

MILIEURAMA

AFGIFTEKANTOOR
BRUSSEL 4

▪ MAANDBLAD ▪ 10e JAARGANG ▪ NOVEMBER 1990 ▪

— Dossier verkeer —

— Interview met Johan Sauwens —

— De Demer vloeit achteruit —

— Biolabel —

LEZERSENQUETE !

BOND BETER LEEFMILIEU

11



Inhoud



<i>Inhoud en Editoriaal</i>	2	<i>Frontlijn: Definitief dicht !</i>	20
Dossier verkeer		Propere prei, schone schorseneren	22
Mijn auto, mijn vuiligheid	3	De Demer vloeit achteruit	26
Halveer het autoverkeer	9	<i>Korte berichten</i>	30
Je bent jong en je traint wat	10	<i>Boek en milieu</i>	31
In een klein stationnetje	13	<i>Puzzelen</i>	34
Verkeersminister Sauwens op de rooster	16	<i>Kalender & kolofon</i>	35
<i>Flitsen</i>	8	<i>ENQUETE !</i>	
<i>Wet en Pers</i>	12		<i>middenkatern !</i>

Editoriaal

De tijden veranderen, zo ook het aanzien dezer wereld! Dit is niet de aanzet voor een filosofisch betoog, enkel een middel om erop te wijzen dat wij het nuttig vonden enkele vragen te stellen over onze werking, de antwoorden te evalueren en er de nodige lessen uit te trekken voor de toekomst.

Het is een noodzaak voor een tijdschrift als het onze op tijd en stond na te gaan of datgene wat men brengt, wil uitdragen of kan bijbrengen, wel voldoet aan de verwachtingen van het doelpubliek.

De middelste vier pagina's van dit nummer van Milieurama vormen een enquêteformulier. Aan de hand van de opmerkingen en waardering van onze lezers zullen we een evaluatie kunnen maken van de vorm en inhoud van ons tijdschrift. Deze evaluatie zal dan de basis kunnen vormen voor een eventuele face-lift van Milieurama.

Het is dus de bedoeling dat lezers van Milieurama deze enquête invullen. Mogen we u dan ook vragen om, indien uzelf Milieurama niet leest maar bij voorbeeld enkel verdeelt, het enquêteformulier te laten invullen door iemand die wel degelijk Milieurama leest. We danken u hiervoor.

Mochten er verschillende lezers bereid zijn om het formulier in te vullen : fotokopies (op recyclagepapier) mogen uiteraard genomen worden. Hoe meer antwoorden wij krijgen, hoe interessanter dit voor onze evaluatie zal zijn.

De redactie dankt u.

Mijn auto, mijn vuiligheid

Dat auto's vervuilen is duidelijk. Uit de talloze milieurapporten die de laatste tijd op tafel vallen, blijkt bovendien dat de bijdrage van het autoverkeer aan de milieuvervuiling groeit. Nochtans hebben heel wat, zelfs milieubewuste, mensen de neiging de autovervuiling te minimaliseren. Ook de overheid aarzelt om de auto als milieuperester aan te pakken. Wachten kan echter niet langer. In dit artikel een overzicht wat mijn en uw auto het milieu aandoen.

Auto's hebben heel wat voordelen. Het is zonder twijfel het gemakkelijkste vervoermiddel voor mensen en goederen. Door het vele werk dat auto's verzetten is het ook een peiler van onze economie geworden. Maar met de jaren werd ook de keerzijde van de medaille duidelijk. Straten en pleinen, vroeger de plaatsen bij uitstek voor het sociale leven, zijn nu het toneel voor honderden doden en duizend gewonden per jaar, een mooi oorlogje. Wanneer we hierbij ook de milieuschade rekenen dan wordt het zeer twijfelachtig of het netto-resultaat van de automobieliteits van onze samenleving wel zo positief is. Het Nederlandse Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven onderzocht onlangs de opbrengsten en kosten van het wegverkeer. De inkomsten voor de overheid schatte men op circa 200 miljard frank per jaar. Bij de kosten rekende men echter niet alleen wegenwerken, maar ook politie, justitie en gezondheidszorg (voor zover dit direkt met wegverkeer te maken had) en de kosten van herstel van milieuschade, in de mate dat dit in geld is uit te drukken. Het resultaat van de kostenberekening: ruwweg 300 miljard frank. Blijkbaar toch niet zo'n onverdeeld succes, onze auto.

Inlaten met uitlaten

Veruit het meest nefaste milieueffect van de auto heeft te maken met de uitlaatpijp. Daar komt een bende stoffen uit die de lucht vervuilen en bijdragen aan het broeikas effect, de verzuring en de vorming van fotochemische smog. Laat ons even het stoffenrijtje afgaan. Het verbranden van fossiele brandstoffen levert altijd waterdamp en koolstofdioxide (CO_2) als reststoffen. Het op zich ongevaarlijke CO_2 is alvast de belangrijkste veroorzaker van het beruchte broeikas effect. In theorie kan een verbrandingsproces volledig zijn. Wegens allerlei praktische en tegenstrijdige eisen die men aan automotoren stelt (snel optrekken, traag én vlug rijden onder alle weersomstandigheden) halen deze geen volledige verbranding. Per kilo brandstof vervuult een auto 10 keer meer dan een elektriciteitscentrale. Door de onvolledige verbranding ontstaat koolmonoxyde (CO), een giftige stof die smog vormt. Ook de uitstoot van vluchtige koolwaterstoffen is hieraan te wijten. Deze laatste zijn - samen met stikstofoxiden - aanleiding tot ozonvorming op leefniveau (zomersmog) en zijn vaak giftig en kankerverwekkend, denk maar aan benzeen. Stikstofoxiden komen uit de uitlaat door-

dat luchtstikstof vanaf 1200°C aan de verbranding begint mee te doen. Stikstofoxiden zijn om te beginnen giftig, spelen zoals gezegd een grote rol bij de vorming van zomersmog en dragen sterk bij aan de verzuring van het milieu.

Hiermee hebben we de belangrijkste uitlaatgassen gehad. Maar ook zwaveldioxide en lood worden de lucht ingeworpen. Het eerste komt van zwavelverontreiniging in de brandstof en zorgt eveneens voor zure neerslag. Lood wordt (gelukkig steeds minder) toegevoegd om de motor beter te laten functioneren. Tenslotte komt er uit de uitlaat nog heel wat roet. Dat is koolstof waaraan zich PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) hechten die vaak kankerverwekkend zijn.

Lucht nu: een zure broeikassmog

Auto's stoten dus heel wat vuiligheid in de lucht. Uiteraard is de auto niet alleen verantwoordelijk voor de totale luchtvervuiling, maar een analyse van de cijfers toont aan dat de bijdrage groot is en bovendien stijgt.

De verzuring bij voorbeeld wordt veroorzaakt door een cocktail van gassen: stikstofoxiden (vooral uit benzinemotoren) zwaveldioxiden (uit elektriciteitscentrales, maar ook uit huis- en serreverwarming

en dieselmotoren) en ammoniak (uit de veehouderij). 65% van de stikstofdioxides (in 1985 nog maar 58%) en 5% van de zwaveldioxide is afkomstig van het autoverkeer dat zo ongeveer 30% van de verzuring oplevert.

Deze stoffen komen op de bodem terecht, werken daar verzurend en tasten zo de vitaliteit van bossen en natuurgebieden aan. Momenteel slaan jaarlijks per hectare ongeveer 5000 zuurequivalenten neer, terwijl 1400 zuurequivalenten een maximum is om de meest ernstige schade (bossterfte) te voorkomen.

Wanneer zonlicht inspeelt op stikstofoxiden en koolwaterstoffen wordt ozon gevormd. De ozonlaag in de stratosfeer beschermt ons tegen de schadelijke ultra-violetten zonnestralen. Ozon op leefniveau is echter een agressieve variant van zuurstof die de plantengroei stoort, ogen en slijmvliezen prikkelt, ademhalingsproblemen (de zogenaamde CARA-aandoeningen) verergert en de immune weerbaarheid van

mens en dier aantast. In de landbouw veroorzaakt ozon een oogstreductie van 5 tot 10%, goed voor miljarden frank schade.

Vooral bij mooi en rustig weer ontstaat deze fotochemische luchtverontreiniging, daarom "zomersmog" genoemd. De bijdrage van de auto aan dit milieuprobleem bedraagt, gelijklopend met de uitstoot van stikstofoxiden en koolwaterstoffen, meer dan 50%. De kritische grens voor ozon werd vastgesteld op $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemiddeld overdag. Deze concentratie voorkomt alle schade. Meestal stelt men dat de concentratie stikstofoxiden en koolwaterstoffen met 70 tot 90% terug moet om dat niveau te halen.

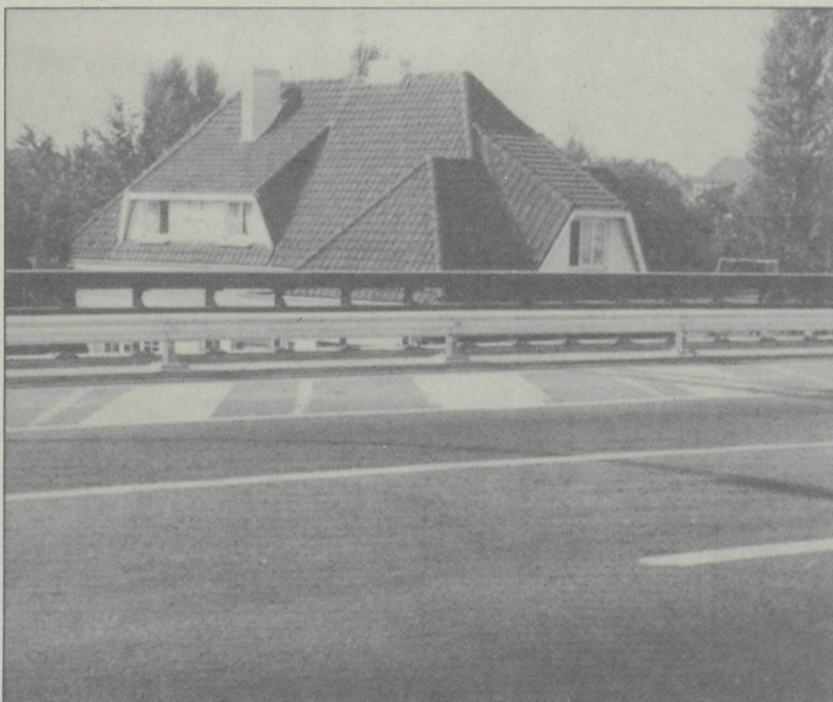
Een genoegzaam bekend effect van de massale uitstoot van CO_2 (maar ook van andere gassen zoals metaan en CFK's) is het broeikaseffect. Auto's verbranden massaal fossiele brandstoffen en leveren zo meer dan 20% van de Vlaamse broeikasbijdrage. De opwarming ten gevolge van het broeikaseffect zal vrij zeker zor-

gen voor zwaardere stormen, een stijgende zeespiegel en verschuiven van klimaatgordels. Voor de natuur zal dit laatste ingrijpende gevolgen hebben. Planten en dieren moeten met verschuivende ecosystemen mee verhuizen. Het is echter heel onduidelijk of het tempo van de opwarming niet te hoog is voor de verplaatsing van deze ecosystemen in hun geheel.

Nog meer milieuproblemen

In de cijfers die hoger geciteerd werden, zitten nog enkele opvallende blanko's. Zo wordt er tot nog toe vrijwel geen rekening gehouden met mobiele werktuigen. Dit zijn allerhande machines op wielen, die in Nederland - naar men schat - ongeveer 10% van de totale luchtvervuiling veroorzaken, maar nergens in de statistieken werden opgenomen. In de kader gaan we hier even dieper op in. Ook het fabriceren van auto's en brandstof valt tussen de mazen van het net. Betrouwbare cijfers zijn hier nog veel minder voorhanden, maar het is wel bekend dat het maken van een auto ongeveer evenveel energie kost als die auto tijdens zijn verdere "loopbaan" verbruikt. Het aandeel in de CO_2 -productie mag dus eigenlijk worden verdubbeld.

Een belangrijk negatief effect van autoverkeer is zeker ook de geluidshinder. Het verkeer is veruit de belangrijkste verstoorder door geluid. De richtnormen worden zeer sterk overschreden. Grote gebieden zijn eigenlijk door de konstante lawaaidruk van autoverkeer voor bewoning ongeschikt. In Nederland ondervindt ruwweg 40% van de bevolking hinder van verkeerslawaaï. In België wordt volgens de OESO 70% van de bevolking blootgesteld aan een konstant verkeerslawaaï van meer dan 55 dBA. Stiltegebieden zijn zeldzaam geworden. In Oost-



Vlaanderen is nog slechts 10% van de oppervlakte vrij van motorgeluid. Auto's geven ook afvalproblemen. Ieder jaar worden honderdduizenden wagens gekocht

die na 10 jaar op een autokerkhof terecht komen. Dat betekent een enorm grondstoffenverbruik en een groeiende afvalberg. Vaak ook met probleemafval zoals autoban-

den en akku's. Bij veel garages, sloperijen en autokerkhoven is de bodem zwaar vervuild door brandstof en akkuzuur. De versnippering van ons land-

DE VERGETEN SEKTOR

Dit is de titel van een rapport van de Nederlandse N.V. Innovation Associates uit Delft. De ondertitel van het rapport verklaart nader: "Energieverbruik en luchtvervuiling door de sektor mobiele werktuigen".

Mobile werktuigen staat voor de verzameling machines op wielen zoals graafmachines, bulldozers, heftrucks, compressoren, kraanwagens, landbouwmachines, en dergelijke.

In welk opzicht deze verzameling tuigen vergeten is, blijkt uit de conclusies van het onderzoek: ondanks het feit dat deze groep in Nederland evenveel energie verbruikt als al het vrachtverkeer en verantwoordelijk is voor 10 à 20 % van de totale landelijke uitstoot (eveneens gelijk aan die van het vrachtverkeer) van stoffen zoals CO, NO_x, SO₂, deeltjes en vluchtige organische stoffen, ondanks deze opmerkelijke kenmerken wordt in geen enkel energie- of milieustatistisch met deze sektor rekening gehouden.

Het onderzoek was niet gemakkelijk. Vooreerst was er de vraag wat er in die categorie "mobile werktuigen" allemaal thuishoort. Het antwoord op deze vraag was een lijst van circa 130 soorten tuigen. De tweede moeilijkheid was het vinden van statistische gegevens over aantallen in gebruik zijnde werktuigen. Een lijst van 22 kon aldus worden samengesteld. Hierin zitten zowel de belangrijkste types van bouwkundige werktuigen als heftrucks en

zelfs vuilnis- en brandweerwagens. Over deze tuigen waren benaderende gegevens beschikbaar wat betreft het aantal dat operationeel is.

De derde moeilijkheid bestond in het gebruik van een (wiskundige) formule die aan de hand van motorvermogen, gebruiksduur en rendement het totale energieverbruik voor de diverse categorieën kon geven. Gegevens over het motorvermogen waren te vinden in de gespecialiseerde vakliteratuur; de gemiddelde belasting van de motor, de gebruiksduur en het rendement dienden te worden geschat.

De omzetting van het brandstofverbruik naar emissiehoeveelheden gebeurde met behulp van gekende emissiefactoren.

Het resultaat van deze zich ophopende moeilijkheden is dat de marges van het uiteindelijk berekende energieverbruik en van de berekende emissies vrij aanzienlijk zijn. Maar dit op het eerste zicht bezwarende feit legt de vinger op de wonde: er zijn ondanks de grote variaties voldoende redenen om deze sektor wel degelijk als belangrijke faktor in de emissieproblematiek te beschouwen en toch ontbreekt een systematisch statistisch onderzoek naar de meeste essentiële gegevens van deze sektor.

De cijfers even op een rijtje: In Nederland wordt het aantal mobiele werktuigen op 330.000 à 550.000 geschat. Deze tuigen ver-

bruiken samen 50 à 130 Petajoule per jaar aan brandstof. Dit is ongeveer gelijk aan het verbruik van al het vrachtverkeer en een derde van het verbruik van het personenverkeer in Nederland. Ten opzichte van het totale landelijke verbruik bedraagt het verbruik door mobiele werktuigen 2 à 5 %. De luchtvervuiling door deze sektor ten opzichte van de totale landelijke uitstoot bedraagt bij benadering:

- 4 à 11 % van de CO-emissies;
- 8 à 18 % van de NO_x-emissies;
- 2 à 4 % van de SO₂-emissies;
- 9 à 17 % van de deeltjes-emissies;
- 5 à 12 % van de vluchtige organische stoffen.

Zonder rekening te houden met de SO₂-emissie kunnen we stellen dat de mobiele werktuigen in Nederland voor 6 à 12 % van de totale landelijke luchtvervuiling verantwoordelijk is. En de kans is niet denkbeeldig dat dit een lage schatting is!

Dat is dus de Nederlandse situatie.

