogte van Noorderwijk door een fel versnipperd gebied met woonzones, militaire domeinen, industrieterreinen, landbouwgebieden, bos- en recreatiegebieden. Geen gemakkelijke opgave. Verderop naar het oosten volgt men dan wel bestaande infrastructuur (kanaal, autoweg...). Maar de aanleg van een LGV betekent dan toch opnieuw een extra-doorkruising van de natuurgebieden van de Grote Nete, ten zuiden van Geel. Verderop naar het oosten in de provincie Limburg wordt eerst nog een tijd de zone tussen autobaan en Albertkanaal gevolgd, maar ter hoogte van Paal worden hierdoor wel twee woonkernen nl. die van Terwant en Genenbos bedreigd. Ook boven het natuurgebied van de Winterbeek en landschappelijk waardevolle gebieden ten oosten van Paal, evenals het Gestels broek (ekologisch belangrijk) hangt een dreigende schaduw. Hier zou de LGV dan de as van het Albertkanaal verlaten om het tracé te volgen van de autoweg naar Aken-Keulen. Gezien de noodzaak van geleidelijke bochten worden hier een aantal natuurgebieden (Rangelbeek, Oude Molenbeek) bedreigd, en kruist men de autoweg om het tracé te volgen langs de zuidkant. Dit betekent dan wel de aanleg van de LGV door het reservaatgebied van het Vogelzangbos, en de natuurgebieden van de Geelberg ter hoogte van Zolder. Ter hoogte van Houthalen worden de landschappelijk waardevolle landbouwgebieden van Kolveren en Eikenen verder aangevreten en wordt het natuurgebied "Terhaagdoorn" verder aangetast. De LGV loopt zelfs door het natuurreservaat "De Teut" (!) en de daarop aansluitende natuurgebieden.

Verder richting Duitsland wordt, ten noorden van Genk, het passeren van de woon- en woon-



uitbreidingsgebieden de Vogelberg en Oud-Waterschei (Haneveld) problematisch. Ook het natuurgebied van de Stremerbeek wordt verder afgeknabbeld. Het bosgebied van de Horensberg en de natuurgebieden van het Bodembos worden geraakt. Verderop naar het oosten gebeurt hetzelfde met het bosgebied van de Grote Heide en het natuurgebied rond het Steleven. Ook de aansluitende bosgebieden met ekologische waarde ten oosten van het Steleven worden gedwarst, evenals het natuurgebied "Het Peerdsbos" (aansluitend op het reservaatgebied van de Mechelse Heide) en het waterwinningsgebied van Maasmechelen. Vlakbij de Nederlandse grens wordt de woonkern van Boorseme-Kotem met het aansluitend landschappelijk waardevol gebied, bedreigd.

Tot daar in een notedop wat, volgens onze bronnen en berekeningen de weerslag kan zijn van een aantal mogelijke tracés. Het is goed mogelijk dat er onnauwkeurigheden ingeslopen zijn maar er blijken heel wat kaarten in de omloop te zijn.

IV. KONKLUSIES

Dit artikel heeft allesbehalve de pretentie volledig te zijn: zo werd niet ingegaan op een aantal sociaal-ekonomische items die in de hele kontekst toch belangrijk zijn. Zo werd bijvoorbeeld de negatieve weerslag op de kusthavens eens de Chunnel-aansluiting gemaakt, de exploitatievorm (privé-, overheids- of gemengd bedrijf), de internationale komplikaties met deze transit-transportmethode niet verder uitgediept. Wij laten dit over aan anderen. Als milieukoepel, interesseerde ons uiteraard hoofdzakelijk het milieu-aspekt in de breedste betekenis van het woord. Uit dit oogpunt bekeken en op basis van het voorgaande, denken wij dat de milieubeweging tot een negatieve houding moet beslissen, en wel om volgende redenen: de TGV kan een troef betekenen voor een milieuvriendelijker openbaar vervoer **op voorwaarde** dat:

-het bestaande openbaar vervoer er niet onder lijdt kwa service en investeringen.

-het vliegverkeer op korte afstanden effectief ontmoedigd wordt. In de huidige kontekst is

het gevaar niet denkbeeldig dat een konkurrentieslag uitbreekt tussen beide vervoerstypes, zodat we in eerste instantie opgezadeld worden met nog meer korte afstandsvliegverkeer.

-ook de betwisting rond het al dan niet geruislozer zijn van de TGV tegenover het bestaand treinverkeer, doet veel vragen rijzen over de milieuvriendelijkheid van de TGV als vervoermiddel.

Dit gekombineerd met het grote aantal knelpunten en problemen die de aanleg van de verschillende LGV's ongetwijfeld met zich zal meebrengen (zeker in het dichtbevolkte Vlaanderen), de verdere aantasting van landschappelijke en natuurwaarden, de verdere afknabbeling van het landbouwareaal, zetten de zgn. milieuvriendelijkheid van de TGV nog verder op de helling.

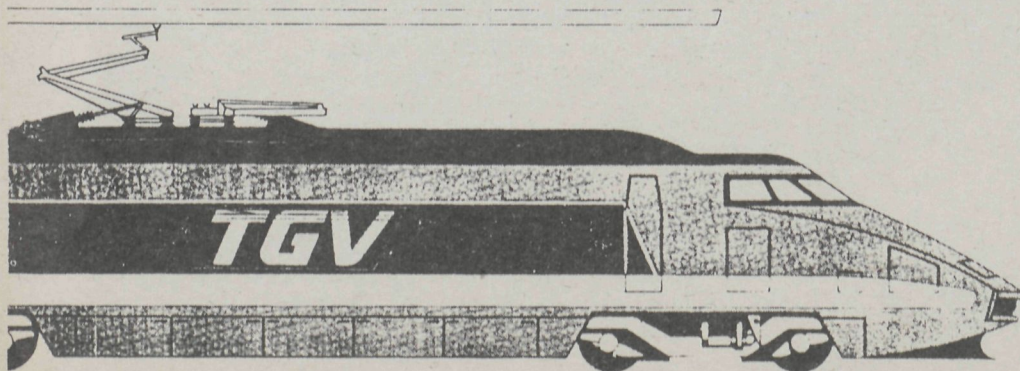
Daarom volgende konklusies:

-Vooraf moet een degelijke **kosten-batenanalyse** opgemaakt worden, die bewijst dat de TGV in Vlaanderen rendabel zal zijn en die de hoge investeringskost rechtvaardigt. Hierbij moeten bij de kosten **alle** kosten (ook de maatschappelijke) ingekalkuleerd worden.

-Deze kosten-batenanalyse moet gekombineerd worden met een **MER** (milieu-effekt-rapport waarin de weerslag van een dergelijk projekt op het milieu in de breedste zin van het woord wordt berekend) voor **alle** tracés en hun varianten. De EG-richtlijn terzake voorziet dergelijke verplichting voor grote infrastructuurwerken.

-Over heel het probleem moet een grote **informatie- en inspraakronde** georganiseerd worden met de bevolking van de betrokken (of mogelijk betrokken) gemeenten en de belangengroepen (gebruikers openbaar vervoer, landbouworganisaties, milieuverenigingen...).

Indien deze 3 voorafgaande voorwaarden niet vervuld zijn, is elke positieve beslissing van de verantwoordelijke politici uit den boze en onverantwoord. De milieubeweging moet dan onvoorwaardelijk **NEEN** zeggen tegen de TGV door Vlaanderen; Op die manier is het snelspoor-projekt slechts een megalomaan prestigeprojekt van enkele politici die zeer weinig poten hebben om op te staan bij de verantwoording van hun plannen!



* Vanaf 1 januari 1988 zullen de Europese producenten van DDT, pentachlorophenol en koolstoftetrachloride rekening moeten houden met de Europese richtlijn betreffende grenswaarden en kwaliteitsnormen voor de lozing van deze drie gevaarlijke stoffen in de EG-waters. De twaalf milieuministers, op 6 maart jl. in vergadering in Brussel, aanvaardden het principe van een Europese richtlijn om deze lozingen te beperken met de bedoeling de wateren te beschermen tegen deze schadelijke stoffen. Het eerste deel van de richtlijn bepaalt het technische en administratieve kader dat toepasselijk is voor al deze stoffen en dat het de Europese wetgevers het werk op dit vlak moet vergemakkelijken.

* De twaalf milieuministers zijn het eens geworden over de **verstrenging van de controle van het transport over de grenzen heen van gevaarlijk afval**. Iedereen was verbaasd dat het voorstel, dat bepaalt dat het importerend land en het transitland hun toestemming geven vooraleer een hoeveelheid afval buiten de Europese Gemeenschap wordt geëxporteerd, al aanvaard werd, want het was de eerste keer dat de ministers over dit probleem praatten. De Ministerraad heeft ook een verklaring gepubliceerd in verband met de **reductie van luchtvervuiling** afkomstig uit grote verbrandingsinstallaties, wat erop wijst dat de ministers voor het einde van het jaar op dit vlak maatregelen willen nemen, ondanks het voorbehoud van het Verenigd Koninkrijk op dit vlak.

BELGISCHE EN NEDERLANDSE MILIEUVERENIGINGEN VRAGEN ONDERZOEK EN AANPASSING VAN WATERVERDRAGEN.

Acht milieuverenigingen uit Vlaanderen, Wallonië en Nederland hebben de ministers van verkeer en waterstaat van België en Nederland een gezamenlijke nota gestuurd. Daarin vragen zij om een gedegen onderzoek naar de noodzaak en de economische en ekologische effecten van een aantal grote werken, waarover België en Nederland verdragen willen gaan sluiten. Het gaat om de uitdieping van de Westerschelde,

de, de aanleg van het Baalhoekkanaal en de aanleg van nieuwe stuwmuren in de Ardennen. België en Nederland hebben al meer dan tien jaar geleden - op 19 juni 1975 - drie ontwerpverdragen geparafeerd over de verbetering van de vaarweg in de Westerschelde bij Bath, de aanleg van het Baalhoekkanaal, de verdeling van het Maaswater met behulp van stuwmuren in de Ardennen en de kwaliteit van het Maaswater. Vorig jaar oktober hebben de ministers van buitenlandse zaken van België en Nederland een nieuw onderzoek naar die ontwerpverdragen aangekondigd. Tegelijk is vastgelegd dat van verbetering (lees verlegging) van de vaarweg bij Bath wordt afgezien in ruil voor een verdieping van de Westerschelde.

De Belgische en Nederlandse milieu-organisaties, waaronder de Bond Beter Leefmilieu - Vlaanderen en Inter-environnement - Wallonie, hebben grote bezwaren tegen de aanleg van het Baalhoekkanaal en de aanleg van nieuwe stuwmuren in de Ardennen. Ook de verdieping van de Westerschelde roept bezwaren op, omdat er nog onopgeloste milieuproblemen aan vastzitten.

Sinds de parafering van de ontwerpverdragen in 1975 hebben zich **nieuwe ontwikkelingen** voorgedaan, die in het aangekondigde onderzoek moeten worden betrokken, aldus de milieuverenigingen. Het gaat om het achterblijven van groei-prognoses met betrekking tot de industrieterreinen van Antwerpen, de waterbehoefte en het vervoer met grote schepen. Een ander nieuw element is de sterke verontreiniging van de baggerspecie uit de Schelde. Daarbij komt dat destijds de belangen van milieu, natuur en landschap onvoldoende zijn meegewogen. De milieu-organisaties pleiten daarom voor nieuw onderzoek naar de noodzaak en de effecten van de projecten en naar alternatieven zoals het opslaan van water in grindgaten in plaats van in stuwmuren. Voorts moeten de milieuhygiënische normen van de ontwerpverdragen worden bijgesteld en moet onderzoek worden gedaan naar mogelijkheden om de Maasvervuiling in Frankrijk terug te dringen.

LG

* DE BOND BETER LEEFMILIEU EIST VOLLEDIG INFORMATIERECHT OVER DE GEGEVENS I.V.M. TSJERNOBYL

Onmiddellijk na de ramp in Tsjernobyl, eiste de Bond Beter Leefmilieu dat alle informatie over de gevolgen van de kernramp te Tsjernobyl bekend werd gemaakt. De Bond meent dat het voor deskundigen, die niet tot de overheid behoren, voor de milieubeweging en voor de publieke opinie zeer moeilijk is, de interpretaties van de overheid met een gerust gemoed te aanvaarden. De Bond vraagt daarom dat de overheid over alle metingen en alle dagen uitvoerig zou informeren.

De Bond Beter Leefmilieu vindt dat de verwarring tussen gegevens over radioactiviteit in de lucht en de hoeveelheid gemeten radioactieve produkten, de angst en onrust onder de bevolking vergroot. De Bond meent dat de gemeten hoeveelheden radioactieve produkten doorslaggevend zijn en vraagt daarom volstrekte duidelijkheid. Ten tweede vraagt de Bond Beter Leefmilieu dat de verantwoordelijke instanties **elke dag** de hoeveelheden jodium, cesium en strontium zouden aangeven, gemeten in de lucht, op het gras en in het water. De overheid moet ook aangeven **waar** zij die hoeveelheden gemeten heeft (bv. samenvloeiing Leie-Schelde, Albertkanaal). Ten derde wil de Bond Beter Leefmilieu vernemen welke de hoeveelheden zijn van hogergenoemde stoffen in de voedselketen. De Bond vindt dat de hoeveelheden jodium in de melk van die aard zijn dat boerenorganisaties, melkerijen en distributiekkanalen tot stockage moeten overgaan van de melk uit de kritieke periode. Dit om onnodige risico's voor kinderen onder de 5 jaar en de oudste foetussen te vermijden. Wat de voedselketen betreft wijst de Bond erop dat strontium en cesium met halfwaardentijden van respectievelijk 28 en 30 jaar ook in die voedselketen worden opgenomen. Daarom moet de overheid risikoschattingen laten maken over de opname van kleine dosissen radioactieve stoffen.

Tot nu toe was de overheid niet geneigd de dosis-effektrelatie te laten leggen voor kleine dosissen. De kernramp in Tsjernobyl maakt duidelijk dat deze discussie aan de orde van de dag is.

De Bond klaagt tenslotte aan dat het EG-niveau gefaald heeft in de coördinatie van maatregelen zodat men ook hier de oorzaak moet zoeken voor de grote onrust onder de bevolking.

De Bond Beter Leefmilieu onderschrijft verder

de eisen van de Verenigde Aktiegroepen voor Kernstop (V.A.K.S.):

- 1) geen Doel V maar kogeneratie (het samen opwekken van warmte en elektriciteit).
- 2) een reorganisatie van de nukleaire veiligheid (N.R.C.-kontrole).
- 3) vertegenwoordiging van de milieubeweging in de adviserende commissies van de overheid.
- 4) de overheid moet de milieubeweging middelen verschaffen voor zelfstandige risico-evaluaties.

* LUCHT UIT CHEMISCHE WASSERIJ VERVUULT WOONKERN

Het Westels Aktiecomitee Leefmilieu, jarenlang een van de "zwijgzame" verenigingen van de BBL, is enkele maanden geleden met nieuwe mantschappen aan het roer opnieuw ten strijde getrokken. Begin april werd een perskonferentie gehouden over de **inplanting van een droogkuis-bedrijf in een woonzone**. Op eerste zicht is dit een plaatselijk probleem, ware het niet dat heel Vlaanderen met dergelijke vervuiling gekonfronteerd wordt. Grootste struikelblok is de verontreiniging van de lucht door het organisch oplosmiddel of het schoonmaakprodukt perchlone (tetrachloorethyleen), een zeer giftig goedje dat duizeligheid, hoofdpijn, huidaantasting en oogprikkeling teweegbrengt.

Graag vernamen wij of er lezers zijn die last hebben van een gelijkaardig bedrijf. Met uw gegevens kan later eventueel een globaal dossier samengesteld worden.

Adres: WAL, Olenseweg 261, 3180 Westerlo.