Aangezien er voldoende redenen zijn om te veronderstellen dat in België een gelijkaardige situatie kan worden waargenomen, heeft de B.B.L. getracht een soortgelijk onderzoek uit te voeren. Deze poging is gestrand op een vooralsnog onoverkomelijk informatieprobleem. Hoe schaars de gegevens in Nederland ook mogen zijn, in België is er gewoonweg niets beschikbaar. Van vergeten gesproken!

Herman Gobel

schap en open ruimte is eveneens sterk door het verkeer beïnvloed. 40% van de Vlaamse oppervlakte is geurbaniseerd, onder meer als gevolg van de sterk uitbreidende wegeninfrastructuur. Deze trend zet zich nog steeds door en dreigt door de aanpassing van de gewestplannen verder te worden aangezwengeld. Op hun verlanglijstje van gewestplanherzieningen hebben heel wat gemeenten immers nieuwe industrieterreinen buiten de centra, langs de invalswegen, gepland.

Deze versnippering van onze landschappen verknipt heel wat leefgemeenschappen en vermindert de overlevingskansen van de daar levende soorten. Uilen jagen op het gehoor en vinden minder voedsel, zangvogels horen de roep van potentiële partners niet meer en heel wat soorten worden aan de lopende band doodgereden. Ook het ruimtebeslag van wegen op zich gaat meestal ten koste van de natuur.

Tenslotte nog twee bedenkingen. Ten eerste is aardolie niet vernieuwbaar. Er moet dus zo zuinig mogelijk gebruik van worden gemaakt. Ten tweede gaat de winning ervan vaak gepaard met risico's op termijn. Exxon Valdez ligt nog vers in het geheugen. Toch is slechts 3 à 4% van de olie-vernietiging aan dergelijke rampen te wijten. De rest komt van on-

gelukjes en slordigheid in de "normale" praktijk.

Staat techniek voor niets ?

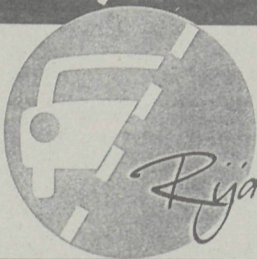
Sinds enige tijd kan ook de Belgische automobilist rekenen op een fiscale aftrek als hij zich een auto aanschafft met katalysator. Zoals het in de media wordt voorgesteld, lijkt het vaak of met een dergelijke zuivering van de uitlaat de milieuproblemen snel zullen opgelost zijn. Bij nader toezien blijkt dat jammer genoeg niet het geval. De katalysator is een apparaat dat in het uitlaatsysteem wordt gemonteerd om de uitlaatgassen volledig te verbranden. Vooral de uitstoot van CO en koolwaterstoffen is immers aan onvolledige verbranding te danken. Hij bestaat uit fijne plaatjes edelmetalen (platina en rodium) die de naverbranding van de gassen bevorderen. Om goed te werken moet zo'n katalysator een geschikte temperatuur hebben. Als bovendien de juiste hoeveelheid zuurstof in de gassen zit, kan ook de uitstoot van stikstofoxiden sterk worden verminderd. Een zogenaamde lambda-sonde meet daarom continu dat zuurstofgehalte en past de brandstoftoevoer daaraan aan. Zo worden drie probleemstoffen aangepakt en regelt men de brandstoftoevoer, vandaar de term "geregelde driewegkatalysator". Hij kan in het ideaal geval een zuiveringsrendement van 90%

halen. Voor dieselmotoren bestaan enkel katalysatoren die CO en koolwaterstoffen aanpakken. Omdat de grotere efficiëntie van deze motoren wordt bereikt door een overmaat aan zuurstof toe te voegen, is de reductie van NO_x bij dieselmotoren zeer moeilijk. Zwavel-dioxide wordt vooral aangepakt bij de productie van benzine, namelijk door zwavelarme of ontzwavelde olie als grondstof aan te wenden. Dit gebeurt al wel, maar nog niet voldoende. Ook op het vlak van koolwaterstoffen moet nog zwaar aan de benzine gesleuteld worden: minder benzeen, butaan en vertakte alifatische verbindingen.

Halveer het verkeer

Om de hier geschetste milieuproblemen tot op een aanvaardbaar niveau terug te dringen, zijn twee strategieën mogelijk: het technische terugdringen van de vervuiling per kilometer en verminderen van het aantal kilometers. Het is duidelijk dat de overheid het liefst de technische weg volgt. Dit lijkt logisch, want het is de minst drastische ingreep. Uit de figuur blijkt echter dat de voorhanden zijnde technische maatregelen ontoereikend zijn. Om de luchtverontreiniging door het autoverkeer tot een voor het milieu verantwoord niveau terug te dringen, moet het aantal kilometers dat momenteel per jaar wordt verreden met minstens 20% naar beneden. En daarbij gaan we er optimistisch vanuit dat elke auto de beste technische mogelijkheden gebruikt. Los van de technische ontwikkeling is dat aantal auto-kilometers echter drastisch aan het stijgen. In 1988 groeide het verkeersvolume met 11% op de snelwegen en met 5% op de secundaire wegen. Deze trend zal zich - wellicht in niet dezelfde sterke mate - de komende jaren ongetwijfeld

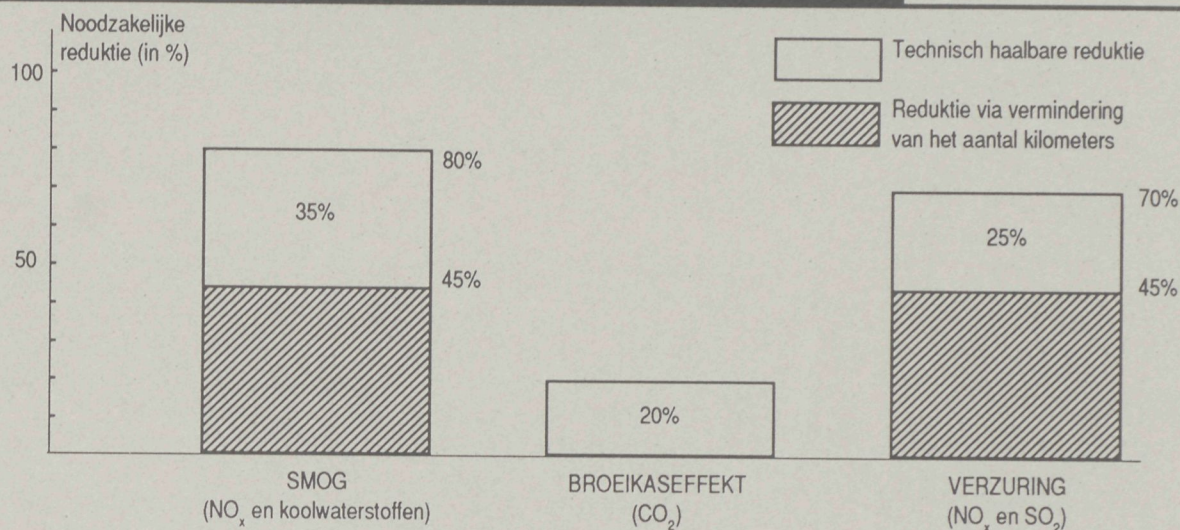
HALVEER HET AUTOVERKEER



Rijd ook minder

Geïnteresseerd? Zie pagina's 9 en 10.

Dossier verkeer



Bron: eigen bewerking op MINA 90-95

doorzetten. Groeiprognozes met 50% tegen het jaar 2000 zijn niet denkbeeldig. In de veronderstelling dat een stijging met 50% tegen 2000 reëel is (en elke auto van het schoonste type), krijgen we volgende situatie: een verkeersvolume van 150 (met 100 als de situatie van 1988) tegen een maximum voor het milieu - van 80. De konklusie is heel duidelijk: zelfs met de beste technische mogelijkheden moeten er 20% minder kilometers gereden worden ten opzichte van 1988 en 50% minder ten opzichte van wat we tegen 2000 verwachten. Pas als we de helft minder kilometers gaan rijden komen we op een niveau waarbij de natuur (want die is het eerste slachtoffer) duurzaam kan blijven bestaan. Voor 100% rekenen op de techniek is een misverstand dat ons duur te staan kan komen.

Wie moet wat ?

Het is duidelijk dat de slogan "halveer het autoverkeer" een gigantische opdracht is. Zowel de overheid als burgers en bedrijven hebben hierin een grote verantwoordelijkheid.

Veel korte ritten (bijna de helft van het totale aantal) kan best te voet of

met de fiets worden afgelegd. Ook een matige snelheid is iets waar we als burger op kunnen letten. Zakenlijke reizen voor bedrijven lenen zich eigenlijk goed voor openbaar vervoer, de reistijd kan groten-deels dienen om allerlei stukken door te nemen. De lokatiekeuze en organiseren van carpooling per bedrijf zijn eveneens goede mogelijkheden om als bedrijf op in te spelen. Steeds verwijzen naar de overheid die maatregelen moet nemen, is een vorm van struisvogel-politiek. Iedereen heeft in dit verband een verantwoordelijkheid te nemen. Wat niet wil zeggen dat de overheid er geen zou hebben. De overheid moet ook hier slechte ontwikkelingen ontmoedigen en andere stimuleren: een "push and pull" beleid. Het recente Verkeers- en Vervoersplan van gemeenschapsminister Sauwens is in Vlaanderen een eerste stap om het mobiliteitsprobleem ernstig aan te pakken. Jammer genoeg is dit plan in hetzelfde bedje ziek als het MINA-plan. Het stelt goede principes, maar durft in de konkrete beleidsvoorstellen geen drastische volumemaatregelen (lees: minder kilometers) uit te werken. Meer over dit mobiliteitsplan en de visie

van minister Sauwens in een interview verder in dit nummer.

Voor de milieubeweging zijn volgende elementen cruciaal in een toekomstig mobiliteitsbeleid. Een goed ruimtelijk beleid met korte verplaatsingsafstanden en inplanting van werkgelegenheid en woningbouw nabij knooppunten van openbaar vervoer. Sterke investeringen in een efficiënt en goedkoop openbaar vervoer. Vertragen van de maximum snelheid tot 100 kilometer per uur. Het duurder maken van de variabele autokosten, waarbij via openbaar vervoer uiteraard voldoende (goedkopere) alternatieven worden aangeboden. Bevorderen van goederenvervoer per trein en binnenschip. En afsluiten van wegen die door belangrijke natuurgebieden lopen, en ze eventueel zelfs op te ruimen. Het klinkt allemaal hard en utopisch. De milieuraanvoorwaarden zijn nu echter eenmaal strenge, maar noodzakelijke grenzen voor elk vervoerssysteem. Als we binnen een tiental jaren eraan willen beantwoorden, zal er vanaf nu drastisch moeten worden ingegrepen.

Luc Goeteyn

FLITS EN

■ Uit een enquête van de Gemeentewaterleidingen Amsterdam blijkt dat drie op vier Amsterdamse gezinnen te veel waspoeder gebruikt en daardoor onnodig duur wast. Sinds september 1987 levert het bedrijf zacht of kalkarm water.

Het aanpassen van de dosering van wasmiddelen aan dit water kan een besparing opleveren van meer dan zeventig gulden per jaar. In 1987 werd dit bekend gemaakt door middel van een grote voorlichtingskampagne. Dit had als resultaat dat twee derde van de Amsterdammers hiervan op de hoogte werden gebracht.

Men kan zich afvragen hoe het komt dat deze kennis steeds minder mensen is bijgebleven. Op sommige waspoederverpakkingen is de doseringstabel gewijzigd, het concentreren en de introductie van vloeibare wasmiddelen zorgen voor verwarring. Vooral blijkt een stelselmatige herhaling van de voorlichting nodig om te voorkomen dat de kennis over de voordelen van het zachte water verdwijnt.

Tussen haakjes, weet u of uw leidingwater hard of zacht is?

■ In de Verenigde Staten groeit het verzet tegen wegwerpluiers. In ongeveer twintig staten dreigt een extra milieuheffing of zelfs een totaal verbod op het gebruik van de wegwerpluier. De Amerikaanse milieubeweging vindt dat ze moet vervangen worden door katoenen luiers.

In een nationale enquête sprak ongeveer 38% van de ondervraagde Amerikanen zich uit voor een extra heffing, terwijl 43% voor een verbod op het gebruik was. Een van de grootste producenten van wegwerpluiers, Proctor & Gamble, is inmiddels een public relations-kampagne begonnen om

het imago van het produkt wat op te vijzelen.

■ In mei lanceerde Oxfam-Wereldwinkels haar "biokoffie". Het was hun eerste produkt waarbij naast een rechtvaardige aankoop, ook het criterium van de milieuvriendelijke teelt expliciet als voorwaarde werd gesteld. De koffie wordt aangekocht bij een Indiaanse koöperatieve in Mexiko en wordt door een Duitse erkende keurmerkorganisatie gekeurd. Op drie maanden tijd werd een omzet van 6 ton gerealiseerd.

■ De verontreiniging met cadmium is in België zo groot dat 10% van de bevolking risico loopt op lichte nierfunctiestoornissen. Het verslag van een grootschalig epidemiologisch onderzoek waar 1699 mensen aan deelnemen, is te lezen in "The Lancet" van 22/9/90. Het meest frappante resultaat is dat deze nierfunctiestoornissen al optreden bij hoeveelheden cadmium in de urine die tot nog toe als aanvaardbaar werden beschouwd. Men dacht dat de uitscheiding van cadmium in urine maximaal 10 mikrogram per dag mocht zijn. Deze belasting zou geen nierbeschadiging veroorzaken. Uit de studie blijkt nu dat bij één op de tien mensen die 2 tot 4 mikrogram per dag uitscheiden, een lichte nierfunctiestoornis voorkwam. Het lijkt er dus op dat de grens van de maximaal aanvaardbare hoeveelheid cadmium die opgenomen mag worden, verlaagd moet worden.

Cadmium komt voor als kleurstof in plastic, in mest en bestrijdingsmiddelen, en dus ook in voedsel en drinkwater, en in tabaksrook. Het Belgische milieu is extra belast, omdat de Kempense zinkindustrie de grootste cadmiumproducent van Europa is.

■ In december 1990 start op de B.R.T. een zestiendelige televisiereeks "Ekologisch tuinieren". In december zijn er vier uitzendingen waarin behandeld wordt wat men onder een ekologische tuin verstaat, hoe men aantastingen en plagen voorkomt door aan vruchtwisseling te doen, en waarom kompost de "volmaakte" meststof is. In 1991 volgt dan elke maand een aflevering met de typische tuinwerkzaamheden van die periode.

De serie is een onderdeel van een multimediaal project in een koproduktie van VELT en de Instructieve omroep. Het project bevat verder 12 radio-uitzendingen, een begeleidend boek, tekstinformatie, videokassettes en vormingsactiviteiten.

De eerste vier uitzendingen gaan door op maandagavond, vanaf drie december, telkens om 20u50 op TV2.

■ Chirojeugd Vlaanderen richtte een oproep tot haar leden om deel te nemen aan de trein-, tram- en busdag op 6 en 7 oktober. Deze organisatie betekent meer dan 30.000 kinderen en jongeren in Vlaanderen. De Chiro spreekt zich hiermee uit voor een goed en gelijk openbaar vervoer als alternatief voor de auto die te veel luchtverontreiniging en verkeersongevalligheid veroorzaakt.

De vereniging stelt wel eisen aan het openbaar vervoer. Het moet betaalbaar gemaakt worden en het streekvervoer moet een betere uitbouw kennen voor jongeren. De informatie-verschaffing moet verbeteren en het reizen moet aantrekkelijker worden gemaakt.

Halveer het autoverkeer

Sinds april 1990 loopt in Nederland de actie "Halveer het autoverkeer". Hiermee wil de vereniging Milieudefensie individuele burgers aansporen om vrijwillig minder autokilometers te vreten. Tegelijk wil men met de campagne ook de overheid stimuleren om een meer milieugericht mobiliteitsbeleid te voeren. De actie wordt wellicht binnenkort naar Vlaanderen uitgebreid.

Ergens begin 1990 realiseerde de K.R.O. het televisieprogramma "100 dagen zonder auto". Tien autobezitters stelden er zich als milieuvoortrekkers op en lieten hun auto 100 dagen lang in de garage. Bij het afsluiten van de honderd dagen bleken de meeste vrijwilligers het welletjes te vinden. Slechts twee leverden hun karretje definitief in. Maar iedereen wilde wel minder rijden. Dat was voor Milieudefensie het signaal om de fakkel over te nemen. In het afsluitende programma op 9 april werd de kam-

panje "halveer het autoverkeer" gelanceerd.

De nationale kilometerteller

De bedoeling van de actie is erg simpel. Gemotiveerde en milieubewuste burgers kunnen bij Milieudefensie een informatiepakket aanvragen.

Dit pakket bevat onder andere een halveer-aktiekrant en een deelnemersformulier. De actiekrant geeft interviews met bekende en minder bekende Nederlanders en toont waarom we het autoverkeer eigenlijk moeten halveren. Wil wil

meedoen vraagt met het formulier het complete deelnemerspakket aan. Het deelnemerspakket voorziet in een praktische handleiding voor het reizen zonder auto, een aantal gadgets zoals stickers en een badge, en vooral het deelnemersboekje. In dat boekje moet worden aangegeven hoeveel de deelnemers op het moment zelf rijden, hoeveel ze willen verminderen, wanneer ze beginnen en hoe lang ze denken het vol te houden. De enige vereiste is dat men het minstens drie maanden volhoudt. De slogan is "halveren",

Halveer het Vlaamse verkeer. Doe mee ?