* WERKGROEP NOORDZEE ZEGT NEE TEGEN KERNCENTRALE AAN ZEE

In een rapport van Intercom staat te lezen dat de mogelijkheid moet onderzocht worden om een met zeewater gekoelde kerncentrale te bouwen, landinwaarts aan de kust. De inplanting is voorzien tussen Nieuwpoort en Westende met twee ondergrondse water aan- en afvoerkkanalen naar zee. De achtste kerncentrale van maar liefst 1930 MW moet de oude traditionele centrale van 430 MW vervangen... omdat er 700 MW nodig blijkt te zijn. De centrale zal dus nooit op zijn volle capaciteit moeten draaien.

De Werkgroep Noordzee drukt erop dat een duidelijke keuze moet gemaakt worden tussen een kerncentrale en een gezonde zeevisserij en het toerisme!

* KUNSTSTOFFENFABRIEK ALS BUUR

Thovadec is een kunststoffenfabriek die halver-

wege de gemeenten Heusden en Destelbergen in een residentiële wijk met landelijk karakter is ingeplant. De omgeving van de verkaveling waarin dit bedrijf gevestigd is, is een natuurgebied behorend tot de Damslootvallei. De Bond

Beter Leefmilieu heeft samen met het Groenkomitee Heusden een bezwaarschrift ingediend tegen het bijzonder plan van aanleg dat een uitbreiding van 1.100% van de fabriek zou toestaan (totale oppervlakte 12.000m²).

LG

politiek & co

* De internationale zure regenweek, ook door de Bond Beter Leefmilieu in de kijker gebracht, heeft tot flink wat beweging geleid op het politieke front. Moest de Kommunistische Partij zich noodgedwongen beperken tot een anti-zure regenmotie op haar kongres, dan namen andere partijen die nog wel in het parlement zetelen een aantal wetgevende initiatieven. Zo diende de Agalev-Ecolofractie een wetsvoorstel in om de vervuiling die uitgaat van de uitlaatgassen van voertuigen te verminderen. Het lood- en benzeengehalte in de benzine moet drastisch naar omlaag en vanaf het jaar 2000 zou enkel nog loodvrije benzine beschikbaar mogen zijn. Ook zou de BTW op deze benzine verlaagd moeten worden. Het gebruik van katalysatoren moet gestimuleerd worden en ook zou er een snelheidsbeperking moeten komen tot 100km/u op autosnelwegen en op andere wegen tot 80km/u.

Dit om de uitstoot van stikstofoxyden te beperken.

Ook de SP ontwikkelde een aantal initiatieven. Zo werden tijdens de zure regenweek in tal van gemeenteraden moties voorgesteld (en al dan niet gestemd). Er werden ook een aantal wetsvoorstellen ingediend om strengere normen inzake luchtkwaliteit op te leggen, emissiebeperkingen door te voeren en de nodige controle te voorzien. Een ander voorstel voorziet in een vrijstelling tot maximum 10.000 frank van verkeersbelasting voor voertuigen uitgerust voor het verbruik van loodvrije benzine en een verhoging met 10% voor voertuigen, daartoe niet uitgerust na januari 1987. Tenslotte wenst de SP de oprichting van een meststoffenbank om het probleem van de mestoverschotten te regelen.

* Dhr. Jos Ansoms (CVP) diende een voorstel van dekreet in om de eerstelijns milieuzorg door de gemeenten te bevorderen. Dit voorstel voor-

ziet o.m. in het recht voor de gemeenten om een afschrift te vragen van de verleende vergunningen aan bedrijven actief in de gemeente. Wat industrieel en giftig afval betreft, moet er een meldingsplicht komen naar de gemeenten toe. Ook zouden de kontrolediensten een volledige en snelle informatieplicht opgelegd krijgen naar de gemeenten toe. Tenslotte voorziet het voorstel in de mogelijkheid voor de gemeenten om onder bepaalde voorwaarden ambtenaren aan te werven die de politiekommissarissen en burgemeesters zouden bijstaan in hun controlebevoegdheid m.b.t. de naleving van de milieuwetgeving.

* De VU van haar kant publiceerde haar **ekologisch handvest**. Hierin pleit de VU o.m. voor één ministerie van ecologie, voor het behoud en herstel van groene ruimten, de verbetering van het leefmilieu, de voorrang voor zwakke verkeersdeelnemers, een onafhankelijke energievoorziening en een bewuste keuze voor vrede.

* Uit het antwoord op een vraag van dhr. Desseyn (VU) blijkt dat de Zeewacht in 1985 tienmaal is moeten uitrukken om **olievervuiling** voor onze kust te bestrijden (met chemisch dispergeermiddel). De oorzaken van de olievervuiling waren allen afkomstig van boten die betrokken waren bij aanvaringen of lekken bij (haven)werkzaamheden. Sluiklozingen waren er niet bij.

* Uit het antwoord van minister Decroo op een vraag van dhr. Didden (CVP) blijkt dat een MER (Milieu-Effekt-Rapport) zal opgemaakt worden in de loop van dit jaar voor het **tracé van de spoorlijn Genk-Maasmechelen**. Op zichzelf een positief gegeven, in overeenstemming met de EG-richtlijn die dergelijke verplichting voorziet voor grote infrastructuurwerken. Als men de konklusies van het MER dan maar opvolgt. Afwachten maar.

Dirk Van Melkebeke

SCHULENBROEK... BEDREIGD!

De NAL, overkoepelende organisatie van de Limburgse milieuverenigingen, is bezorgd over de nabestemming van enkele grote delen van het Scholenbroek, ten oosten van Diest. Alhoewel het LISEC in 1982 de waarde van het gebied heeft onderstreept, maakt de overheid verder werk van nefaste ruilverkavelingen en de uitbouw van een watersportcentrum. Daaruit blijkt dat zelfs onze meest kostbare natuurgebieden voortdurend bedreigd worden!

DV

BOSSENDAG BNVR

Naar aanleiding van het op stapel staande Bosdekreet, organiseert de Belgische Natuur- en Vogelreservaten op 14 juni e.k. een "bossendag". Volgende facetten komen aan bod: probleemstelling (produktiebos versus natuurreservataatsfunctie), het natuurbehoud, bosbouw, abiotische factoren in de bos-ekologie en het natuurbehoud, case-studies, standpunt vanuit AROL (groenbeheer en natuurbehoud), Vlaamse bosbouwvereniging, Kritisch Bosbeheer, privé bosbouwers, initiatiegroep Bosbouw en BNVR. Gemeenschapsminister Lenssens zal een beleidsstandpunt formuleren. Wie aan de bekendagen ('81 en '84), de Duinendag ('82), de Polderdag ('84) en de Wegbermdag ('85) deelnam, weet dat deze BNVR-studiedag zeer interessant zal worden. Inlichtingen en inschrijving bij de BNVR, Vautierstraat 29 te 1040 Brussel, tel. 02/648 37 46 of 091/ 22 75 91.

DV

WIELEWAAL ZOEKT GELD!

In 1981 kocht de Wielewaal haar eerste natuurreservaat "Het Burreken" te Zegelsem, en dit dankzij de financiële steun van haar leden. Vijf jaar na deze aktie, zoekt de Wielewaal terug geld. Wielewaal afdeling Schelde heeft de kans om het zeer waardevolle natuurgebied, de Schelde-meersen te Wortegem-Petegem en Bevere-Oudenaarde aan te kopen.

Giften kunnen gestort worden op rek.nr. 891-2540092-60, voor verdere inlichtingen schrijven naar **Wielewaal afdeling Schelde p.a. Ceuterinckstraat 12 te 9751 Asper.**

MA

PECH VOOR PET

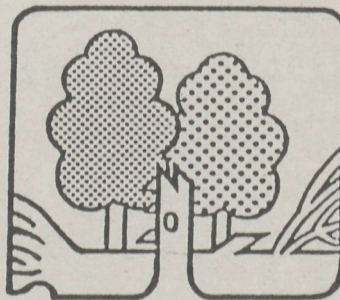
In een persbericht protesteren een aantal Nederlandse verenigingen tegen een experiment dat vanaf 1 april gedurende 8 maanden in Amersfoort en omgeving start. De Amersfoorter kan zijn lege PET-fles tegen een dubbeltje (5 frank) inleveren bij een "flessenslikker" in de winkel. De verenigingen vrezen dat deze proef de deur wagenwijd openzet naar het om zeep helpen van het echte statiegeldsysteem, waarbij elke fles na spoeling terug in cirkulatie komt. De PET-fles kan slechts worden gesmolten en verwerkt in bermpaaltjes e.d. Zij vrezen bovendien dat de konsument zal aangespoord worden PET-flessen te kopen, maar dat de gemiddelde koper niet gemotiveerd zal zijn tegen 5 frank de fles terug te brengen. En zal deze "flessenslikker" in elke winkel staan? Veel vragen en onzekerheid nog bij de bewuste konsument over dit systeem.

MA

KRITISCH BOSBEHEER VLAANDEREN

De Werkgroep Kritisch Bosbeheer Vlaanderen stelt vast dat de Vlaamse Bosbouwvereniging streeft naar de oprichting van zgn. "bosreservaten". De werkgroep ziet niet in waarom er een onderscheid moet gemaakt worden tussen een "natuurreservaat" en een "bosreservaat".

Als natuurbehoud de hoofddoelstelling is, waarom moeten bossen dan anders worden behandeld dan wetland, hooilanden, heideterreinen? De werkgroep vraagt zich af waarom



er 2 categorieën natuur moeten bestaan.

Bovendien is de werkgroep wrevelig omdat alle bossen die de laatste 10 jaar door de Staat werden aangekocht, beheerd worden als produktiebos. De aanwezige natuurwaarden worden zo niet behouden. Tenslotte eist de Werkgroep Kritisch Bosbeheer dat 25% van de openbare bossen het statuut van natuurreservaat zouden krijgen.

DV



**1 KG VLEES= 800 GR VLEES
+ 200 GR WATER?**

Er is de laatste tijd veel te doen geweest rond hormonen in het vlees. De voorlichtingsavond in maart over hormonen-vrij vlees georganiseerd door de leefmilieuvereniging SINOPEL te St.-Katharina-Lombeek, had dan ook veel succes. Meer dan 150 bewuste konsumenten werden te woord gestaan door o.a. projectleider Geldof van de vzw Plattelandsontwikkeling uit Gent, een dokter, een fokker en een slager. Onder de aanwezigen ook 1 van de luttele 20 inspecteurs van de keuringsdienst van Volksgezondheid, voor wie niet de hormonen de belangrijkste kwaal zijn, maar wel de antibiotika. Wij juichen in ieder geval de vereniging van natuurslagers toe, die niet alleen vlees verkopen dat vrij is van toegediende hormonen en antibiotika, maar ook van allerlei andere bedrieglijke en verdachte toevoegsels.

MA

GEVECHTEN IN DE STILLE OCEAAN

Een gevecht om te voorkomen dat de oorspronkelijke fauna en flora wordt vernietigd door ingevoerde species. De gevechtszone betreft de Galapagos Archipel. Varkens, katten en honden, meegebracht door schepen en immigranten, verorberen er de zeldzame fauna. Ezels en geiten vreten alles kaal en verhongeren de oorspronkelijke fauna. Bomen en planten, meegebracht door immigranten, overwoekeren vlug de oorspronkelijke beplanting. Kortom de situatie betekent een echte uitroeiing van de oorspronkelijke fauna en flora. Een gevecht op vele fronten.

Halfweg de zestiger jaren waren er een zestal verwilderde geiten op Pinta, één van de eilandjes. Toen de kolonie begon uit te breiden werd de jacht geopend, doch men lukte er maar niet in de geiten uit te roeien. Dit jaar denkt het GNPS (Galapagos National Park Service) eindelijk van de geiten verlost te zijn (over de jaren werden meer dan 40.000 geiten geschoten!). Volgens Ole Hamann (Charles Darwin Foundation) is het herstel op "Pinta Island" spectaculair. De vegetatie valt terug in de oude plooi en de erosie is volledig teruggedrongen. Een groter probleem is "Santiago Island" met 100.000 geiten en 20.000 varkens. Zelfs met voldoende financies blijft de uitroeiing op korte termijn van zoveel dieren een logistiek probleem. Ondanks alles is men in '85 toch begonnen met de uitroeiing van de varkens die de zeeschildpaddenpopulatie aanvallen. Volgens Hamann een werk van jaren. Een gevecht op leven en dood... of een omgekeerde wereld.

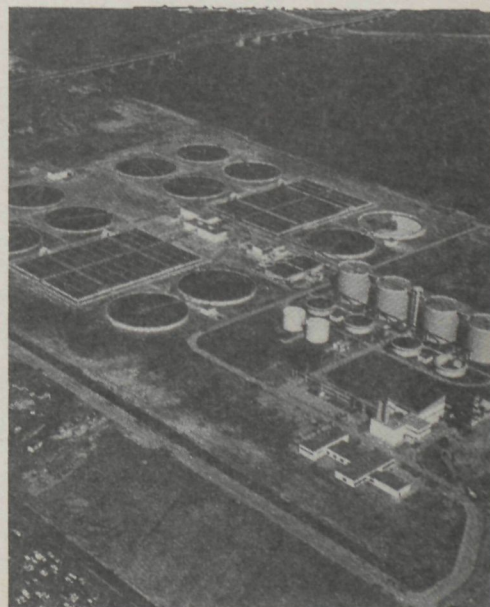
MDP

SMET EN BASCOUR OP DE ZUIVERINGSTOER

Op 17 april 1986 besprak staatssekretaris voor leefmilieu Miet Smet, samen met staatssekretaris van het Brusselse gewest, Jan Bascour, de verontreiniging van de Zenne en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de Schelde. In het licht van deze bespreking werd besloten **2 waterzuiveringsstations** te bouwen. Het ene komt ten zuiden van Brussel ter hoogte van het spoorwegstation Vorst en is berekend op 350.000 inwoners-ekwivalenten (I.E.). Het voorontwerp is klaar, de voorbereidingswerken zijn begonnen en de definitieve bouw is gepland tegen 1989.

Het andere station komt ten noorden van Brussel ter hoogte van de Budabrug. Hier gaat het om een vervuiling van grosso modo 800.000 I.E.. Het voorontwerp is gepland tegen 1988, de bouw ervan tegen 1989. Wetende dat meer dan een vierde van de vervuiling van de Schelde haar oorsprong vindt in de Zenne, is de bouw van de 2 installaties zeker geen overbodige luxe.

JV





FIETSONTLASTINGSFONDS (FoFo)

FoFo is misschien een gekke naam. Toch schuilt er een bijzondere aktie achter. Deze Antwerpse vereniging maant haar leden aan slechts 1 symbolische frank fietstaks te betalen (het verschil gaat naar een solidariteitsfonds) zolang de zachte weggebruiker wordt achtergesteld. Ofschoon de provincie Antwerpen jaarlijks 98 miljoen fr. (achtennegentig!) fietstaks int, trekt zij slechts 3,6 miljoen fr. uit (drie komma zes!) voor fietspaden. Slechts één eis: fietstaks moet integraal besteed worden aan fietsvoorzieningen.

Vorig jaar weigerden een 100 mensen hun fietstaks te betalen. Een 20-tal werden effectief

beboet (betaald door het FoFo-solidariteitsfonds). Twee mensen bleven taks weigeren tot de deurwaarder langs kwam. Op dat moment betaalde de FoFo-kas de deurwaarderskosten.