De milieuvervuiling door het autoverkeer neemt ook in Vlaanderen hallucinante vormen aan. Denk maar aan de discussie over de zomersmog. Wanneer men de rekensommetjes maakt, wordt duidelijk dat we ook hier tegen het jaar 2000 de helft minder autokilometers moeten rijden dan men verwacht. Bovendien gaat het hier om een duidelijke vorm van grensoverschrijdende milieuproblemen. Het broeikas effect, de verzuring en de fotochemische smog

storen zich niet aan grenzen.

Dit waren voor de Bond Beter Leefmilieu goede redenen om aan te sluiten bij de actie "HALVEER HET AUTOVERKEER". Niet lang nadat u dit leest zal ook de Vlaamse start in de media worden gegeven. Via het B.B.L.-sekretariaat biedt Milieudefensie ons "support" voor deelnemerspakketten en voor de computergestuurde verwerking van de gegevens. De taak van de Bond is hoofdzakelijk promotie en bekendmaking. Daar-

voor rekenen we uiteraard op onze ledenverenigingen, onze lezers en alle andere milieubewuste organisaties en burgers. U hoort er wellicht binnenkort wel van. Mocht u echter actief willen meewerken door het verspreiden van folders, aankondigingen in uw tijdschrift, of welke manier dan ook, laat het ons weten. Wie regelmatig de baan op gaat zal ongetwijfeld beseffen hoe dringend een dergelijke actie nodig is!

maar enkele kilometers zijn ook mooi meegenomen. Uiteraard mag definitief stoppen ook. De gegevens worden per week in het boekje genoteerd en maandelijks aan Milieudefensie doorgegeven. Daar houdt men de stand per computer bij. De totaalcijfers komen op een nationale kilometerteller die regelmatig op televisie te zien is. Eind september was deze kilometerstand al opgelopen tot ongeveer een half miljoen (500.000) kilometers.

Psychologische steun en politieke druk

Een eerste doel van de campagne is uiteraard minder kilometers te rijden en zo iets te doen aan de mi-

lieuvervuiling door de auto. Zeker zo belangrijk is het maatschappelijk effect. Het is duidelijk dat politici, ook in Vlaanderen, het verkeer niet durven aanpakken uit vrees voor een elektorale afstraffing. De mensen zouden het zeggend niet nemen. De actie-deelnemers kunnen aantonen dat deze "verschuilpolitiek" niet juist is. En dat zelfs zonder dat iedereen het doet, mensen individueel hun gedrag kunnen veranderen. Pas dan zal, en moet, het beleid volgen. Voor de automobilist geldt zo ongeveer hetzelfde als voor rokers. Ze verkondigen publiek te verminderen, kunnen zo moeilijker terug en doordat ze weten niet de enige te zijn krijgen ze steun in de

rug.

De actie krijgt heel wat medewerking van andere organisaties en wordt zelfs actief gesteund door de Nederlandse Raad van Kerken. De campagne loopt minstens een jaar (tot april 1991) en - afhankelijk van de financiering - nog een pak langer. Het is hard nodig ook, want het autoverkeer dreigt één van de grootste en vooral het meest onbeheersbare milieuprobleem van Nederland en Vlaanderen te worden. Zolang de overheid niets doet, moet de druk wel van anderen komen. Een goede reden om de actie naar Vlaanderen uit te breiden.

Luc Goeteyn

Je bent jong en je traint wat

In september zijn twee nieuwe projecten rond milieu en mobiliteit van start gegaan.

Een eerste onderzoekt de negatieve externe effecten van het autoverkeer in België, en loopt bij de Bond Beter Leefmilieu. Het project "jongeren en mobiliteit" is opgezet door het "komitee milieu en mobiliteit", afgekort KOMIMO. Dit is een overlegplatform van milieu- en gebruikersverenigingen, zoals Belgische Natuur- en Vogelreservaten, Bond Beter Leefmilieu, Bond van trein-, tram- en busgebruikers, Greenpeace, Langzaam Verkeer en Taxistop. Beide projecten worden mogelijk gemaakt door de medewerking van de Koning Boudewijnstichting, meer bepaald via het fonds leefmilieu, opgericht met de steun van de Nationale Loterij.

Jongeren en mobiliteit

Jongeren worden langs alle kanten aangespoord om zich in de één of andere richting te bewegen: kom bij onze bank, koop deze auto... Er worden auto's op de markt gebracht, aangepast aan het jongerenpubliek. Organisaties proberen steeds vroeger aan klantenbinding

te doen. Ook de openbare vervoersinstellingen en meer specifiek de N.M.B.S. hebben hun aanbod verruimd met een speciaal op jongeren gerichte meerrittenkaart. De "Go Pass", zo heet deze inmiddels overbekende kaart, heeft een overweldigend succes bij jongeren.

Meestal kiezen jongeren echter auto(!)matisch voor het gemotoriseerd, individueel vervoer. De vraag is hoe jongeren kunnen gemobiliseerd worden om een meer milieuvriendelijk vervoermiddel te kiezen.

Om die vraag te beantwoorden zetten we een toch wel bijzonder

experiment op. We vragen de medewerking van een aantal jongeren (18 tot 22 jaar) in een viertal hogescholen in de Vlaamse regio. En meer specifiek die jongeren die gewoonlijk met de auto of bromfiets naar school gaan. De ruimere omgeving van deze scholen wordt in kaart gebracht: zijn de scholen bereikbaar, is er openbaar vervoer in de nabijheid,... Met de groep jongeren wordt een plechtig mobiliteitskontraat afgesloten. Hierin staat dat ze zich bereid verklaren om gedurende 100 dagen geen gebruik te maken van een individueel gemotoriseerd vervoersmiddel en dat ze op zoek gaan naar een alternatieve vervoersvorm. Ze gaan dit kontraat aan uit vrije wil, als een engagement tegenover zichzelf, de anderen en het milieu. Voor de start van het kontraat krijgt de groep jongeren een "snelkursus milieuvriendelijk vervoer". Terwijl het kontraat loopt, signaleren de jongeren eventuele moeilijkheden (allerlei uiteenlopende praktische problemen zoals bij voorbeeld geen aansluitingen trein-tram, 's avonds in het weekend geen openbaar vervoer, afwezigheid van fietspaden op bepaalde plaatsen,...), ze delen hun ervaringen mee en ze worden begeleid en ondersteund.

De gegevens van de begeleiding van de gesprekken worden later bijeengebracht en verwerkt. Deze dienen als basis bij het opstellen van een globaal didactisch hulpmiddel om jongeren alternatieve vervoersmiddelen te leren gebruiken. Dit kan gebruikt worden door andere scholen of organisaties.

Externe effecten

Eén van de meest in het oog springende veranderingen in de 20e eeuw is de snelle ontwikkeling van de verkeers- en vervoersmiddelen. Langzaam maar zeker worden én individu én beleid zich bewust

van de toch wel minder positieve neveneffecten van onze mobiele en snel veranderende maatschappij.

Deze veranderingen hebben effecten die niet als dusdanig door individuen bedoeld zijn en niet direkt door hen ingekalkuleerd worden: dit noemt men externe effecten. Bovendien kunnen die niet-bedoelde effecten negatief zijn voor andere individuen. Zure regen, geluidshinder, luchtverontreiniging, files,... zorgen voor extra kosten voor de maatschappij.

Meer en meer maakt de gedachte opgang dat de vervuiler dient te betalen. Maar de tijd dat de kosten voor het milieu naar de gebruikers van auto's wordt doorgerekend is nog veraf. Het beleid brengt bijeen globale evaluatie van het gemotoriseerde vervoer vele negatieve externe effecten niet in rekening. En deze effecten spelen ook geen noemenswaardige rol bij beslissingen van individuen om de auto te gebruiken. De negatieve effecten zijn nochtans onmiskenbaar. Denken we maar aan het toenemend aantal verkeersongevallen, de stank, de geluidshinder, de aantasting van monumenten en gebouwen door de zure regen, de (her)aanleg van wegen, de uitbreiding van het politiekorps,...

In Nederland en Duitsland is de totale kostprijs van deze externe effecten onderzocht. In Duitsland heeft men berekend dat de kosten door luchtverontreiniging, geluidshinder en ruimtebeslag minstens 5,1 miljard DM per jaar bedragen (=102 miljard BF). De totale externe kosten van het autoverkeer in Nederland worden op minstens 4,2 miljard gulden per jaar geschat (76 miljard BF). In dit laatste onderzoek werd ook rekening gehouden met de kosten voor de verkeersveiligheid.

Het doel van de Belgische studie is

een inventaris te maken van alle negatieve externe effecten van het autoverkeer en er een "prijskaartje" voor de maatschappij op te plakken. Op basis van dit onderzoek worden er dan aanbevelingen gedaan die een milieuvriendelijker gebruik van vervoermiddelen kunnen stimuleren.

We halen even een studie aan die illustreert hoe een verkeersbeleid milieu- en energiebesparend kan werken. De studie had als onderwerp "kosten-batenstudie van de verkeersregeling in de stad Leuven" en werd uitgevoerd door de K.U. Leuven en N.V. ATEA. Het onderzoek toont aan welke besparingen er mogelijk zijn bij een gekoördineerd beleid. Het hoog brandstofverbruik in Leuven en de hiermee gepaard gaande milieubelasting en lawaaihinder hangen nauw samen met het wachten, het vertragen en versnellen aan verkeerslichten. Een koördinatiesysteem van deze verkeersregeling levert enkel wat het brandstofverbruik betreft, al 120 miljoen BF baten op!

Een inzicht in de globale kost van het gemotoriseerd vervoer kan een aanzet zijn tot het nemen van milieuvriendelijke maatregelen die besparend kunnen werken voor de maatschappij in haar geheel.

Meer informatie over deze projecten is te verkrijgen bij:

*Dirk Van Regenmortel
en Goede Schuerman*

BIRO

Hoogpoort 9-13

9000 Gent

091/23.49.18

WET & PERS

BELGISCH STAATSBLAD

■ Besluit van de Vlaamse executieve van 31/7/90 tot instelling en organisatie van een impulsprogramma milieutechnologie.

Dit programma dient om bepaalde milieutechnologieën te doen ontwikkelen en de effecten ervan op de maatschappij na te gaan, met het oog op de realisatie van de beleidsdoelstellingen welke in het MINA-plan werden omschreven.

In het besluit wordt bepaald hoe de aanvragen moeten ingediend worden en op basis van welke criteria ze door het beheerskomitee worden onderzocht. (BS 31/8/90 p. 16794-7)

■ Rondschrijven van 11/7/90 in verband met rampenplannen voor hulpverlening. Uitvoering van de wet van 21/1/87 inzake de risico's van zware ongevallen bij bepaalde industriële activiteiten (Seveso-wet).

Uitvoerige opsomming van wat de rampenplannen dienen te bevatten. Een toelichting bij het K.B. van 14/6/90 (B.S. 11/7/90).

(BS 5/9/90 p. 17015-24)

Gebruikte afkortingen:

BvL : Het Belang van Limburg

HV : Het Volk

DS : De Standaard

FET : Financieel Economische Tijd

K.B.: Koninklijk Besluit

Van de in deze rubriek vermelde persartikels, wetten en besluiten, vragen & antwoorden kan schriftelijk of telefonisch een kopie worden aangevraagd bij de Bond Beter Leefmilieu, Luxemburgstraat 23/5, 1040 Brussel, tel. 02/514 05 00. Duidelijk vermelden waarvan je een kopie wenst. Bij de kopies wordt er een overschrijvingsformulier gevoegd, waarmee het verschuldigde bedrag (5 fr. per kopie + verzendingskosten) kan worden gestort.

■ Ministerieel besluit van 3/8/90 tot regeling van de bevoorrading van de vogelkwekers en de vinkeniers in het Vlaamse gewest. (B.S. 5/9/90 p. 17001-2)

In Vlaanderen mogen tussen 15 oktober en 15 november 18.500 vinken worden gevangen.

■ Toelatingen tot afwijkingen op de kwaliteitseisen voor het leidingwater.

* kalium: maximaal toegelaten concentratie 25 mg/l in plaats van 12 mg/l (Dikkebus en Zillebeke) (B.S. 12/9/90, p. 17476)

* kalium: 20 mg/l i.p.v. 12 mg/l (Tienen-Vianden) (idem, p. 17475)

* metanol: 45 g/m³ (De Blankaart) als bijvoegsel; 0,25 mg/l als maximaal toegelaten concentratie (idem)

* kalium: 30 mg/l i.p.v. 25 mg/l (Blankaart) (B.S. 3/10/90, p. 18822).

■ Koninklijk Besluit van 20/6/90 tot vaststelling van de Belgische bijdrage voor 1990 aan het "Trustfonds voor de financiering van de tenuitvoerlegging van het Verdrag van Wenen ter bescherming van de ozonlaag."

Deze bijdrage bedroeg 3.897 US \$ (voor 1990), in 1989 was dit nog 15.000 US \$. (B.S. 27/9/90 p. 18419-20)

■ Besluit van de Waalse gewestsexecutieve van 13/9/90 tot regeling van de bevoorrading van de vogelkwekers en de vinkeniers in 1990 in het Waalse gewest.

Zo moer er onder andere 15.800 putters, 6.850 goudvinken, 4.950 vinken, 800 groenlingen, etc. worden gevangen.

(B.S. 29/9/90 p. 18601-2)

■ Besluit van de Waalse gewestsexecutieve van 19/7/90 houdende uitvoering van het dekreet van 11/9/85 houdende regeling van de milieu-effektbeoordeling in het Waalse gewest.

(B.S. 2/10/90 p. 18682-8)

PERS

■ Nieuw Links, 17/8/90, "Als de rook om ons hoofd is verdwenen?" door Harry Dierckx.

Een bespreking van het ontwerp-afvalstoffenplan 1991-1995 van OVAM.

■ Humo, 23/8/90, "De Westerschelde: zoet, zout en ziek", door Mark Schaevers.

Het derde deel van het Scheldeverhaal.

■ BvL, 29/8/90, "Nederland bant de helft van de chemische middelen uit landbouw."

Opsomming van de voorgestelde maatregelen in het "Meerjarenplan Gewasbescherming", van de Nederlandse ministers van landbouw en milieu.

■ DS, 30/8/90, "Auto-industrie gaat meer recykleren", door Willy François.

Een overzicht van de maatregelen die Mercedes aankondigt.

■ FET, 1/9/90, "V.S. erkennen eindelijk bestaan van broeikasfeffect." De Verenigde Staten hebben zich geschaard achter de besluiten van het wetenschappelijk onderzoek van de intergoevernementele werkgroep voor onderzoek naar klimaatveranderingen. (I.P.C.C.).

■ De Rode Vaan, 7/9/90 "B.B.L. Onze onderzoeken zijn korrekt", door Leo Verschueren.

Een interview met Luc Hens, over de B.B.L. en de relatie landbouw-milieu.

■ HV, 15/9/90, "Verkeer verdringt industrie als grootste luchtvervuiler".

Een voorbeschuiving op het symposium over milieu, industrie en samenleving dat op 29 september in Gent werd georganiseerd door de Vlaamse vereniging voor biologen.

In een klein stationnetje

In een periode van een steeds akuter wordende mobiliteitsimpasse (verkeersonveiligheid, onleefbaarheid van steden en dorpen, kongestie, milieuhinder,...) dient het openbaar vervoer - het spoorverkeer in het bijzonder - bevorderd te worden. Openbaar vervoer moet een groter aandeel in de vervoersmarkt verwerven, wensen we ons milieu en onze mobiliteit in de toekomst te vrijwaren.

De aanleg van het snelspoor, de introductie van de T.G.V., en het STAR 21-plan zijn door de N.M.B.S. voorgesteld als belangrijke hefboomen om het gehele spoorverkeerssysteem op te krikken naar een eigentijds niveau.

Dit artikel zal vooral aandacht besteden aan de voorwaarden waaraan een station moet voldoen, wil het een groeipool worden voor het openbaar vervoer.

Situering van de problematiek

De spoorweg heeft in de 19e eeuw een gouden tijd gekend. In hooguit 40 jaar rukte de spoorweg op door heel Europa en tot ver daarbuiten. Wie over vooruitgang sprak, bedoelde vervoer per trein, en die wees naar het station. Een stationslokatie betekende een imago van vooruitstrevendheid en prestige. De opkomst van het wegverkeer heeft in de stationsomgevingen een echte crisis uitgelokt, waarvan de dimensies niet altijd even zichtbaar waren. Die crisis bestond vooral uit funktieverlies: de bedrijven verlieten de omgeving van de goederenkoer, en deze laatste werd ook afgeschaft. De vrijgekomen terreinen bleven in een verwaarloosde staat achter. Wat het reizigersverkeer betreft, werd de functie van de meeste stations verengd tot aankomst- en vertrekplaats van gewoontereizigers: reizigers voor wie de kwaliteit van de omgeving minder doorslaggevend was. De aanwezige functies op het stationsplein verdwenen, of waren dikwijls ten prooi aan een niveauverlaging. Zo verdween de stationsbuurt uit de

reeks bevoorrechte vestigingsplaatsen van projektontwikkelaars, tenzij in de omgeving van enkele zeer grote stations, én dan nog met de nodige reserves.

De stadsontwikkeling rond de stations dateert meestal uit het einde van vorige eeuw, en de bebouwing lijdt onder dezelfde symptomen als de 19de-eeuwse bebouwing op vele andere plaatsen. Soms is zo'n wijk opgenomen in een herwaarderingsoperatie. Maar bij nazicht van deze dossiers is bijna nooit sprake van "het station" als medestructuurgevend element in de herwaardering.

Het besluit is dat de meeste stationsomgevingen weinig attractieve plaatsen geworden zijn. Die vaststelling maken ook vele kandidaat-gebruikers voor wie omgevingskwaliteiten belangrijk zijn. Stations als belangrijke punten in de vervoersketen zijn nu allerm minst een aantrekkelijk uitstapraam voor het openbaar vervoer.

"Transfertpunt"

Het aktuele debat rond de mobiliteitsimpasse heeft de rol van dat openbaar vervoer weer voor het

voetlicht gebracht, en daarmee ook de potentiële rol van stations en stationsomgevingen. De nieuwe inzichten daarover zijn nochtans niet algemeen verspreid, laat staan dat er een heldere kijk zou zijn op de instrumenten waarmee die inzichten tot konkrete werkelijkheid moeten worden gemaakt. Ook in het STAR 21-plan wordt weinig aandacht besteed aan dit potentieel.

De vraag naar een mobiliteitsbeheersing is in feite een vraag naar het heroriënteren en veiligstellen van de bereikbaarheid. Een krachtig bereikbaarheidskoncept met ruime capaciteitsreserve en met naar verhouding een geringe aanspraak op economische hulpbronnen is het "Transfertpunt".

Transfertpunten zijn punten in de transportketen waar van vervoerswijze veranderd wordt. Het zijn punten waar het verkeer gekonvergeerd of gedivergeerd wordt of waar van het één op een ander stelsel kan gestapt worden. Zij kunnen daarvoor heel wat potenties ontwikkelen waardoor zij interessante punten zijn in de ruimtelijke structuur van een gemeente

of stad. Transfertpunten zijn daarvoor de belangrijkste punten als men het succes of het falen van het openbaar vervoer in verband wil brengen met de ruimtelijke ordening.

Als een tranfertpunt goed wil werken, moeten drie voorwaarden vervuld zijn: komplementariteit, integrale kwaliteitszorg en synergie.

Komplementariteit

Transfertpunten zijn bedoeld als draaischijven. Zij moeten dus een uiterst verzorgde interkonnektie aanbieden tussen verschillende vervoerswijzen. Naargelang de ligging van het transfertpunt zal het een eigen bereikbaarheidsprofiel meekrijgen, of andersom: naargelang de bedoeling van het punt zal men het op een welbepaalde plaats positioneren, gesteld dat men daarbij de keuze zou hebben. Centraal gelegen stadsstations moeten in de eerste plaats berekend zijn op voor- en natransport per bus en tram. Vrijwel alle stations in een bebouwde omgeving trekken in de eerste plaats reizigers aan te voet of per fiets. De auto haalt in het voortransport op verre na niet het aandeel van fiets of voetganger en komt er in het natransport nauwelijks aan te pas tenzij in het afhaalverkeer en als taxi.

Dat bereikbaarheidsprofiel zal ook een rol spelen in verband met de ruimtelijk ordening: de functieverdichting rond niet-autogerichte stations zal er anders uitzien dan rond stations met een goede autobereikbaarheid. Het is hoe dan ook ondoenbaar om stations in stadscentra te voorzien van uitgebreide parkeerfaciliteiten.

Integrale kwaliteitszorg

Transfertpunten zijn onmisbare schakels in de openbaar vervoersfilière. In vele gevallen is de gedachte alleen al aan een tranfert

(een overstap) voldoende om af te zien van het gebruik van het openbaar vervoer, bij gebrek aan kwaliteit van het gebodene. Gezien openbaar vervoer hoe dan ook te maken heeft met transfertpunten en dus met overstappen, is de enige weg om die weerstanden op te ruimen een doorgedreven kwaliteitszorg betreffende alle aspecten van de vervoersfilière, inbegrepen de "gastvrijheid": comfort, vormgeving, veiligheid, boeiende omgeving...). Die zorg moet niet alleen besteed worden aan het station, maar ook aan het stationsplein, de stationsomgeving, de weg(en) naar het station. In principe moeten transfertpunten een dusdanige kwaliteit krijgen dat zij niet alleen geen weerstanden meer oproepen, maar mogelijk zelf attractief werken.

Synergie

Transfertpunten liggen niet binnen de bevoegdheid van één instantie. N.M.B.S., openbare werken, gemeentebestuur, privé-eigenaars, en soms nog een of andere overheidsregie hebben elk een vinger in de pap. Vanuit de meestal wel omschreven afbakening van ieders bevoegdheden komt het dikwijls tot de ontwikkeling van geïsoleerde projecten. Deze vorm van management put op zeer korte tijd de potenties van een stationsomgeving als bereikbaarheidspool uit. De reden van dit soort ondoelmatig beleid moet gezocht worden in de afwezigheid van het denken over de konsekventies hiervan.

Het werkterrein

Vijf domeinen vormen het werkterrein van de aktie rond transfertpunten. In alle vijf is de relatie met (de integratie in) de stedenbouwkundige omgeving erg belangrijk en dit over telkens twee aspecten: het functioneren en de vormgeving. In alle vijf moet de

N.M.B.S. bijzondere interesse aan de dag leggen wegens haar belang in een optimale inschakeling van haar stations in stad en gemeente.

Het station

Het functioneren van het station moet bekeken worden op twee niveaus: het intern functioneren (technisch en commercieel) en het sociaal functioneren voor de reizigers en andere gebruikers.

De vormgeving moet vertrekken vanuit de eerbied voor het bestaande gebouw, vanuit het gewenste profiel dat men naar buiten wil brengen, en vanuit de verblijfskwaliteit. In de ons omringende landen werd daarrond reeds uitvoerig denkwerk verricht. Men zou er van moeten kunnen uitgaan dat de N.M.B.S. met dit domein redelijk vertrouwd is. Maar dat blijkt alleszins niet uit de huidige lay-out en verzorging van de overgrote meerderheid van de stations.

Het stationsplein

Het stationsplein is functioneel te benaderen enerzijds vanuit zijn verkeersfunctie, anderzijds vanuit zijn verblijfsfunctie. Zeer dikwijls zijn stationspleinen overladen met konfliktpunten tussen zacht en hard verkeer. Het vermengen van de verschillende verkeersvormen brengt wel een lage rijnsnelheid met zich mee, maar tegelijk wordt zulke nadruk gelegd op het bewegend verkeer dat de verblijfsfunctie helemaal verloren gaat. Het functioneren van een stationsplein moet immers ook bekeken worden vanuit zijn stedenbouwkundige functie van fokus, herkenningspunt, of zwaartepunt van de distributie of eventueel ook van rustpunt.

Dit laatste zal trouweins in hoge mate de vormgeving van het plein mee bepalen. Het stationsplein moet door zijn aanleg aankomende reizigers een aantal heldere ant-

woorden verschaffen in verband met oriëntatie, looproutes, verblijven, bronnen van informatie, enzovoort. Hoewel de meeste stationspleinen N.M.B.S.-eigendom zijn, is er vanuit de huidige vormgeving geen belangstelling gebleken vanwege de N.M.B.S.

De stationsomgeving

Stationsomgevingen functioneren precies op halve kracht. Het gebruik van soms grote ruimten heeft te maken met structuren uit vorige eeuw, die nu niet meer functioneel zijn. Goederenkoeren staan leeg, douanedepots zijn gesloten, bedrijfspanden zijn verlaten. De bebouwing dateert dikwijls uit het einde van de 19e eeuw. Een politiek van herwaardering van het bestaande weefsel is dan ook belangrijk. Daaraan gekoppeld kan werk worden gemaakt van verdichting van het terreingebruik. De soms hektare grote spoorwegterreinen zijn een belangrijke troef in spoorweghanden. Zij kunnen worden ingeschakeld in B.P.A.'s, als alternatief voor de vraag naar vestigingsplaatsen in de open ruimten rond de steden. De beschikbaarheid van een lokatie nabij een transfertpunt biedt de mogelijkheid om aanvragen voor vestigingen te differentiëren: kontaktintensieve bedrijven en diensten horen in een stationsomgeving thuis. Terreinintensieve kunnen eventueel elders gevestigd worden.

De weg naar het station

In vele steden of gemeenten is er één dominante route tussen het station en het centrum van de gemeente. Functioneel is deze route in het stedelijk weefsel van uitzonderlijk belang, zowel voor de stad als voor de trein. Vergelijk daarbij de ronduit moeilijke route tussen centrum en station te Mechelen, Genk, Brugge, Oostende, Brussel-Noord,... en de ambiance

van de Keyserlei te Antwerpen, de Stationsstraat te Lokeren, de Bondgenotenlaan te Leuven. Het functioneren van deze hoofdroutes is ook voor de spoorweg van uitzonderlijk belang.

De weg naar het station is ook uit een andere invalshoek te bekijken: de bereikbaarheid te voet, per fiets en met het openbaar vervoer. Anderzijds moet deze hoofdroute ook inhoudelijk en vanuit de vormgeving de nodige aandacht krijgen: de weg naar het station moet een "uitnodiging" zijn. Hierbij moet door de N.M.B.S. met de gemeente en de plaatselijke vervoersmaatschappij gekoördineerd gewerkt worden.

De spoorweg in Vlaanderen

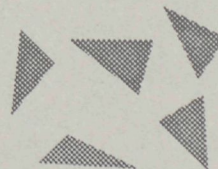
In Vlaanderen wordt gewerkt aan een ruimtelijk structuurplan. De stations moeten als transfertpunten een bijzondere plaats toegewezen krijgen. Van elk station moet de functie in de globale structuur worden onderzocht. Op een bepaalde plaats is een gegeven bereikbaarheidsprofiel voorhanden of minstens aangewezen. Bij een bepaald bereikbaarheidsprofiel past een bepaald type station: centraal station, voorstadsstation, forensenstation of -stopplaats, toerismestation, enzovoort. Het is duidelijk dat de ruimtelijke structuur van stationsomgevingen van belang is voor de profilering van een openbaar vervoer. Het is dan ook betreurenswaard dat het STAR 21-plan geen uitspraak bevat over deze structuur. Het probleem wordt wel op verschillende plaatsen in het rapport aangehaald en wordt in verband gebracht met de mogelijke respons van het cliënteel op het spooraanbod, maar de vraag naar een korrektief ingrijpen in het ruimtelijk beleid wordt in zijn geheel ongeanalyseerd naar de overheid teruggespeeld. Daarmee stelt de N.M.B.S. zich op een redelijk eng

standpunt met betrekking tot haar instrumentarium ter beïnvloeding van de transportmarkt. Het gaat in STAR 21 immers vooral over haar infrastructuur, haar rollend materieel, haar dienstregelingen, en voor het eerst, tot op zekere hoogte, over haar stations.

Uit het bovenstaande blijkt dat synergetisch werken een onontkoombare voorwaarde is om tot resultaten te komen. Het knelpunt voor een dergelijke werking is zeker ook gelegen bij de interne structuren van de N.M.B.S. waarin geen stedenbouwkundige dienst functioneert. Een dergelijke dienst functioneert bij de Nederlandse Spoorwegen binnen de marketingdienst. Het is de vraag of de bestaande procedures en de vorming van het middenkader van de N.M.B.S. in een korte tijd een dermate andere aanpak mogelijk maken.

referenties

- Langzaam Verkeer, Star 21 en de stationsomgevingen, 17 april 1990, 11 pp.
- B.T.T.B. (Joost Van Damme en Frans Dumont), TGV en Star 21: Hefboom voor het binnenlandse verkeer?, 21 juni 1990, 8 pp.



Tien om te vragen

Verkeersminister Sauwens op de rooster

Begin juli stelde gemeenschapsminister Johan Sauwens zijn verkeers- en vervoersplan voor Vlaanderen voor. Het moest op milieuvlak het MINA-plan aanvullen dat het mobiliteitstema toch erg mager had uitgewerkt. Het stukje huisvlijt van de V.U.-minister gaat natuurlijk over veel meer dan verkeer en milieu. Voor de milieubeweging is dat echter steeds meer een prioritair dossier. De redactie trok naar de Trierstraat en vroeg de minister een woordje uitleg.

Uw mobiliteitsplan ligt nu al enkele maanden op tafel. Hoe is het precies tot stand gekomen en wat zijn de belangrijkste krachtlijnen?

Ik kreeg op 16 januari 1989 de bevoegdheid over openbare werken en verkeer. De eerste vraag was: wat gaan we doen met die bevoegdheden en de erbij behorende middelen. Het ging om een investeringspakket van bijna 18 miljard, de havens inkluis. We hebben eerst de doelstellingen bepaald en die werden ook opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord. We vertrokken van een aantal toch wel negatieve vaststellingen. Het autoverkeer liep vast, de versnippering van de haveninvesteringen, weinig rendabele investeringen in het openbaar vervoer, de milieu-problemen. Vooral de massale aanvragen voor geluidsschermen waren op dat punt een duidelijk signaal. Vanuit deze vaststellingen zijn we gaan kijken welk Vlaanderen we eigenlijk wilden en hoe we daar met de bevoegdheden verkeer en openbare werken - die trouwens voor het eerst in de Belgische geschiedenis bij dezelfde minister terecht kwamen - aan konden werken. Omdat het zeer duidelijk was dat de negatieve ef-

fekten toenamen, heb ik van leefbaarheid (ook qua milieu) en verkeersveiligheid basisdoelstellingen gemaakt, voor bereikbaarheid. De grenzen, de randvoorwaarden van een mobiliteitssysteem in een omgeving kwamen op de eerste plaats.

In het verkeers- en vervoersplan zit dan ook het besef dat de grenzen van de mobiliteit mee de grenzen van de economische groei bepalen. Dat was een belangrijk uitgangspunt. Om dat nu allemaal concreet te maken hebben we actieplannen ontwikkeld, voor de wegen en vooral voor het openbaar vervoer. Dat is ons verkeers- en vervoersplan geworden.

De planning is zeer belangrijk. In het huis Vlaanderen, of het Belgische huis, bestonden voor deze zaken geen plannen. Er was een deelaanpak op diverse terreinen, erg versnipperd en met vaak enkel impulsen vanuit het lokale niveau. Een globaal plan voor de hele sektor ontbrak.

Voor de ontwikkeling van die actieplannen hebben we hulp in Nederland gezocht. Het aantal deskundigen inzake mobiliteitsbeheersing is in Vlaanderen immers op twee handen te tellen.

Voor het eerst is er dus in Vlaanderen een wetenschappelijk geba-

seerd vervoersplan. Daarin stelt men vast dat bij ongewijzigd beleid het wegverkeer tussen 2000 en 2005 met 40% zal toenemen. De grootste stijging komt daarbij op rekening van het goederenvervoer. Mobiliteitsbeheersing is dus hoogdringend nodig, met drastische ingrepen om het autoverkeer te verminderen. In de eerste plaats op de bestaande knelpunten, de agglomeraties en bebouwde kommen. Daar opteren we voor snelheidswerende middelen: versmalen van wegen, poorten, snelheidsdrempels. Ten tweede: kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer door meer te investeren, en vooral door het meer te promoten. Slechts 8% van de bevolking gebruikt regelmatig het openbaar vervoer. In de regio Basel in Zwitserland ligt dat rond de 40%. Om zulke percentages te bereiken, is die kwaliteitsverbetering uiteraard hard nodig, in al haar aspecten, maar vooral qua reistijd en comfort. Tarieven zijn ook belangrijk, maar bepalen de keuze in de woon-werk verplaatsing slechts voor 15%. Vooral de snelheid is daar doorslaggevend: meer dan 50%. Comfort als keuzemotief speelt voor een goede 30% mee. Voor het goederentransport willen we vooral de waterwegen meer

promoten. De evolutie gaat nu volledig de andere kant op. Het staal voor Bekaert werd vroeger voor 80% langs kanalen aangevoerd. Nu is dat nog 20%.

Om even dieper op de milieu-aspekten in te gaan. Het autoverkeer speelt een substantiële rol in een hele batterij milieuproblemen. Uw indicatief meerjarenprogramma stelt echter slechts een halve bladzijde konkrete maatregelen inzake milieu voorop. Moet dit aspect volgens u niet steviger worden uitgewerkt?