Plannen om een proces in te spannen tegen de beslagrechter of tegen de provincie zelf, werden toen uitgesteld naar een latere datum. De FoFo-groep zoekt momenteel vooral nog naar juridische bijstand en advies om haar taksweigering ook technisch-juridisch te vertalen in een proces. Hier horen we nog meer over... of ga zelf eens horen want dit moet gesteund worden. FoFo, Van Peltstraat 16, 2000 Antwerpen, tel. 03/238 62 08 (woe tss. 20-22u.). MDP

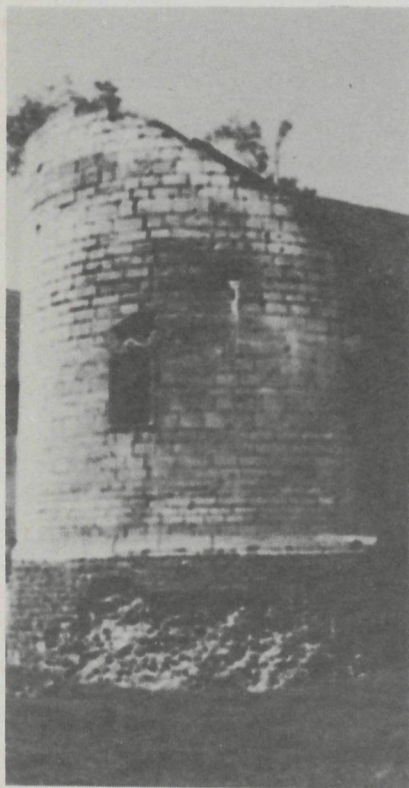
FOLDER OVER NATUURRE- SERVAAT

Het Provinciaal Natuurcentrum Rekem gaf zopas een zeer verzorgde folder uit over "Het Hageven", een natuurgebied ten noorden van Neerpelt. In tekst en beeld wordt de wandelaar een kans gegeven het gebied te verkennen. Het reservaat is, naast het "Stamp-rooierbroek" te Kinrooi het mooiste en interessantste natuurgebied in het noorden van Limburg.

Het behoud van dit gebied is veilig gesteld dankzij het engagement van de provincie Limburg, de gemeente Neerpelt en de vereniging "Belgische natuur- en vogelreservaten". In het gebied worden regelmatig beheerswerken uitgevoerd om de biologische waarde op peil te houden. Recent werd zelfs begonnen met het afgrazen door schaapskudden, een experiment dat hoopvolle vooruitzichten biedt voor het beheer van heidegebieden.

De folder over het Hageven is te verkrijgen in verschillende VVV's in Noord-Limburg en bij de Limburgse natuurverenigingen tegen 20 fr. Ze kan ook besteld worden bij het natuurcentrum, Populierenlaan 30, 3620 Lanaken Rekem (011)71 44 44.

HB



RESTAURATIEWERKKAMPEN

In het kader van het zomerprogramma bouwkundig erfgoed van de Koning Boudewijnstichting, waarover we in ons vorig nummer reeds berichtten, richt de nieuwe vereniging "Jeugd en Cultureel Erfgoed" een aantal restauratiewerkkampen in voor jongeren (vanaf 14 jaar). Zo wil de vzw in juli en augustus het archeologisch onderzoek van de middeleeuwse burchtsite in Millem-Riemst (Limburg) voltooien. In het Pajottenland (Alsemberg) helpen de jongeren een nieuwe bestemming te geven aan de oude papierfabriek.

Alle inlichtingen bij vzw Jeugd en Cultureel Erfgoed, Postbus 20, 3000 Leuven - 3, tel. 011/21 25 51 en 016/20 37 53.
LG

GA OP DE GANG ES KIJKEN!

Milieudeskundigen vragen zich af wat de gevolgen zullen zijn van het bevaarbaar maken van de Ganges. De onbevaarbaarheid van deze Indiase rivier is te wijten aan de wateronttrekking voor landbouw-irrigatie en de slibafzetting ten gevolge van erosie, ontstaan door ontbossingen in de Himalaya. De milieudeskundigen zouden graag eerst een brede milieustudie zien, waarin de milieu-implicaties van de baggerwerken onderzocht worden. Hierbij moet vooral worden gedacht aan de effecten op schelpdieren, zoetwatergarnalen en bepaalde vissoorten zoals de hilsavis, een belangrijke voedselbron voor de kustbewoners. Een tweede effect zal een modernisering en intensivering zijn van het scheepvaartverkeer, met bijbehorende olielozingen enz.

JV

JNM - ZOMERKAMPEN... STILAAN EEN TRADITIE?

De Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming (J.N.M.) organiseert reeds jarenlang zomerkampen in binnen- en buitenland. In 1985 profiteerden ongeveer 800 personen van het uitgebreide aanbod van kampmogelijkheden.

Ook dit jaar zullen maar liefst 38 (!) zomerkampen worden ingericht. Zowel natuurstudiekampen, initiatie-, werk- en milieukampen komen aan bod. Zo staan de Gaume, de Hoge Venen, Vlieland (Waddenzee) en tal van andere op het programma. Met de extra-initiatiekampen tracht men vooral de "piepjonge" deelnemers van 8 tot 12 jaar te bereiken. Maar de kampen staan ook open voor geïnteresseerde niet-leden (onder 25 jaar). Alle kampen worden in een prachtig uitgewerkte "kampen-Euglena" voorgesteld. Dit thema-nummer kan je gratis verkrijgen op het JNM-sekretariaat, Kortrijksepoortstraat 140 te 9000 Gent, tel. 091/23 47 81.

DV

CONSERVATION AWARDS

Naar jaarlijkse gewoonte wordt er door de Conservation Foundation ook in 1986 een "Prijs voor het natuur- en cultuurpatrimonium" uitgeschreven.

Voor elke categorie (stedelijk patrimonium, landelijk patrimonium, architectonisch patrimonium, energiebesparing) is er een prijs voorzien van 120.000 fr.; een vijfde prijs is bestemd voor jongeren onder de 18 jaar. De wedstrijd staat open voor alle partikulieren, groeperingen en verenigingen die werken of studies uitvoer(d)en op het vlak van het behoud van natuurlandschappen en het architectonisch en artistiek patrimonium in België. De kandidaturen moeten voor 1 september 1986 binnen zijn. Deelnemingsformulieren en informatie zijn te verkrijgen bij: Infopublic Harp International, Brand Whitlocklaan 24, 1040 Brussel, tel. 02/734 21 08.

DS

WERKGROEP BEHOUD TROPISCH REGENWOUDE

De verzendlijst van de Stichting Werkgroep Behoud Tropisch Regenwoud (WBTR) telt momenteel ± 100 adressen. Vrijwel al deze mensen krijgen het blad "De Plankwortel" toegestuurd.

Het is de bedoeling dat de "Plankwortel" voor alle belangstellenden de nodige informatie geeft, zowel wat betreft achtergrondartikels over ontwikkeling op het gebied van de tropische regenwouden als nieuws uit en over de werkgroep. Maar om de financiële kosten te drukken zou de werkgroep duidelijk willen weten wie op wat recht heeft. Diegenen die zich heden willen abonneren op De Plankwortel krijgen een enquête toegestuurd waarop de persoon in kwestie moet aanduiden of hij actief lid-abonnee wordt op De Plankwortel of donateur. Zo weet men bij de WBTR wie recht heeft op wat. Voor verdere inlichtingen kan u schrijven naar WBTR p/a Stichting Natuur en Milieu, Donkerstraat 17, 3511 K.B. Utrecht, Nederland. BL

Al uw rechten en plichten op milieugebied steeds bij de hand

Door de veranderende houding van de mens tegenover zijn leefmilieu is het milieurecht zeer snel gaan evolueren.

Dat heeft tot gevolg dat vroegere publikaties over deze materie grotendeels achterhaald zijn.

Er is dan ook een duidelijke nood ontstaan aan een recent praktijkgericht overzicht van het milieurecht.

Dat overzicht is er nu: Kluwer heeft alle beschikbare actuele gegevens hieromtrent samengebracht in één handig boekje:

het MILIEUZAKBOEKJE



Het Milieuzakboekje

- Alle voor het Vlaamse Gewest geldende wettelijke bepalingen in verband met het leefmilieu (lokaal, regionaal, nationaal en internationaal).
- Kritische commentaar op alle aangehaalde wetten, reglementeringen, richtlijnen, verordeningen, enz., gestaafd met argumenten en praktijkvoorbeelden.
- Volledige praktische informatie over al uw rechten en plichten met betrekking tot het leefmilieu.
- Overzichtelijk, praktisch, bruikbaar en toegankelijk voor iedereen... dus ook voor u.

Abonneer u nu!

Met een abonnement beschikt u steeds onmiddellijk en zonder extra moeite over de meest recente gegevens. Bovendien is een abonnement ook financieel heel wat voordeliger. U krijgt immers een korting van liefst 15% op de normale verkoopprijs bij elke nieuwe editie.