Eén van onze belangrijkste stellingen is dat nieuwe wegen volgens ons niet meer kunnen. Wij gaan de aangroei van het wegverkeer niet opvangen door nieuwe wegeninfrastructuur. Ten tweede ben ik domeinbeheerder. Ik ben verantwoordelijk voor infrastructuur en niet voor katalysatoren en brandstofprijzen. Daar zijn anderen voor bevoegd. Maar in overleg met die anderen is het de bedoeling een geïntegreerd milieubeleidsplan te krijgen, vertrekkend van het MINA-plan en aangevuld met ons mobiliteitsplan, met wat minister De Batselier op zijn terrein aanbrengt, met wat minister Waltniel hopelijk met het ruimtelijk structuurplan gaat doen. Er moet een totaalbeleid komen waarbij de kentering konkreter moet worden. Wat niet belet dat hetgeen ik voorstel - en dat op een aantal punten al in uitvoering is - onrechtstreeks een heel groot milieu-effekt zal hebben. Wanneer ik stel dat we geen behoefte hebben aan nieuwe autosnelwegen, dat de grote ring rond Antwerpen een negatieve balans vertoont en er dus niet komt, idem voor een aantal omleidingswegen, dan is dat positief voor natuur en milieu.

U zegt geen nieuwe wegeninfrastructuur toe te laten, maar in het verkeers-

en vervoersplan worden twee nieuwe snelwegen, een vijftal belangrijke capaciteitsverruiming en nog enkele studies over mogelijke nieuwe wegen aangekondigd. Is dat niet tegenstrijdig?

Nee, ik denk van niet. Het gaat om een nieuwe hiërarchie in het wegennet. Het is te vergelijken met een elektriciteitscircuit. Het volume in de hoofdleiding blijft gelijk. Maar in de verdeling in het interne systeem worden een aantal flesschalzen weggewerkt. Als dat niet gebeurt krijg je ongewenst sluipverkeer. Door het realiseren van een aantal hoofdassen verdwijnt dat en wordt de doorstroming gelijkmatig.

Het beste voorbeeld is de expressweg Antwerpen-Oostkust waarvan we een autosnelweg maken. Ondertussen worden enkele vierkavswegen tot tweevakswegen herleid. De hiërarchie verandert dus, de verdeling verbetert, maar het globale volume blijft gelijk. Een voorbeeld is ook de situatie rond Eeklo. Er komt een klein stukje ring (1200m) waardoor we heel wat verkeersdruk van de gewestwegen en uit het stadscentrum weghalen en dus herkanaliseren.

Je zou kunnen zeggen dat je zo het totale verkeersvolume aanzwengelt. Maar het herkanaliseren binnen het systeem zelf heeft dat effect niet. Daar zeggen specialisten van dat het geen probleem is. Een ander voorbeeld is het onderzoek naar de extra rijstrook op de E40 nabij Bertem. Dat kan de aansluiting met de A2 vloeiender doen verlopen. We onderzoeken nu of dat de flesschals niet verplaatst. Je zou kunnen zeggen: vanuit Limburg gaat men dan sneller de auto nemen, maar wij denken dat dat niet zo is. Dat blijkt uit ons onderzoek. Ook de betere verbinding tussen Berchem en Borgerhout op

de Antwerpsering erkent iedereen als een verbetering.

Bent u het ermee eens dat technologische innovaties onvoldoende zijn om de milieudoelstellingen te halen en dat andere, meer drastische ingrepen nodig zijn?

En hoe ver moet dat gaan? De milieubeweging stelt dat het aantal tegen 2000 verwachte autokilometers gehalveerd moet worden.

Het grote probleem is dat de uitbouw van het openbaar vervoer en het ontmoedigen van het autoverkeer wordt voorbijgestoken door de autonome groei van het wegenpark en het autogebruik, parallel met de stijging van de economische conjunctuur en de koopkracht. Dit stelt men ook in Nederland vast. Ook de technische voertuigaanpassingen kunnen onmogelijk de negatieve milieu-effecten van die groei compenseren.

Er zullen drastische ingrepen nodig zijn. Deze liggen gedeeltelijk op ons terrein, maar ook op nationaal en zeker op Europees vlak. Een klein land als Vlaanderen kan natuurlijk wel een voortrekkersrol spelen. Ik ga nu niet discussiëren over een reductie van 20 of zoveel procent, maar er moet inderdaad drastisch worden ingegrepen in het aantal autokilometers. De makro-effecten van de huidige evoluties ontgaan ons grotendeels en dat geldt zeker voor heel wat decision-makers. Het inzicht groeit wel snel.

Persoonlijk geloof ik sterk in een federale structuur én in een basisdemocratie. Maar ook in een wereldordening en de federale structuur moet zich daarbinnen aanpassen aan de aard van de bestaande wereldproblemen. Die evolutie naar herverdeling van klassieke staten is trouwens in volle gang. Voor problemen rond omge-

vingskwaliteit worden de gemeenschapsmiddelen in zo'n systeem evenwichtig over die drie niveau's verdeeld. Maar de grote beslissingen rond milieu en globale mobiliteit worden een zaak voor het wereldniveau. Als we die aan de klassieke staten overlaten blijft het globale beleid fragmentair en gaan we er niet komen. De huidige statenformules kunnen ozongaten en broeikas effecten niet aan, omdat iedereen schrik heeft zijn concurrentiepositie te verzwakken. Dat neemt niet weg dat een aantal bewegingen op kleiner niveau kunnen worden aangezet. De ontwikkeling in de Europese richting is in die zin positief en moet ook vanuit milieuoogpunt versterkt worden. Maar als domeinbeheerder kunnen we in Vlaanderen toch al wat doen. Een mooi voorbeeld zijn experimenten met de waterstofbus waar we enkele miljoenen voor gaan vrijmaken.

Het verminderen van automobiliteit vraagt alternatieven die qua comfort en prijs kunnen concurreren met de auto. De recente stakingsgolf en de prijsstijgingen van het openbaar vervoer zullen een milieugericht mobiliteitsbeleid wellicht niet echt helpen.

Wat de stakingen betreft. Het is nogal duidelijk dat vervoersmaatschappijen één van de laatste soort overheidsbedrijven zijn waar een bepaalde syndikratie veel ontwikkelingen heeft lamgelegd. Ik heb geen enkele schroom om dat publiek te stellen.

Wat betreft de aanpassingen van de prijzen, zei ik al dat de prijsfactor maar voor 15% in de vervoerskeuze meespeelt. Maar ook hier gaat het om een herschikking. Een aantal vervoers-titels worden goedkoper, een aantal andere duurder. Het ticket wordt duurder en het abonnement goedkoper. Maar nog eens, in het

woon-werkverkeer zijn vooral het tijdsgegeven en de bedrijfszekerheid doorslaggevend. Daar moeten we op inspelen. Het probleem-kind wordt natuurlijk het streekvervoer. Dat had in het verleden al het meest te lijden van de lineaire tariefaanpassingen. De laatste twee, drie jaar komen er per jaar 500.000 wagens bij. Daar zit een nettogroei in van 120.000 wagens per jaar. En het autobezit is het hoogst in de landelijke gebieden. Niet alleen door de afbouw van het openbaar vervoer, maar ook door de ruimtelijke verspreiding van bewoning. Veel problemen starten met een slechte ruimtelijke ordening en dat zal een goed openbaar vervoer, zeker in de regio's, nog decennia hypotekeren. Er is een jaarlijks verlies van 2 à 3% reizigers. We zullen daar zeer creatief moeten optreden. Als we louter in termen van rendement zouden redeneren dan kunnen we de sociale opdracht van het openbaar vervoer wel vergeten. Een belangrijke werkrichting is werken aan de komplementariteit van vervoerswijzen. Fietsstallingen aan tram- en bushaltes bij voorbeeld hebben een enorm succes. Ook voor het eenvormig maken van tarieven en directe promotiekampagnes naar nieuwe doelgroepen is de tijd nu gunstig. Het vastlopen van de verkeersstromen en de duurdere autoprijzen zullen zeker in onze kaart spelen. We zien nu al dat carpooling populairder wordt. Dat zal zich ook vertalen naar het gebruik van openbaar vervoer. We gaan eveneens doelbewust met steden overleggen om parkeerplaatsen in binnensteden te ruilen voor vrije tram- en busbanen.

Wat is uw standpunt inzake een regulerende heffing op autokilometers, een zogenaamde "variabilisering van de autokosten"?

Dit is in ons plan vermeld. Het is

natuurlijk gevaarlijk om het te stellen, maar ik denk inderdaad dat men de variabele kosten van het autogebruik zal moeten aanpakken. En dat men de middelen die daardoor vrijkomen moet investeren in hoogwaardig openbaar vervoer. De techniek die men moet gebruiken is natuurlijk wat anders. Het rekening rijden, waar men in Nederland over gestruikeld is, heeft konsekwenties voor de privacy. Dat moet terdege worden bekeken. Waar we wel voor opteren is de bereikbaarheid van een aantal centra afhankelijk maken van een betaling. Op termijn denk ik dat wie zich de luxe wil permitteren per auto Brusselcentrum binnen te rijden daarvoor zal moeten betalen. Maar men kan maar tot zo'n systemen overgaan als men een keuze kan aanbieden. Anders ben je sociaal onrechtvaardig. Het is dus belangrijk nu het openbaar vervoer als alternatief uit te bouwen. Die beweging wordt ingezet met STAR 21, en aangevuld in het streekvervoer met sneltrams en snelbussen. Wanneer we daar in het voorstadsverkeer met goede tram- en busnetten kunnen op aansluiten, dan is het invoeren van een kostenfactor voor de bereikbaarheid van centra een volgende stap.

Het is net al even aangeraakt, hoe schat u het effect van de golfkrisis en de daarbij horende stijgende brandstofprijzen in op het mobiliteitsbeleid?

Ik kan u zeggen dat ik daar gelukkig om ben. Ik denk dat we van de gelegenheid moeten gebruik maken om het openbaar vervoer nog meer te promoten. We moeten er positief op inspelen en de gelegenheid te baat nemen om nu de koe bij de horens te vatten.

Binnen de Vlaamse executieve streeft men naar een integraal milieubeleid. In de praktijk is daarvan echter nog

Beste lezer,

Milieurama is er vanzelfsprekend voor u. We hopen dan ook dat u tot nu toe Milieurama als nuttig en waardevol mocht ervaren. We zijn er ons echter van bewust dat vele van uw verwachtingen of wensen misschien niet vervuld worden. Het middel bij uitstek om naar deze onvolkomenheden van Milieurama te peilen is een enquête. Vandaar.

Enkele praktische opmerkingen :

1. Het is de bedoeling dat u alle vragen beantwoordt.
2. Het is echter mogelijk dat u bepaalde vragen niet wenst te beantwoorden. Sla die in dat geval gerust over en stuur ons dan het gedeeltelijk ingevulde formulier op.
3. Op de meerkeuzevragen mag u meerdere antwoorden aankruisen of invullen.

Noteer dat we het liefst uw antwoorden op 1 december 1990 in ons bezit hebben.

En alle lezers die de moeite doen om de enquête in te vullen en op te sturen krijgen een authentieke Bond Beter Leefmilieu-wegwerpstylo toegezonden! Hiervoor moet u wel uw adres invullen. Dank bij voorbaat!

De redactie.

PERSONALIA

Naam en voornaam :

Straat : nr.: bus:

Postnummer : Gemeente :

Geboortjaar :

Opleiding :

laatst behaalde diploma's : humaniora

hoger onderwijs

korte

lange type

..... ☐

☐

☐

..... ☐

☐

☐

student richting :

..... ☐

☐

☐

Beroep :

VRAGEN

1. a. Bent u aangesloten bij een milieuvereniging: ☐ ja ☐ nee

Welke :

- b. Indien niet, was u vroeger aangesloten bij een milieuvereniging : ☐ ja ☐ nee

Welke :



2. a. Geeft u, naast een eventueel abonnement op een tijdschrift, supplementaire financiële steun aan milieuverenigingen ? ☐ ja ☐ nee
- b. Geeft u, naast een eventueel abonnement op een tijdschrift, supplementaire financiële steun aan non-profit organisaties? ☐ ja ☐ nee
- 3.a. Vindt u dat de Bond Beter Leefmilieu steun verdient ? ☐ ja ☐ nee
- b. Vindt u dat de Bond Beter Leefmilieu u daarvoor regelmatig kan aanspreken ? ☐ ja ☐ nee
4. Bent uzelf (lezer) geabonneerd op Milieurama : ☐ ja ☐ nee
- Indien wel :
- a. Waarom hebt u een abonnement genomen :
- ☐ uit sympathie met de milieubeweging
 - ☐ uit sympathie met de Bond Beter Leefmilieu
 - ☐ uit persoonlijke interesse voor de inhoud
 - ☐ uit beroepsmatige interesse voor de inhoud
 - ☐ omdat het nuttige informatie kan bevatten voor mijn studies
 - ☐ om op de hoogte te blijven van het ideeëngoed van de milieubeweging
 - ☐
 - ☐
- b. Hoelang bewaart u een nummer van Milieurama :
- Indien niet :
- c. Hoe bereikt Milieurama u :
- ☐ via uw werkgever (die geabonneerd is)
 - ☐ uw functie :
 - ☐ andere manier :
- d. Zou u een abonnement op Milieurama nemen indien de mogelijkheid die u nu geboden wordt om Milieurama te lezen, wegvalt : ☐ ja ☐ nee
5. a. Welke kranten leest u :
- b. Welke milieutijdschriften leest u :
- c. Welke tijdschriften (andere dan milieu-) leest u :
6. Hoe leerde u Milieurama kennen :
- ☐ via vrienden, kennissen
 - ☐ via het werk
 - ☐ via een verwijzing ernaar in de media
 - ☐ via een verwijzing ernaar in een wetenschappelijk werk
 - ☐ via een bezoek aan een openbare bibliotheek
 - ☐ via een bezoek aan een bibliotheek van een school, universiteit of wetenschappelijke instelling
 - ☐ via de B. B. L.-stand op een beurs
 - ☐ via
7. Hoeveel andere personen krijgen gemiddeld een door u gelezen nummer van Milieurama ter inzage : ☐ ☐ ik weet het niet, onbepaald
8. Een nummer van Milieurama bevat gemiddeld 8 artikels (zonder de vaste rubrieken gerekend) :
hoeveel artikels hiervan leest u gemiddeld per nummer :



9. Waarvoor gebruikt u de informatie die Milieurama u biedt :

- ☐ voor het schrijven van artikels, seminarie- en eindwerken
- ☐ als achtergrondinformatie om op de hoogte te zijn van de ontwikkelingen van de milieuproblematiek
- ☐ om het ideeëngoed van de milieubeweging te kunnen volgen
- ☐ om
- ☐ nergens voor, het blijft lektuur

10. Het lezen van Milieurama heeft u :

- ☐ een mening helpen vormen over de milieuproblematiek
- ☐ milieubewuster doen handelen
- ☐ zin doen krijgen om u actief in te zetten voor een beter leefmilieu

11. Indien u de informatie kan gebruiken of echt nuttig vindt (cfr. vraag 10), dan betekent dit dat Milieurama voor u :

- ☐ onmisbaar is
- ☐ niet onmisbaar is, maar wel een specifieke belichting van de milieuproblematiek inhoudt
- ☐ niet onmisbaar is en geen specifiek inhoudelijk kenmerk vertoont

12. Omcirkel een waarderingscijfer voor de volgende kenmerken :

- 1 = zeer slecht
- 2 = slecht
- 3 = middelmatig
- 4 = goed
- 5 = zeer goed

- het werken met "dossiers" per nummer :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- de keuze van de dossiers :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- de keuze van de onderwerpen van artikels :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- i.v.m. artikels:					
wetenschappelijke waarde:	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
moeilijkheidsgraad :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
stijl :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
lengte :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- inhoud rubrieken :					
Editoriaal :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Wet en pers :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Flitsen :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Frontlijn :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Korte berichten :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Boek en milieu :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Puzzelen :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
Kalender :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- vormgeving :					
schutblad :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
kleurkaft :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
lay-out van de artikels :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
illustraties :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
formaat :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- frekwentie van het verschijnen :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- prijs :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....
- de mate waarin Milieurama aan uw verwachtingen voldoet :	1.....	2.....	3.....	4.....	5.....

13. Welke mogelijke oplossingen stelt u voor :

- de frekwentie van het verschijnen :	☐ hoger	☐ lager
- de prijs :	☐ hoger	☐ lager
- het aantal artikels :	☐ hoger	☐ lager
- het aantal illustraties :	☐ hoger	☐ lager
- het wetenschappelijk niveau :	☐ hoger	☐ lager
- de moeilijkheidsgraad :	☐ hoger	☐ lager
- de lengte van de artikels :	☐ langer	☐ korter
- het formaat (27 x 19.6 cm) :	☐ groter	☐ kleiner
- het aantal pagina's :	☐ meer	☐ minder



De rubrieken :	☐ blijven	☐ weg
- Editoriaal :	☐ blijven	☐ weg
- Wet en pers :	☐ blijven	☐ weg
- Flitsen :	☐ blijven	☐ weg
- Frontlijn :	☐ blijven	☐ weg
- Korte berichten :	☐ blijven	☐ weg
- Boek en milieu :	☐ blijven	☐ weg
- Puzzelen :	☐ blijven	☐ weg
- Kalender :	☐ blijven	☐ weg

14. Welke onderwerpen komen :

te weinig aan bod :

.....