Zo betaalt u voor de eerste uitgave slechts 495 fr. in plaats van de normale 590 fr.

Kluwer Antwerpen

BESTELBON

- ||| abo. (MILZ 8600/PB) Milieuzakboekje tot wederopzegging en betaalt voor de editie 86 495 fr.
||| ex. (MILZ 8600/PA) Milieuzakboekje zonder abonnement en betaalt 590 fr.

(Firma) Naam:		Nr.:	
Straat:		Postnr.:	
Woonplaats:			
Te factureren aan:		Telefoon:	
BTW.-nr.:		Handtekening:	
Datum:			

Genoemde prijzen zijn incl. BTW, excl. verzendkosten.

Gelieve de bestelbon terug te zenden aan
Kluwer rechtswetenschappen
Santvoortbeeklaan 21-23
2100 Deurne
03/325.68.80

publikaties

 Fotochemikaliën; A. Klingenberg; 54 blz.; 1986; Stichting Natuur en Milieu, Donkerstraat 17, NL-3511 KB Utrecht, tel. 00/31/30/33.13.28; 7,5 gulden, giro 253.70.78. Rapport over de gevaren van en de vervuiling veroorzaakt door de afvalchemikaliën afkomstig van grafische bedrijven, amateurfotografen en röntgenlaboratoria.

Wandelen langs Ardense rivieren; Julien Van Remoortere; 143 blz.; 1986; Lannoo, Kasteelstraat 97, 8880 Tielt, tel. 051/40.25.51; 398 fr., boekhandel.

Selectie van 30 wandelcirkuits langs Ardense waterlopen: beschrijving van de wandeling, duur, staat van de wegen, eventuele bewegwijzering, parkeergelegenheid, voornaamste bezienswaardigheden, aanduiding van het vertrekpunt, enz.

Zonzuiver wonen; Willy Lievens; 112 blz.; 1986; De Zonne-Arc, Sint-Jozefstraat 17, 8000 Roeselare, tel. 051/22.45.59; 420 fr., rek.nr. 700-0340100-62.

Mystiek aandoend boek over het zonzuiver wonen in een pyramide; met beschrijvingen, foto's en plans van zonne-installaties.

Informatie over bouwen, verbouwen, bijbouwen en afbreken; 70 blz.; 1986; Stad Leuven, Dienst Urbanisatie, Boekhandelstraat, 3000 Leuven, tel. 016/23.49.41; verzendingskosten.

Brochure die de weg wijst doorheen de doolhof van wetten, verplichtingen, plannen en reglementen bij bouwen en verbouwen (nieuwbouw, TV-mast, karavan, serre, plastiectunnel, luifel, bomen kappen, vijver, tuinhuisje, windmolen, uithangborden, ...).

Gif in ons glas?; Yves Verheyen; 158 blz.; 1986; B-Promotion, Frankrijklei 49, 2000 Antwerpen, tel. 03/231.28.00; 495 fr., boekhandel.

Dossier over de drinkwaterproblematiek; het leert ons wat gezond drinkwater voor ons lichaam betekent en hoe we zelf zuiver water kunnen vinden.

 Praktische gids voor recyclage-akties Edegem; 20 blz.; 1986; Gemeente Edegem, Dienst Leefmilieu, tel. 03/457.78.44 toestel 254; gratis.

Brochuur dat systematisch de verschillende recyclage-akties in de gemeente Edegem beschrijft.

Hinder door geluid van tram- en wegverkeer; 241 blz.; 1985; Distributiecentrum voor Overheidspublikaties, Postbus 20014, NL-2500 EA 's-Gravenhage; 30 gulden, giro 751 met vermelding ISBN 90 346 0615 5.

Verslag van een onderzoek naar de geluidshinder veroorzaakt door tram- en wegverkeer, uitgaande van vraaggesprekken en metingen in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam.

Effects of impulse noise on human beings: the field study in the Netherlands en The laboratory study in the Netherlands; 350 blz. en 48 blz.; 1985; Distributiecentrum voor Overheidspublikaties, Postbus 20014, NL-2500 EA 's-Gravenhage; 45 en 7,5 gulden, giro 751 met vermelding van respectievelijk ISBN 90 346 07070 en ISBN 90 346 07062.

Twee engelstalige verslagen van een projekt dat als doel had de hinder van impuls- en continuegeluid te vergelijken, uitgaande van een laboratorium- en een veldonderzoek.

Geluidshinderbestrijding door verkeersmaatregelen: Nijkerk, een voorbeeld; 36 blz.; 1985; Distributiecentrum voor Overheidspublikaties, Postbus 20014, NL-2500 EA 's-Gravenhage; 9 gulden, giro 751 met vermelding ISBN 90 346 0721 6.

Beschrijft aan de hand van een konkrete situatie hoe, om het verkeerslawaaï te bestrijden, een plan gericht op de verbetering van de gehele verkeerssituatie kan worden uitgevoerd.

Evaluatie van de toepassing van het besluit grenswaarden binnen zones langs wegen; 148 blz.; 1985; Distributiecentrum voor Overheidspublikaties, Postbus 20014, NL-2500 EA 's-Gravenhage; 25 gulden, giro 751 met vermelding ISBN 90 346 065 11.

Verslag van een onderzoek naar de toepassing van een besluit i.v.m. de geluidshinderbeperking langs wegen, en of dit in praktijk leidt tot stedenbouwkundige of milieu-hygiënische knelpunten.

Typekeuringsmetingen van geluidsemissie van treinen, Remmetingen en een vergelijking van geluidsspektra onder de trein en langs de baan, en Overdrachtsmetingen en emissievergelijkingen; 124 blz., 57 blz. en 46 blz.; 1985; Distributiecentrum voor Overheidspublikaties, Postbus 20014, NL-2500 EA 's-Gravenhage; 20 gulden, 11,5 gulden en 11,5 gulden, giro 751 met vermelding van respectievelijk ISBN 90 346 0675 9, ISBN 90 346 0676 7 en ISBN 90 346 0677 5.

Drie rapporten met metingen van respectievelijk de geluidsemissie van een aantal treinstellen; het remgeluid van treinen en het geluid van één treinstel waargenomen op verschillende afstanden en hoogten naast de spoorweg; en het geluid van treinen in verschillende omgevingen.

 Dikbil en dierenarts; 19 blz.; 1985; Stichting Lekker Dier, Jansveld 30, NL-3512 BG Utrecht, tel. 00/31/30/31.11.15; 7,5 gulden, giro 311 66 14.

Rapport dat een beeld geeft van de bioindustriële rundveefokkerij in Nederland, dat laat zien wat er d.m.v. genetische manipulatie kan bereikt worden, en wat de rol hierin is van de veearts.

 **Gewoon schoon: wassen zonder fratsen;** Jaap-Willem Hutter; 40 blz.; 1986; De Kleine Aarde, Postbus 151, NL-5280 AD Boxtel, tel. 00/31/4116/84.921; 8,5 gulden, postgiro 52730.

Beschrijft de geschiedenis, de samenstelling, de werking en de milieugevolgen van wasmiddelen, en geeft een overzicht van de meest milieubesparende schoonmaakmethodes.

Het beleid inzake nucleair afval in België: een kritische evaluatie (2 delen); 124 blz.; 1986; Verenigde Aktiegroepen voor Kernstop (VAKS), Breughelstraat 31-33, 2018 Antwerpen, tel. 03/218.65.92; 550 fr., rek.nr. 001-0789694-93.

Kritiek op het Belgische beleid inzake nucleair afval, een probleem dat de uitbouw van een immens kernenergiepark in ons land op generlei wijze heeft beïnvloed.

Het bomenboek; Hugh Johnson; 335 blz.; 1985; Kluwer Algemene Boeken, Santvoortbeeklaan 21-23, 2100 Deurne, tel. 03/324.78.90; 1520 fr., boekhandel.

Gids die ons alle belangrijke bomen en struiken in tuinen, parken, bossen en landschappen toont; het is tevens een complete encyclopedie van loof- en naaldbomen; met talrijke kleurenfoto's en -tekeningen.