.....

te veel aan bod :

.....

.....

15. Er moet volgens u in Milieurama meer aandacht worden geschonken aan :

- ☐ de werking en standpunten van de Bond Beter Leefmilieu
- ☐ de akties van de Bond Beter Leefmilieu
- ☐ de medewerkers van de Bond Beter Leefmilieu
- ☐ de publikaties van de Bond Beter Leefmilieu
- ☐ de ledenverenigingen
- ☐ praktische aktietips
- ☐ praktische juridische tips
- ☐ verwijzingen naar bronnen van informatie
- ☐ verwijzingen naar specialisten voor sommige milieutema's
- ☐ een "u vraagt, wij antwoorden" rubriek
- ☐ milieu-educatieve informatie
- ☐
- ☐

16. Vindt u dat u zou moeten kunnen reageren op de inhoud van bepaalde artikels :

- ☐ ja, d.m.v. een lezersrubriek (ingezonden brieven)
- ☐ ja, d.m.v. periodieke Milieurama-lezers-dagen (diskussies binnen een gesloten groep)
- ☐ ja, d.m.v.
- ☐ nee

17. Kan u, zonder naar een nummer van Milieurama te grijpen, de namen van 3 auteurs geven :

- ☐ ja : 1.
- 2.
- 3.
- ☐ nee

18. Andere opmerkingen, suggesties of aanraders (i.v.m. lay-out, inhoud, distributiekanaal, ...)

.....

.....

.....

.....

.....



niet veel te merken. Iedereen legt zijn eigen plan op tafel. Hoe moet dat nu concreet verder?

U legt hier de vinger op de wonde. Het is vooral het klassieke politieke spel dat ons parten speelt. De verharding van partijpolitieke standpunten in de jaren '60 en '70, de wijze waarop grote partijen zich structureel willen uitbouwen, de agressiviteit en de hardheid van de Belgische politiek, al deze zaken brengen met zich mee dat er onderling een vrij groot wantrouwen is. Dat wordt dan nog beïnvloed door de oppervlakkigheid waarmee de media heel belangrijke maatschappelijke debatten benaderen. Die geraken in de media niet verder dan een titel, een foto en een paragraaf. De combinatie hiervan maakt dat politici vooral op hun terrein doelpunten moeten maken. Ze moeten zorgen dat niemand hen met scoren voor is. En dat is jammer. We proberen desondanks toch een aantal dingen samen te doen. In interne debatten heb ik bij voorbeeld zwaar het milieuprogramma van Theo Kelchtermans mee ondersteund, vooral inzake waterzuivering. Dat zijn dingen die niet dadelijk naar buiten treden. Men kan mooie plannen maken, maar het is vooral bij de financiële afweging dat de echte prioriteiten naar voor treden. En op dit vlak heeft deze regering toch keuzes gelegd die vroeger veel minder aan bod kwamen. De stijging van de budgetten voor waterzuivering, ook de milieuheffingen, dat zijn beslissingen van de hele executieve, niet van één minister. Ik ben het met u eens dat het geheel nog meer moet gedragen worden door een meer geïntegreerd beleid. Maar het heeft anderzijds ook veel te maken met de wijze van besluitvorming en vooral met de wijze waarop de executieve geleid wordt. Maar daar wil ik nu niet verder op in

gaan.

Koncreet is er in juli een beslissing genomen tot een meer geïntegreerde benadering. Die zal er wellicht komen voor het einde van het jaar. Er kan nog veel verbeterd worden, maar zowel in het MINA-plan als met de herstructurering van de administratie zijn de aanzetten gegeven. Ook bij mijn plan zijn de mensen van Kelchtermans en Waltniel betrokken geweest. Bovendien heeft dat allemaal wat tijd nodig. De ingenieurs van openbare werken en de AROL- en OVAM-mensen moeten nu voor het eerst intensief gaan samenwerken. Dat is structureel en belangrijk, maar dit kan niet vanaf het begin geolied verlopen. Men komt vanuit vrij autonome koninkrijken, maar de aanzet is gegeven. In die zin is het werk van deze Vlaamse executieve in anderhalf jaar groot te noemen, de structurele aanzet is fenomenaal. Het is een echte trendbreuk.

Laatste vraag. Volgens studies ligt de belangrijkste hinderpaal om de automobiliteit te reduceren vooral op psy-

chologisch vlak. Er is dus nog heel wat sensibiliseringswerk voor de boeg. Zou u een concreet projectvoorstel van de Bond Beter Leefmilieu willen financieren? Een dergelijke actie zou uw beleid kunnen ondersteunen.

Ja, natuurlijk. Ik ben bereid om daar positief op te antwoorden en dat mee verder op te zetten. We zouden dat dan willen koppelen aan de promotie van het openbaar vervoer. Dat is de administratieve tak waar we dat aan vast kunnen knopen. Ook bij de maatschappelijke discussies over het verkeers- en vervoersplan lijkt mij een samenwerking perfect mogelijk wat de milieuverenigingen betreft. Neem volgende week contact op met onze diensten, dan kunnen we dat verder concreet uitwerken.

Dat klinkt prima! Hopelijk voegt u de daad bij het woord. Hartelijk dank voor dit gesprek en de positieve reactie. Heeft u nu misschien nog een foto voor Milieurama?

**Luc Goeteyn
Bert Eskens**



Johan Sauwens

Definitief Dicht !

Zo klonk het op 30 augustus '90 in Willebroek, Heist-op-den-Berg en Ronse. Op die dag richtte de Bond in samenwerking met de plaatselijke aktiegroepen een heuse blokkade op aan de ingang van de betreffende verbrandingsovens. De eisen die gesteld werden, logen er niet om:

1. de onmiddellijke sluiting van alle ovens die niet in staat zijn om de normen te respekteren. Konkreet gaat het om de ovens van Heist-op-den-berg, Willebroek, Ronse, Menen, Knokke, Merksem en Izegem. Bovendien mogen deze ovens niet aangepast worden, gezien ze technisch totaal verouderd zijn, zoiets is immers weggegooid geld.
2. de onmiddellijke aanpassing van de overige ovens, zodat ze gedurende hun technische levens-

duur aan de T.A. Luft-normen zouden voldoen.

3. geen investeringen in nieuwe ovens die niet passen in een maximaal preventie- en rekuperatiebeleid.

4. de aanpassing van het ontwerp afvalstoffenplan zodat de aandacht en de inspanningen verlegd worden naar preventie en recycling. Een reductie van de uiteindelijk te verwerken hoeveelheid klein afval met 80% tegen 2000 maakt de bouw van nieuwe verbrandingsinstallaties overbodig.

Deze eisen zijn gebaseerd op een aantal harde feiten. Wat de eerste twee eisen betreft, is het inderdaad geweten dat de huidige ovens een reëel gevaar betekenen voor de omwonenden evenals voor het milieu in het algemeen. Voor de genoemde verouderde ovens (7)

zijn bijkomende investeringen in rookgaszuivering economisch niet verantwoord.

Aan de basis van de twee laatste eisen ligt de visie dat afvalverbranding geen oplossing biedt voor de als maar groeiende afvalberg. Dure investeringen in verbranding passen bovendien niet in een planning gericht op maximale voorkoming en recycling.

Gewapend met deze argumenten trokken de milieu-aktivisten naar het hol van de leeuw. Omdat we wel degelijk een antwoord verwachtten op onze oproep, richtten we ons naar de burgemeester en schepenen van leefmilieu. Er werd gewezen op de hinder die de omwonenden reeds jarenlang ondervinden, evenals op het feit dat de oven niet voldoet (en nooit voldaan heeft) aan de opgelegde exploitatievoorwaarden. Zo werd in Willebroek op 4 juli 1988 door de dienst toezicht van OVAM zeven overtredingen vastgesteld op de uitbatingsvoorwaarden (besluit van de bestendige deputatie van 1 december 1983). Om er een paar op te sommen: verbranden van ziekenhuisafval, het ontbreken van de vereiste gegevens in het stortregister, geen scheiding vlieg- en roosterasse,...

Ook Heist-op-den-Berg gaat niet vrijuit. Hier wordt gesproken van illegale asafvoer die op verschillende plaatsen in de gemeente wordt gedeponeerd, van illegale verbranding van giftig, farmaceutisch afval, van een onregelmatig werkende elektrofilter (slechts 5000 uren van de 25.000 werkings-



Foto: Jacques Michiels

uren werden aangeduid),... Ook de belofte om dioxines in rookgassen te laten ontleden, werd bij nader inzien ingetrokken. En zo heeft elke oven zijn trieste verhaal.

Ondanks het feit dat door de plaatselijke aktiekomitees herhaaldelijk klachten werden geformuleerd, zijn er nog steeds geen stappen ondernomen om deze situatie te verbeteren. Waarom neemt de burgemeester zijn verantwoordelijkheid niet op? Hij kan de oven immers stilleggen in het belang van de volksgezondheid!

De reacties van deze verantwoordelijken gaven ons helaas weinig

moed. In Willebroek werd de verantwoordelijkheid direkt doorgeschoven naar OVAM. "Die zijn tenslotte verantwoordelijk voor de verwerking van ons afval". Op de suggestie op te treden in naam van de volksgezondheid werd ontwijkend geantwoord. Een dovemansgesprek dus...

In Heist-op-den-Berg boekten we hetzelfde resultaat. In eerste instantie kregen we antwoord van de schepen van leefmilieu, vergezeld van de technische directeur van de oven. Zij wou of kon niet antwoorden op de vragen. Later kwam dan toch de burgemeester opdagen. Na veel aandringen beloofde ze dat de driemaandelijke

emissiekontrolé zou uitgevoerd worden en de resultaten bekend zouden gemaakt worden. Op de vraag welke houding het gemeentebestuur zal aannemen tegenover de verkoop van de oven aan de Interkommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen en de daaraan verbonden uitbreiding, wou ze echter niet antwoorden.

Vast staat dat we het hierbij niet zullen laten, deze ovens moeten dicht, liever vandaag dan morgen!

Ingrid Pauwels
Bruno Wens

Om niet te vergeten...

In ons Vlaams landje gebeuren rare dingen

Er is nog steeds geen wettelijke norm wat betreft de emissie van rookgassen.

Er is een besluit van de Vlaamse executieve van 21 april 1982 waarin algemene voorwaarden vermeld worden die gelden voor verbrandingsinstallaties voor huishoudelijke afvalstoffen en daarmee gelijkgestelde afvalstoffen. In dit uitvoeringsbesluit worden een aantal normen voor uitbating van verbrandingsovens opgelegd. Deze moeten in de exploitatievergunning worden ingeschreven. Verder staat in artikel 24 van dit besluit dat de vergunningsverlenende overheid in de bijzondere vergunningsvoor-

waarden de termijn zal bepalen waarbinnen in bestaande inrichtingen de nodige technische aanpassingswerken dienen uitgevoerd te worden en dat die maximaal 5 jaar mag bedragen. Via deze aanpassingswerken moet aan de gestelde normen qua uitstoot van rookgassen voldaan zijn.

Een kleine opmerking hierbij is zeker niet overbodig: de betreffende normen zijn:

1. zeer soepel
2. beperkt tot 4 stoffen, met name, stof, HF, HCl en CO.

Toch slaagt de overheid erin de termijn waarbinnen deze normen

opgelegd moesten worden tweemaal te verlengen. De eerste verlenging tot 31 december 1990, de tweede verlenging tot 31 december 1992.

Men zou verwachten dat de ovens zich aanpassen aan de wet, in Vlaanderen echter doet precies de omgekeerde situatie zich voor! De E.G.-richtlijnen voor verbrandingsinstallaties gelden uiterlijk op 1 december 1996, zodat we in het beste geval slechts binnen 6 jaar van degelijke normen kunnen spreken. Hiertegen protesteren is dus helaas geen overbodige luxe, maar alleszins een harde noodzaak.

Propere prei, schone schorseneren

In Milieurama nummer 6 van dit jaar hebben we het reeds gehad over ecolabels. Daarbij werd opgemerkt dat landbouwprodukten en voedingsmiddelen bij het beoordelen van hun milieuvriendelijkheid wellicht beter aan een aparte beoordelingsmethode onderworpen worden. Zij krijgen ook best een ander label, een biolabel, in plaats van het ecolabel voor non-food produkten. Een reden hiervoor is dat er in de praktijk reeds een bio-etikettering voor landbouwprodukten bestaat die aangeeft in hoeverre ze "biologisch" geteeld zijn. "Biologisch" is hierbij ruimer dan "milieuvriendelijk". Zo spelen gezondheidsaspecten mee, evenals etische en principiële aspecten. Door dit inhoudelijke verschil is het mogelijk het ecolabel (voor non-food produkten) en het biolabel (voor landbouwprodukten en voedingsmiddelen) naast elkaar te laten bestaan. Na een definiëring van "biologische" landbouw, wordt in dit artikel dieper ingegaan op de in België bestaande biolabels.

Biologische landbouw

De biologische landbouw bestaat eigenlijk uit twee stromingen: de ekologische landbouw en de biologisch-dynamische landbouw. Beide stromingen hebben in de praktijk wel ongeveer dezelfde karakteristieken.

De ekologische landbouw is ontstaan als reactie op de milieu-onvriendelijke werkwijze van de gangbare landbouw en werkt zonder chemische bestrijdingsmiddelen en kunstmest.

De biologisch-dynamische landbouw gaat uit van een filosofisch concept, de antroposofie van Rudolf Steiner, waarbij een uitgangspunt is dat de stand van de zon, maan en sterren een invloed heeft op de planten- en dierenwereld. Dit resulteert in een speciale kalender die de gunstigste tijd voor zaaien en oogsten aangeeft.

De belangrijkste verschillen tussen de gangbare en de biologische land- en tuinbouw worden weer gegeven in de tabel.

Het is dus duidelijk dat de inhoud van het begrip "biologische land- en tuinbouw" complex is. Organi-

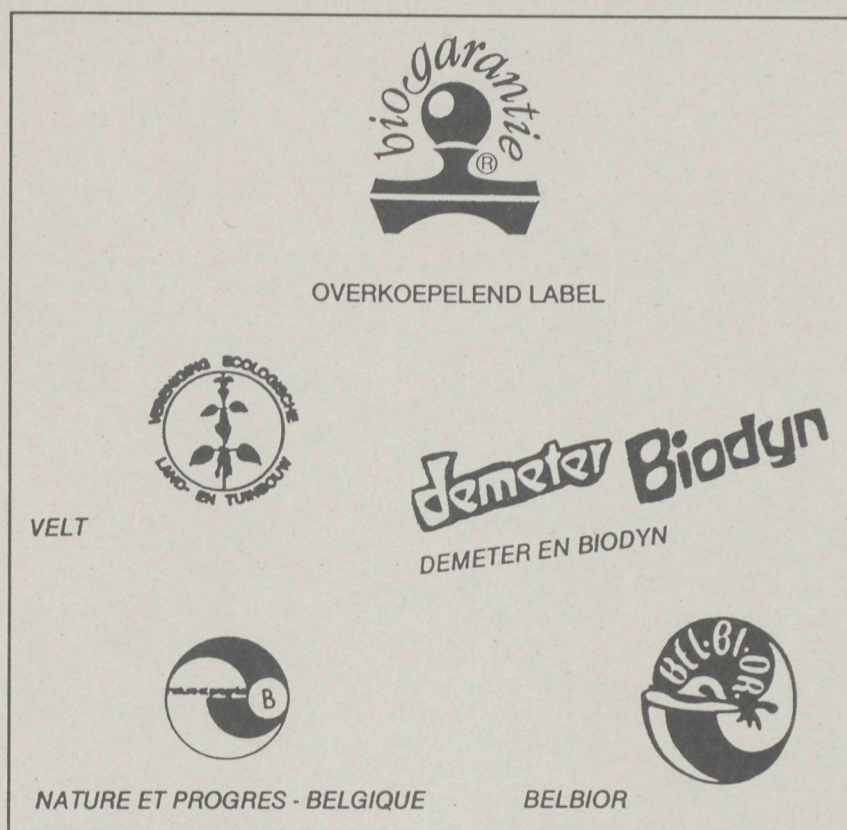
<u>Gangbare landbouw</u>	<u>Biologische landbouw</u>
1. sterk gespecialiseerde bedrijven	1. veelzijdige bedrijven
2. bio-industrie	2. geen bio-industrie
3. hoog gebruik van kunstmest en van natuurlijke mest	3. zoveel mogelijk gebruik van alleen natuurlijke mest en compost
4. veel krachtvoer	4. weinig krachtvoer
5. toepassing van chemische middelen om ziekten te voorkomen en te bestrijden	5. toepassing van uitgekende gewaskeuze, wisselteelt en onschadelijke natuurlijke middelen om ziekten te voorkomen en te bestrijden
6. weinig handarbeid	6. meer handarbeid
7. goedkope produkten	7. iets duurdere produkten
8. hoge opbrengst in kilo's per hectare	8. lagere opbrengst in kilo's per hectare
9. overproductie	9. productie afgestemd op vraag van de konsument
10. afzet via de gewone winkels	10. afzet meestal (nog) via natuurvoedingswinkels

Tabel: Verschillen tussen de gangbare en de biologische land- en tuinbouw.
Bron: Dubbelman R., 1990.

saties die deze vorm van landbouw propagieren, maken dan ook gebruik van gedetailleerde lastenboeken om te omschrijven wanneer teelten nu precies biologisch kunnen genoemd worden.