 **Werkblad zure regen: schade aan de natuur;** Rolf Roos; 60 blz.; 1986; Stichting Natuur en Milieu, Donkerstraat 17, NL-3511 KB Utrecht, tel. 00/31/30/33.13.28; 7 gulden, postgiro 253 70 78.

Negen onderzoeksbladen waarin aandacht besteed wordt aan de verschillende vormen van schade aan de natuur als gevolg van zure regen. Vergezd van exkursietips, een handleiding en een aantal suggesties voor proefnemingen vormt het een complete exkursiegids voor natuurwaarnemers.

'k wist niet dat ik het boven mij had!; 20 blz.; 1986; Stichting Milieu-educatie, Oudegracht 42, NL-3511 AR Utrecht, tel. 00/31/30/33.33.57; 5 gulden, giro 318 01 99.

Stripverhaal waarin per luchtballon op jacht wordt gegaan naar de bronnen van luchtvervuiling. Met korte verklarende teksten voor gebruik op school.

Monumenten en landschappen: een zorg; 96 blz.; 1985; A.R.O.L., Bestuur Monumenten en Landschappen, Afdeling Pers en Voorlichting, Belliardstraat 14-18, 1040 Brussel, tel. 02/513.99.20; 150 fr. rek.nr. 000-2001776-84.

Begeleidende brochure bij een tiendelige reeks videobanden (gratis uit te lenen op bovenstaand adres) over monumenten en landschapszorg.

 **Zure regen: zelf schade herkennen in de stad;** 58 blz.; 1986; World Information Service on Energy (WISE), Amsterdam; verkrijgbaar bij: WISE-België, Breughelstraat 31-33, 2018 Antwerpen, tel. 03/218.65.92; 100+20 fr., rek.nr. 001-1229695-05.

Beschrijving van de zure-regenschade aan gebouwen, beelden, gebrandschilderd glas, klokken, oude boeken, enz. en van het aantastingsproces

van bouwstenen.

Baas over de Maas; Kees Wulffraat; 24 blz.; 1986; Stichting IVIO, Lelystad; verkrijgbaar bij Stichting Reinwater, Vossiusstraat 20, NL-1071 AD Amsterdam, tel. 00/31/20/71.93.22; 2,4 gulden.

Boekje uit de AO-reeks dat voor de leek begrijpelijke informatie geeft over de mate van en de diverse vormen van de vervuiling van de Maas, met extra aandacht voor radioactiviteit.

Wilde flora bedreigd! Beschermd?; 68 blz.; 1986; Natuurhistorisch Genootschap, Bosquetplein 7, NL-6211 KJ Maastricht, tel. 00/31/43/21.36.71; 15 gulden.

Verslag van een op 2 en 3 mei 1985 te Maastricht gehouden symposium. Na enkele beschouwingen van algemene aard wordt de problematiek van plantenbescherming in achtereenvolgens België, Nederland en West-Duitsland toegelicht.

Fietsen en wandelen in het Krekengebied van Noord- en Zeeuws-Vlaanderen; 144 blz.; 1986; Lannoo, Kasteelstraat 97, 8880 Tielt, tel. 051/40.25.51; 398 fr., boekhandel.

Toeristische gids die naast de traditionele bezienswaardigheden en de geschiedenis van het Krekengebied, ook de opmerkelijke fauna en flora behandelt; ideaal voor natuurliefhebbers op wandel- en fietstocht.

Dirk Serneels.

DE AFRIKAANSE CRISIS

De oorzaken en de bestrijding van een failliet leefmilieu.

Dit oorspronkelijk in het Engels verschenen en succesrijke boek is uiteindelijk in het Nederlands vertaald.

Vanuit zijn lange Afrikaanse ervaring bewijst Lloyd Timberlake dat het milieubankroet niet zozeer voortkomt uit de klimatologische omstandigheden. De droogte en de hongersnood worden veeleer veroorzaakt door het politieke wanbeleid gevoerd in Afrika én in de Westerse wereld. Een Westers beleid waarbij de bezorgdheid vooral uitgaat naar het eigenbelang.

De hongersnood wijst op een verstoring van het evenwicht tussen de bevolking en het milieu. Een verstoring die in Afrika een fenomenale crisis veroorzaakt. Een crisis die trouwens niet opgelost kan worden door noodhulpprogramma's. De oorzaken van deze verloedering van het milieu en de oplossingen voor dit probleem worden in het boek nader bekeken. Verder wordt de rol van de rooibouw, de ontbossing, de erosie en de daling van de voedselproductie geanalyseerd. Het boek maakt tevens duidelijk dat er vele technieken bekend zijn om verstoringen in het milieu terug te draaien.

De Afrikaanse crisis: de oorzaken en de bestrijding van een failliet leefmilieu; Lloyd Timberlake; 272 blz.; 1986; Rostrum/Novib/EPO, Lange Pastoorstraat 25-27, 2600 Berchem, tel. 03/239.68.74; 698 fr., boekhandel.

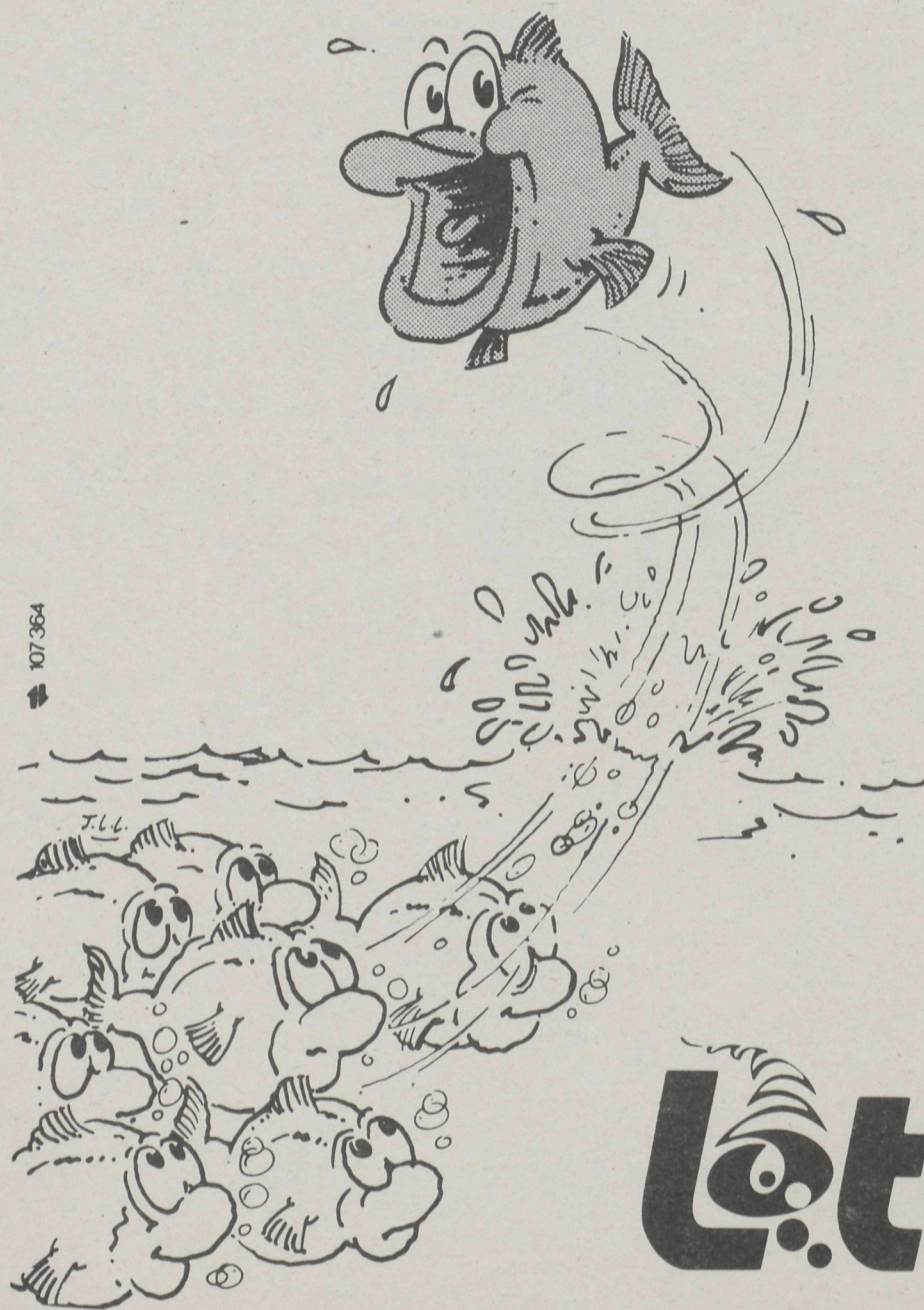
Gse

AARDGAS



Milieuvriendelijk

Spring eruit, win de Lotto-buit.



107 364

Lotto®

kalender

* 4 en 5 juni 1986: internationaal seminarie "Waarheen met industrieafval?", VUB Campus Oefenplein, gebouw Q, aula D, Pleinlaan 2, 1050 Brussel, inl. VUB, zelfde adres, prof. Buekens, tel. 02/641 32 47 (prijs: 6000 fr. alles inbegrepen).

* 7 en 8 juni: studieweekend "de introductie van nieuwe teelten voor de voedselvoorziening", in het vormingscentrum 't Kasteeltje, Remylaan 9, Leuven-Wijgmaal, inl. ATOL, Blijde Inkomststraat 9, 3000 Leuven, tel. 016/22 45 17 (prijs afhankelijk van je inkomen, tussen 400 en 1100 fr.).

* 13 juni om 20 uur: "Milieubewuste produkten: aan welke criteria moeten ze beantwoorden?", thema-avond in de Vrije Volkshogeschool, K. Mercierlei 15, 2600 Berchem, inlichtingen aldaar, tel. 03/239 66 13.

* 20 juni tot 7 september: tijdelijke tentoonstelling "Pierre Courtois" (materiaal uit de natuur) in het Museum van het KBIN, Vautierstraat 29, 1040 Brussel, tel. 02/648 04 75.

* Op 21 juni, 19 juli, 9 augustus en 13 september: vleermuizenavond, 20u30 op de brug van Fort Oelegem te Oelegem-Ranst, inl. Natuur 2000, Bervoetstraat 33, 2000 Antwerpen, tel. 03/231 26 04.

* Tijdens de zomermaanden richt het Centrum voor Natuurbeschermingseducatie een vijftal vakantiekursussen in de natuur in. Voor meer inlichtingen CVN, Ommeganckstraat 20, 2018 Antwerpen, tel. 03/231 84 81.

* Van vzw Orchis ontvingen wij een kalender met de geleide natuurwandelingen 1986. Aanvragen bij de vereniging, Zilverdenenlaan 37, 3762 Lanaken, tel. 011/71 58 18.

* 14 tot 21 september: nationale natuurbeschermingsweek.

* 21 september: nationale natuurbeschermingsdag in Barveaux-Durbuy.

Gegevens voor het juli-augustus-dubbel-nummer van Milieurama moeten binnen zijn op 9 juni aanstaande.
LG

MILIEURAMA IS HET
MAANDBLAD VAN DE
BOND BETER LEEFMILIEU

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE:

Aarlenstraat 25, 1040
BRUSSEL.
Tel. 02/230.94.10

JAARABONNEMENT:

300 Fr. te storten op rek.nr.
427-9082201-48 van de Bond
Beter Leefmilieu v.z.w.
Steenabonnement: 500 Fr.
Buitenland: 350 Fr.
Los nummer: 40 Fr.

HOOFDREDAKTEUR:

Dirk Van Melkebeke
REDAKTIESEKRETARIS:
Geert Selleslach

MEDEWERKERS:

Marie Aeles
Hendrik Buekens
Tania De Buck
Annemie De Jonghe
Mark Depaepe
Lieve Grauls
Ann Kenis
Bea Lootens
Dirk Serneels
Geert Suy
Jean-Luc Van den Eede
Dirk Vercammen

LAY-OUT:

Mark Depaepe

TIKWERK:

Tania De Buck

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Dirk Van Melkebeke

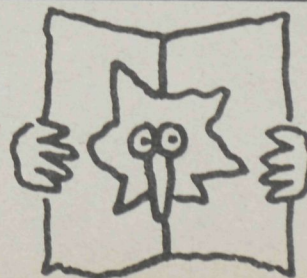
COPYRIGHT:

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

UITERAARD IS OOK DEZE
MILIEURAMA OP KRING-
LOOPPAPIER GEDRUKT.

Illustratie :

Blz. 4, 5, 6 & 7 : Jo Peeters; blz. 11 & 13 : archief Milieurama; blz. 15, 19 & 26 : Openbaar Vervoer; blz. 17, 23 & 24 : 'De trein hoort erbij'; blz. 25 : SNCF-Bruno Vignal; blz. 30 : Kritisch Bosbeheer; blz. 31 : Werkgroep Afzet Hormonenvrij Vlees/Plattelandontwikkeling; Rijncommissie Waterleidingbedrijven; blz. 32 : Fietsontlastingsfonds; blz. 33 : vzw Jeugd en Cultureel Erfgoed.



puzzelen

Met behulp van de hieronder gegeven lettergrepen kunnen 19 woorden gevormd worden; naast de omschrijving is ook het aantal letters gegeven. Bij een juiste oplossing verschijnt er op de eerste en de vijfde verticale rij een reeks van 6 vestigingsplaatsen van kerncentrales in of kort bij België. Opgelet, het woord onderaan de eerste rij loopt door bovenaan rij vijf. De oplossingen dienen ons voor 4 augustus te bereiken: Milieurama Puzzelen, Aarlenstraat 25, 1040 Brussel. U hoeft ons enkel de naam van de zes kerncentrales op te sturen. De winnaar en de juiste oplossing worden bekend gemaakt in de Milieurama van september.

LETTERGREPEN: AE/AF/AN/BEEN/CEL/CHI/CHLOOR/DAG/DAL/DEE/DEN/DER/DER/DRIJF/EEN/EL/ER/GAS/GAS/GE/GEL/GRA/HA/HAAI/KER/KER/KERK/LAAR/LEK/LIE/LIE/LIG/MA/MEST/NE/NOOT/O/O/ONT/OR/PEN/RA/ROOB-ROOF/STOF/TAN/TEN/TI/TOR/VING/VLIN/VO/WIND/ZAAG/ZE/ZIL

- | | |
|-------------------------------|-------|
| 1. Giftig geelgroen gas | ..... |
| 2. Corylus avellana | ..... |
| 3. Potentiële zeevervuiler | ..... |
| 4. Zeldzame inheemse bloem | ..... |
| 5. Merkwaardige haai | ..... |
| 6. Gevlekte hond | ..... |
| 7. Aardnoot | ..... |
| 8. Inhoud van een spuitbus | ..... |
| 9. Mikroskopisch klein | ..... |
| 10. Deel van een windmolen | ..... |
| 11. Zuurstofloos | ..... |
| 12. Ontgronding | ..... |
| 13. Vleesetende vogel | ..... |
| 14. Zijrivier van de Schelde | ..... |
| 15. Kleurrijk insect | ..... |
| 16. Ontdoen van zout | ..... |
| 17. Olifantstand | ..... |
| 18. Nederlandse gifvindplaats | ..... |
| 19. Plantenvoeding | ..... |

Oplossing van het april-nummer: 1. Wielewaal; 2. Arseen; 3. Rioolbuis; 4. Meelworm; 5. Tritium; 6. Elpenbeen; 7. Paardekastanje; 8. Olie-motor; 9. Mestoverschot; 10. PET-fles; 11. Zenne; 12. Olienoot; 13. Neusbeer; 14. Nitriet; 15. Ekologisch; 16. Papegaai; 17. Adelaar; 18. Nertsmantel.

De vier alternatieve energiebronnen: warmtepomp, zonnepaneel, windmolen en biogas.

Uit de juiste oplossingen werd Somnina Stalmans uit Etterbeek als winnares geloot. Zij zal eerst-daags een boekenpakket ontvangen.