Het grote kaderlastenboek is in dit verband dat van I.F.O.A.M. (International Federation of Organic Agriculture Movements). I.F.O.A.M. is de in 1972 opgerichte wereldorganisatie van groepen en

individuele die een alternatief zoeken voor de gangbare landbouwvormen. In haar lastenboek "Basic Standards of Organic Agriculture" worden vrij gedetailleerde vereisten voor biologische landbouw (in het Engels "organic agriculture") weergegeven. Deze fungeren als algemeen kader en dienen verder gespecificeerd te worden door nationale en regionale organisaties, rekening



Figuur 1. De Belgische biolabels. Bron: Van Boxem, H.

houdend met de lokale omstandigheden. Zo heeft voor Vlaanderen o.a. B.B.L.-lidorganisatie VELT (Vereniging voor Ekologische Leef- en Teeltwijze) een lastenboek voor de Vlaamse biologische teler opgesteld.

Biolabel in de praktijk

En dan is er de konsument. Uiteindelijk heeft de teelt van biologische produkten maar zin als er ook een vraag naar is. Maar kan die geïnteresseerde konsument in de winkel zien of bij de teelt van een stuk fruit of groente "biologische methoden" gebruikt werden? Op het uiterlijk van het produkt kan hij niet afgaan, hij zal moeten vertrouwen op informatie die hem verstrekt wordt, bij voorbeeld in de vorm van een biolabel. Wat dat biolabel betreft, is er recent één en ander veranderd, met als resultaat een uniformisering van de labe-

ling van biologisch geteelde of verwerkte produkten.

Tot voor kort bestonden er in België vier dergelijke zogenaamde kwaliteitslabels (figuur 1) die verbonden waren met vier telersorganisaties, namelijk VELT, Belbior, Biologisch-Dynamische Vereniging en Nature et Progrès.

VELT

De Vereniging voor Ekologische Leef- en Teeltwijze is ontstaan in 1971 en heeft het oudste Belgische label: de grote brandnetel. Naast zo'n 11.000 tuiniers en konsumenten waren er in 1989 een 30-tal beroepstellers aangesloten. Met de recente herstructurering van de Belgische biologische landbouw zijn de beroepstellers voortaan bij Belbior aangesloten. Het VELT-lastenboek is geïnspireerd op dat van Nature et Progrès. De telers volgen geen specifieke methode. De controle was sinds eind '87 in

handen van de v.z.w. Clobila, het vroegere VELT-Labo, dat bemand werd door vrijwilligers. In 1988 werd de kontroletoek overgenomen door Blik v.z.w., waarover verder meer.

De grote vereniging VELT kwam echter onvoldoende tegemoet aan de noden van de telers. Een aantal telers richtten daarom in 1981 een eigen beroepsvereniging op: Belbior.

Belbior

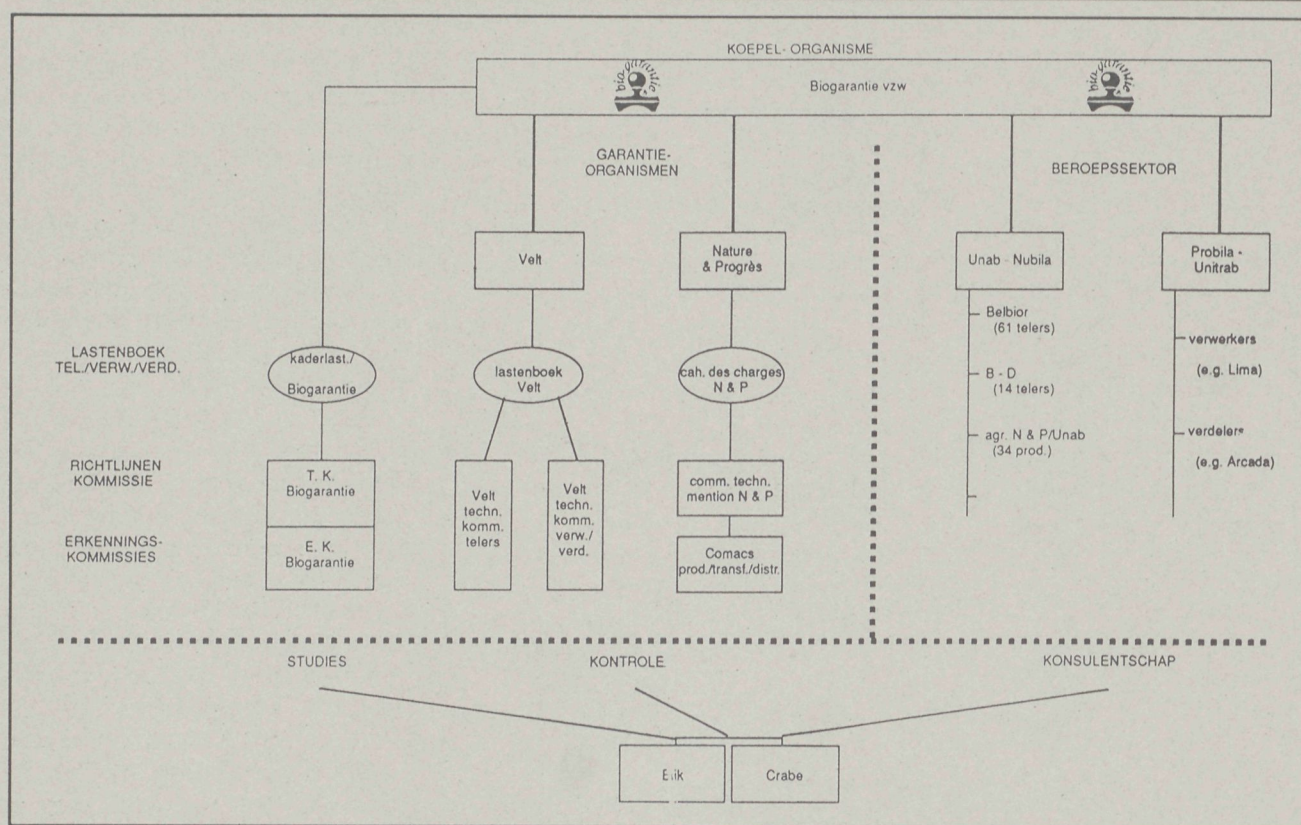
De telersvereniging Belbior laat zich leiden door de organisch-biologische teeltmethode van Müller-Rusch. De vereniging werd in 1981 opgericht door misnoegde VELT-telers. Ze kende een sterke groei en had in 1989 een 30-tal leden, voornamelijk groentetelers. Belbior heeft een streng, maar zeer bondig lastenboek. De controle gebeurde tot in 1987 door een tiental vrijwilligers-staalmemers die zelf konsument zijn. Sedert 1988 wordt de controle uitgevoerd door de v.z.w. Blik, die eveneens de VELT-telers controleert.

Pogingen om een eigen konsumentenvereniging uit te bouwen kenden slechts weinig succes. Het label van Belbior stelt een doorsneden appel voor.

Nature et Progrès-Belgique

Zoals haar Franse gelijknamige zusterorganisatie en zoals VELT in Vlaanderen, is het Waalse N. & P. een gemengde vereniging van konsumenten, tuiniers en beroepstellers. Ook in deze vereniging werd er tot 6 jaar geleden weinig aandacht besteed aan de beroepstellers. Ondertussen is daar verandering in gekomen, met een snel groeiend telersaantal als gevolg. In 1989 waren 35 Waalse telers en 2300 konsumenten lid.

Het gevolgde lastenboek is dat van Nature et Progrès-Frankrijk. De controle wordt uitgevoerd door een onafhankelijk studie bureau



Figuur 2. De structuur van de Belgische biologische landbouw. Bron: Van Boxem, H., Maes, B., 1990.

van Waalse landbouwtechnici. Het label van Nature et Progrès is, op de Bna, hetzelfde als het Franse.

Demeter en Biodyn

Sinds 1983 hebben een vijftiental Belgische biologisch-dynamische telers hun eigen vereniging. Voor hun erkenningen hangen de telers af van de Nederlandse Biologisch-Dynamische Vereniging, wiens richtlijnen zij ook opvolgen. De teler die op biologisch-dynamische wijze wil gaan produceren, sluit een overeenkomst met de vereniging, waardoor het bedrijf het recht krijgt om de eerste jaren het merk "Biodyn" en na enige tijd het merk "Demeter" te gebruiken.

Overkoepelend label: Biogarantie

Unab-Nubila (Union Nationale des Agrobiologistes Belges-Nationale Unie van Belgische Biolo-

gische landbouwers) is de erkende beroepsvereniging van alle gecontroleerde biologische land- en tuinbouwers in België. De vereniging werd in 1984 opgericht en overkoepelt alle genoemde telersverenigingen. Unab-Nubila heeft een gemeenschappelijk minimum-lastenboek dat geldt voor alle biotelers in België en hield tot voor kort toezicht op de controles en de garanties van de verschillende telersverenigingen. Dit heeft onder andere geresulteerd in een groeiende samenwerking op technisch vlak. Daarnaast werd in samenwerking met de overkoepelende beroepsvereniging van verwerkers en verdelers van biologische producten (Probila-Unitrab) de lancering van een overkoepelend Belgisch label in het voorjaar van 1988 voorbereid.

Dit overkoepelend Belgisch label kreeg in het voorjaar van 1988 vaste vorm onder de naam "Biogaran-

tie".

Bij Belbior werd de controle tot dan toe door eigen mensen uitgevoerd, terwijl uit ervaringen in binnen- en buitenland bleek dat een onafhankelijk controle-orgaan een grotere geloofwaardigheid heeft. Anderzijds liep de controle-opdracht die VELT aan Clobila had toevertrouwd eind '87 ten einde.

Op 11 januari 1988 werd dan de nieuwe v.z.w. Blik, voluit "Studiebureau voor controle en advies voor biologische landbouw" boven de doopvont gehouden. De initiatiefnemers waren 5 mensen die in VELT en Belbior al een hele tijd bij het gebeuren in de sector betrokken waren: Bart Maes, Etienne Persijn, André Teirlinck, Herman Van Boxem en Frank Williame.

Als kroon op het werk werd tenslotte in januari 1990 een nieuwe, overkoepelende v.z.w. Biogaran-

tie opgericht. Deze koepelorganisatie beheert nu het Biogarantie-label en heeft vier stichtende leden:

1. VELT: garantie-organisme en konsumentenorganisatie in Vlaanderen;
2. Nature et Progrès-Belgique: garantie-organisme in Wallonië;
3. Unab-Nubila, de nationale beroepsvereniging van biologische boeren die volgende boerenorganisaties overkoepelt: Belbior (gegarandeerd door VELT), Nature et Progrès (gegarandeerd door Nature et Progrès) en de Belgische Biologisch-Dynamische Vereniging (het gebruik van het Biogarantie-label wordt gegarandeerd door VELT);
4. Probila-Unitrab, de beroepsvereniging van groothandelaars en verwerkers van biologische producten.

De structuur van Biogarantie v.z.w. is zodanig dat in de toekomst andere organisaties (universiteiten, ministerie, organisaties van natuurvoedingswinkels,...) kunnen toetreden.

In figuur 2 wordt de huidige structuur van de Belgische biologische landbouw weergegeven.

De garantie-organismen VELT en Nature et Progrès doen het eigenlijke garantiwerk. Zij stellen de lastenboeken samen, organiseren de controles en beheren hun "technische commissies" die het label uitreiken. In deze commissies zetelen steeds 50 % konsumenten (aangeduid door de garantie-organismen) en 50 % professionelen (aangeduid door de beroepsorganisaties).

De "Biogarantie technische commissies" (andere dan die van

VELT en Nature et Progrès!) zijn bevoegd voor het opstellen van het gemeenschappelijk kaderlastenboek, voor de erkenning van buitenlandse garantie-organismen en voor het opstellen van richtlijnen voor nieuwe produktgroepen of probleemkwesties.

De controle zelf wordt uitbesteed aan twee onafhankelijke organisaties: Blik in Vlaanderen en Crabe in Wallonië.

Blik controleert dus alle Vlaamse biologische telers. Dit door bedrijfsbezoeken, door het bijhouden van een bedrijfsdossier dat alle belangrijke gegevens over het bedrijf bevat en door het laten uitvoeren van de nodige analyses. De controleur van Blik brengt dan verslag uit bij de "technische commissie telers" van VELT. Deze commissie neemt dan de beslissing het Biogarantie-label al dan niet uit te reiken of te verlengen.

Ook Vlaamse verdelers en verwerkers van biologische producten worden door Blik gecontroleerd. Voor verdelers bestaat de controle uit 1) een boekhoudkundige controle waarbij de biologische herkomst van de producten wordt nagegaan en waarbij nagezien wordt of de hoeveelheden aangekochte en verkochte producten overeenstemmen; 2) een controle ter plaatse en 3) residu-analyses op de producten. Voor verwerkers bestaat de controle uit 1) een boekhoudkundige controle gelijkaardig aan die bij de verdelers; 2) een controle van de produktiewijze waarbij nagegaan wordt of de richtlijnen die de garantie-organismen voor de verwerking van bio-producten hebben opgesteld, worden nageleefd; 3) een bezoek aan de produktieruimtes en magazijnen en 4) residu-analyses op ingrediënten en eindprodukten.

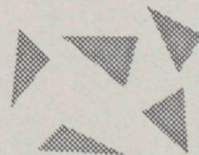
Garantie

Het Biogarantie-label op een produkt geeft u dankzij het toepassen van de hier beschreven procedures normaal gezien de zekerheid dat dit produkt afkomstig is uit de biologische landbouw. De meest kwetsbare schakel in het systeem is de controle. Hiermee valt of staat de geloofwaardigheid. Daarom is het wenselijk dat de overheid in de v.z.w. Biogarantie zou participeren. Niet alleen om de biologische landbouw een officiële erkenning te geven, maar ook om bij te dragen in de financiering van de onontbeerlijke controle.

Literatuur

- De Moor, S., Viaene, J.; Distributiestructuur van biologisch geteelde groenten en fruit; Seminarie voor Agro-Marketing R.U.G.; Gent, maart 1990.
- Dubbelman, R.; De gezonde landbouw heeft succes; in: Natuur en Milieu, mei 1990.
- I.F.O.A.M.; Basic Standards of Organic Agriculture; januari 1990.
- Meeus, M.; Ekolabels: groen achter de oren; in: Milieurama nr. 6, juni 1990.
- Van Boxem, H.; Kuifje in labelland; in: 't Seizoentje, december 1987.
- Van Boxem, H., Maes, B.; De garantie van biologisch geteelde en verwerkte produkten; in: Toekomstperspektieven voor distributie van bio-verswaren, referaten studiedag 25 september 1990; Seminarie voor Agro-Marketing R.U.G.; Gent, 1990.
- VELT; VELT Lastenboek, Normen voor biologische landbouw en voor de verwerking van biologische landbouwprodukten; maart 1990.

Marc Meeus



De Demer vloeit achteruit

Eeuwenlang heeft de Demervallei gewacht op de belangstelling van zoveel milieubeschermers. Op zondag 23 september waren ze er uiteindelijk toch: met honderden - zeg maar duizenden - waren ze naar de stilte en de waardigheid van het Diestse begijnhof afgezakt om hun eis voor een offensief en krachtadig natuurbeleid kracht bij te zetten. Dat de nationale natuurbeschermingsdag juist in Diest doorging, hoeft niemand te verwonderen. Van een "grote eenheid natuur" of een "regionaal landschap" is de Demervallei zonder meer een schoolvoorbeeld.

Dat die vallei meer dan een inspanning waard is, hebben Natuurreservaten vzw, de regionale vereniging Natuur en Landschap, de Vrienden van het Schulesbroek en de Natuuractie Limburg reeds lang begrepen. Sinds jaren strijden ze tegen wachtbekkens en kanalisaties, ruilverkavelingen, bouwen ze aan natuurreservaten en vechten ze tegen... onverschillige politici. De succesvolle natuurbeschermingsdag beschouwen ze niet als een orgelpunt, maar als een start voor nog meer inzet, overleg en... resultaten. Het kan een mooie stimulans geven aan het beleid. Jammer dat gemeenschapsminister Kelchtermans het niet zo begrepen had, want hij stuurde op 23 september niet eens zijn kat. Nu, als hij dit artikel leest, dan weet hij alvast ook voor een stukje wat we van hem verwachten.

Waar de Demer in de buurt van Tongeren ontspringt, zou je het haar niet meteen aangeven dat zij verantwoordelijk is voor zo'n uitgestrekt en waardevol vallei-gebied. Maar daar heeft zijdan ook de tijd voor genomen. Vooral het Hagelandse gedeelte - waar we het nu hoofdzakelijk over hebben - draagt daar nog duidelijk de sporen van. Die sporen voeren ons zeven miljoen jaar terug in de geschiedenis, toen Diest - was het



De flank van de Vinkenberg (Diestiaanheuvel) in Kaggevinne (Diest)

er al geweest - een sympatiek badstadje zou geweest zijn. De Diestiaanse zee had hier in die tijd immers haar kustlijn, en toen ze zich stilaan begon terug te trekken, bleven ijzerhoudende zandbanken achter. IJzer zorgt voor stevigheid, en dat verklaart waarom ze er nu nog steeds staan. Zand, leem en andere bodemdeeltjes spoelden

later over deze heuvels heen, maar zijn intussen reeds lang weer weggesleten door erosie. In het noorden van die prachtige heuvelstreek is het de Demer die daarvoor gezorgd heeft. Zijn verwoestende werk heeft ons alvast een fraaie en ekologisch waardevolle vallei opgeleverd.



Graslanden in Demerbroeken

Je kunt natuurlijk niet over een vallei praten en tegelijkertijd de rivier zelf doodzwijgen. Daar hebben andere factoren wel voor gezorgd: weinige waterlopen zullen zoveel meemaken als de Demer. Want het is inderdaad nauwelijks 70 km na haar oorsprong dat deze rivier zich vervuult, verknoeid en getormenteerd in het rockdorpje Werchter in de Dijle stort. Vervuult zeggen we, en daarmee bedoelen we dan radio-activiteit, zware metalen, chemische rommel, landbouwafval, meststoffen en pesticiden, huishoudelijke afvalwaters,... Je verbeelding kan onmogelijk produceren wat de solidariteit van huishoudens, industrie en landbouw oplevert: een morsdode rivier. Het doet ons dan ook meer dan pijn aan het hart als je politici van alle slag onbeschaamd hoort praten over een zuivere (en vooral niet

langer stinkende, daar zijn kiezers immers vooral gevoelig voor) Demer. Tegen '95 dan nog wel. Want eerlijk gezegd, er gebeurt werkelijk niets. Integendeel, in april verklaart gemeenschapsminister Kelchtermans met veel branie dat het afvalwater van Tessenderlo Chemie niet langer de Laak zou belasten, want... het zou naar de Demer geloodst worden! Dat bericht wordt inmiddels overal als een proefballonnetje afgedaan, alleen zouden we de minister dat dan zelf wel eens graag horen vertellen. Zo'n zuivere Demer is natuurlijk een absolute voorwaarde om met de vallei ooit iets noemenswaardig aan te kunnen vangen. Niet alleen is het water sterk vervuult, de rivier zelf heeft ook veel van haar charmes verloren. Sigma- en andere ingenieursplannen hebben haar in een keurslijf van dijken gestopt, en de

kronkels van weleer zijn grotendeels in "canal-look" veranderd. Zo wordt de Demer elke kans op overstromen ontnomen: een eeuwenoud privilege dat de vallei gemaakt heeft tot wat ze tot voor kort nog was.

Nochtans blijft die vallei het vechten overwaard. Het is een grote langgerekte open ruimte die betrekkelijk ongeschonden en ekologisch uitzonderlijk waardevol is. Omdat het steeds een waterrijk gebied geweest is, bleef de landbouw traditioneel extensief en kleinschalig. Toen die landbouwvorm onrendabel werd, werden grote stukken vallei braak gelegd of met populieren beplant. Dat was vooral na de tweede wereldoorlog, en intussen is gebleken dat die populieren er toch niet zo goed gedijen.

Zo werd de Demervallei een mozaïek, een lappendeken van zeer uitgestrekte "ruigten" met struweelontwikkeling, broekbossen, populierenaanplantingen, moerassen met veenputten, recreatie- en viskweekvijvers, oude riviermeanders,... Deze vaak brede vallei zit gevangen tussen twee rijen Diestiaanheuvelds, met daarop afwisselende vegetaties: naald- en loofbos, droge tot vrij natte heideliken, extensief gebruikte of verlaten akkertjes, een wijngaardje,...

Het gebied vormt de overgang tussen twee geografische streken: de Kempen in het noorden, Haspengouw in het zuiden. Dat heeft vanzelfsprekend tot gevolg dat je van beiden wat erft, en dat je een mengelmoes krijgt met veel variatie en overgangen. Niet verwonderlijk dat flora en fauna hier tot de rijkste van Vlaanderen behoren. Het is ongetwijfeld een gebied dat zich uitstekend leent om een "groene hoofdstructuur", een "grote eenheid natuur", een

"regionaal landschap" te realiseren. Alleen is het nog afwachten wanneer het beleid daar oren naar heeft. Het gebied - of zo stellen wij het alvast voor - begint in de omgeving van het "kasteel van Looi", te Lummen en Kermt. Deze regio bevat prachtige vijverkompleksen. Veel van die waterpartijen zijn op natuurlijke wijze begroeid met verlandingen van riet, kleine zeggen, kleine lisdodde en galigaan. Sommige delen evolueren naar wilgen- en gagelstruweel en naar elzenbroek. Waar het hoger en zandiger is, groeien vooral oude loofbossen met hier en daar een enkel heiderelikt. Het "open landschap" herbergt hier nog kruidenrijke, natte en vochtige graslanden, waarover een ragfijn net van houtkanten en bomenrijen werd gelegd.

Nabij Herk-de-Stad in het "Schulensbroek", wordt de Demervallei plots zeer breed. Bijna alle belangrijke zijrivieren van de Demer vloeien hier samen. Dat geeft dit vallegeedeelte het aspect van een polderlandschap. Ook de bijbehorende weidevogels als kievit en grutto zijn aanwezig. Bovendien bevat ook dit gebied onmiskenbaar een grote botanische waarde: oude hooilanden die vaak nog door de boeren zelf "beheerd" worden. Nauw aansluitend bij het Schulensbroek ligt tussen Halen en Diest het Webbekomsbroek. Dit gebied is wel grotendeels door de landbouw verlaten, en naast populierenaanplantingen vinden we er vooral grote ruigtes, rietvelden en grasvelden, vaak doorsneden door fraaie meidoornhoutkanten en knotwilgenrijen.

De Goren in Linkhout zijn in feite een verveende Demerbedding en vormen een rechtstreekse verbinding met de vallei van de Zwarte Beek, één van de meest intacte beekvalleien in Vlaanderen en bovendien een groot en bekend



Watervegetatie bij oude veenput in Demerbroeken

B.N.V.R.-reservaat. Ondanks de aanleg van de A2 blijven de Goren unieke laagveenplassen en moerassen met een zeer zeldzame flora en fauna.

Waar de vallei opnieuw smaller wordt, heeft het stadje Diest zich in deze flesschals genesteld. In de stad is de Demer volledig ingebuisd, maar het huidige stadsbestuur ziet die fout blijkbaar in en droomt ervan delen van de oude Demer opnieuw open te leggen. Wij dromen alvast mee.

Voorbij Diest wordt de vallei opnieuw breder. Aan het Kaggevinnebroek vinden we de zeer steile hellingen van het Grasbos en de Vinkenbergh. Merkwaardig hoe die ontstaan zijn, want hier is de Demer gewoon door zo'n ijzerzandsteenheuvel gebroken. Fraaie panorama's en een zeer typische flora zijn het gevolg. Opvallend zijn vooral de typische varenvegetaties op de noordelijk gerichte Vinkenbergh. Aan de historische

ijzerzandsteengroeven van het Grasbos vinden we dan weer ander fraais: rotsachtige ijzerzandsteenformaties.

Wie ooit de Witte van Zichem op zijn tocht doorheen de boeken van Ernest Claes volgde, kent ongetwijfeld gebieden als Vierkensbroek, Kloosterbeemden, Doodbroek, Kraenrijk, Messelbroek, Molenstedebeek,... Deze gebieden in Scherpenheuvel-Zichem kregen bij het B.N.V.R.-reservaatproject de verzamelnaam "Demerbroeken" mee. 15 ha rietveld, zeggegrasland en laagveen werden inmiddels aangekocht, maar nog vele tientallen hektaren liggen op redding te wachten. Ook hier verwacht de milieubeweging een verhoogde inspanning van de Vlaamse en Europese overheid. In dit gebied speelt de landbouw een ondergeschikte rol, maar verder in de vallei, richting Aarschot, is dat bodemgebruik nog veel nadrukkelijker aanwezig. Geluk-



Oude Demerarm in Demerbroeken (Scherpenheuvel-Zichem).
Kerk van Zichem op achtergrond.

kig is dat in de meeste gevallen in zijn voor de natuur minst gevaarlijk vorm: weinig bemeste, kleine en waterrijke perceeltjes. Bloemrijke graslanden en schrale hooilanden wisselen af met beboste donken (zandige heuveltjes in de vallei). Voorbij Aarschot komen we ten slotte nog in het bekende natuurreservaat Vorsdonkbroek terecht. Doorgaans is het vallei-gedeelte tussen Aarschot en Werchter een stuk droger, maar het Vorsdonkbroekompleks maakt daar een duidelijke uitzondering op. Veel zandige donken, ingebed in drijfnatte kwelvegetaties, maken hier de charme en de waarde van het gebied uit.

Deze korte en globale schets poogt enigszins een beeld op te hangen van de grote eenheid die de Demervallei kenmerkt. Een gebied met zo'n historische, landschappelijke en ekologische waarde verdient natuurlijk de meest optimale bescherming. Maar Vlaanderen zou Vlaanderen niet zijn als het niet zo was. Gewestplannen worden door de meeste gemeente-

besturen totaal genegeerd, vegetatiewijzigingen en reliëfwijzigingen verknoeien ongestraft eeuwenoude hooilanden, veenputten worden tot visvijver omgevormd. Kortom, de strikte toepassing van het bestaande instrumentarium zou al een flinke stap vooruit zijn. Maar daar zijn we nog zeer ver van verwijderd, en bovendien is dat absoluut onvoldoende. Toegegeven, na heel lang aandringen is de Demervallei door de Europese Gemeenschap aangewezen als 23e (en allerlaatste) vogelrichtlijngebied. Een prima initiatief en een pracht van een maatregel, maar zolang de Vlaamse overheid geen werk maakt van de invulling ervan, betekent het niets. Er wordt veel gepraat en beloofd, in het Schulensbroek komt een vooruitstrevend en natuurvriendelijk landinrichtingsproject. Maar zolang we daar geen spijkerharde garanties voor hebben, blijft een klassieke ruilverkaveling als een vernietigend zwaard van Damocles boven het gebied hangen.

Overheid en Boerenbond zijn ge-

wonnen voor beheerslandbouw in die gedeelten van de vallei waar integrale aankoop als natuurreservaat onmogelijk is. Voorlopig is die beheerslandbouw er nog niet, en blijven houtkanten en bomenrijen voor de bijl gaan en worden natte hooilanden gedraineerd. Bovendien biedt deze oplossing in dit gebied slechts een tijdelijke oplossing: de meeste landbouwers zijn niet meer zo jong en een subsidie om de natuur te "sparen" kan dan ook slechts als een uitbolbegeleiding gezien worden. Een blijvende combinatie van natuurbehoud en landbouw zal voor beide onbevredigend zijn, en daar moet nu reeds aan gedacht worden.

Grote delen van het Hageland zijn erkend als Europese plattelandzone. De milieubeweging rekent erop dat via dat kanaal alsnog fondsen beschikbaar komen voor de bescherming en ontwikkeling van de Demervallei.

De regionale vereniging Natuur en Landschap ziet in de Demervallei en het aansluitende Hageland dan ook een gedroomde kans om een regionaal landschap te realiseren. Dat begrip werd door minister Kelchtermans in zijn natuurontwikkelingsplan zelf gelanceerd, en kan een efficiënt middel zijn om grotere gebieden natuur- en cultuurhistorisch te herwaarderen en ontwikkelen. Een kleinschalig toerisme kan daar perfect op inspelen. Er zijn voor dit gebied dus nog kansen te over. Of ze gegrepen worden zal niet van de milieubeweging afhangen. Maar het wachten op overheidsinitiatieven begint verschrikkelijk lang te duren...

Stef Boogaerts
Ode Halfants (foto's)

--K-O-R-T-E---B-E-R-I-C-H-T-E-N---

Wandkalender

De Vereniging voor Ekologische Leef- en Teeltwijze heeft haar 16e uitgave van de Velt-wandkalender uitgebracht. Het thema is insecten in de tuin.

Elke maand wordt een insect gepresenteerd door middel van een kleurenfoto en begeleidende tekst.

Daarnaast biedt de uitgave een overzichtelijke tuinkalender die de meest geschikte zaai- en plantdata geven voor groenten en fruit. Verder is er een uitneembare werkkalender om de planning en teeltresultaten op neer te schrijven.

De kalender kan bekomen worden door 230 BF (+ 25 BF verzendingskosten) te storten met vermelding "Kalender 91" op rekeningnummer 001-0990550-62 van

VELT

Lt. Caluwaertsstraat 3
2160 Wommelgem

Kunstzinnig milieu

Het socialistisch centrum "Arbeid en Kunst" vzw maakte een kunstzinnige vormingsmap met als thema "Milieu". Dit is een fotoverhaal over milieu, met foto's van Karel Heirbaut en Raoul Marnef, teksten van Sylvain Van Labeke en Karel Heirbaut en een linsnede van Jan Vranken. De prijs bedraagt 300 BF (350 BF plus begeleidersmap) en de map is te verkrijgen bij

SoCAK

Dienst kunstzinnige vorming,
St. Pietersnieuwstraat 23
9000 Gent
091/24.15.43.

Varkens-tribunaal

In september verscheen de krant "Het varkens-tribunaal. Het var-

kenspestdebat in De Standaard anno 1990." Het is een uitgave van de Werkgroep voor een rechtvaardige en verantwoorde landbouw, die bestaat uit boeren, consumenten, mensen uit milieu- en derde wereldbeweging. Het uitgangspunt van deze werkgroep is dat er een wereldvoedseloorlog gaande is, waarin de agro-business de meedogenloze winnaar is. De verliezers zijn de hongerenden, de boeren en het milieu. Het huidige varkenspestdrama is hier een symptoom van.

De publikatie bevat de vrije tribunes in De Standaard verschenen over dit onderwerp, evenals talrijke lezersbrieven. De krant kost 25 BF en is te bestellen bij:

Carine Van Goubergen
De Leescorfsstraat 64
2140 Borgerhout
03/235.18.88

Folders

De Stichting Leefmilieu heeft nu al vier "Milieusparen"-folders uitgegeven. De recentste heet "Hou het warm.. maar zuinig!" en handelt over de verwarming van woning en water. De lezer wordt in het kort geïnformeerd over de gevolgen en energieproductie en -verbruik (uitputting grondstoffen, luchtverontreiniging, radioactief afval) en aangespoord om met relatief eenvoudige ingrepen het rendement bij huis- en waterverwarming te verhogen.

De vorige folders hadden als titels: "Huisvuil is geen afval", "Lucht is niet te koop" en "Water = Leven". Ze zijn gratis te verkrijgen in kredietbankkantoren en bij

de Stichting Leefmilieu vzw.
p/a Kredietbank
Kipdorp 11
2000 Antwerpen
03/231.64.48

Management

HIVA-vorming en de fakulteit van de sociale wetenschappen van de K.U.Leuven richten een seminarierreeks in over verschillende managementsaspecten, zoals organisatiecultuur, human resources management, kwaliteitszorg, financieel beleid, marketing,... De reeks van 6 temadagen is verspreid over 3 maanden en begint op 30 november. Dit seminarie wordt gevolgd door 4 tweedaagse workshops over dezelfde thematiek. De kostprijs bedraagt 10.000 BF voor de ganse seminarierreeks, één dag kost 2.000 BF en voor de workshop betaalt u 6.000 BF per tweedaagse.

Meer informatie kan u bekomen bij J. Van de Kerckhove of C. Ballegeer,

HIVA-vorming
Kasteel de Maurissens
Weligerveld 6
3212 PELLENBERG
016/46.39.93

Tentoonstelling

De V.U.B. heeft een rondreizende tentoonstelling gemaakt over de voornaamste leefmilieuproblemen. De bedoeling is dat ze te bezichtigen is in scholen, in culturele centra, bij milieuverenigingen, en is hiervoor gratis ter beschikking. De tentoonstelling kreeg als naam: "Het leefmilieu, wetenschappelijk bekeken".

Meer inlichtingen bij

Giovanni Canini, 02/641.35.80.





Milieubeleid in het landelijk gebied, uitgave van de Werkgroep Landelijk Gebied (W.L.G.), Postbus 463, 6700 AL Wageningen, Nederland; 1990, 76 p., ISBN 90-73456-01-0, 20 gulden overmaken op gironr. 228485 met vermelding van "Rapporten W.L.G. nr. 2".

De bundel bevat de konklusies en een tiental artikelen van de gelijknamige studiedag. Het eerste deel gaat over de Nederlandse procedures om de milieudoelstellingen te realiseren in het landelijk gebied. Het tweede deel handelt over de milieudoelstellingen en de sectoren landbouw, natuur en bosbouw.

Bezoekerscentra bij natuurgebieden in Vlaanderen, van Bart De Muynck, uitgegeven bij de Stichting Leefmilieu vzw, p/a Kredietbank, Kipdorp 11, 2000 Antwerpen, tel. 03/231.64.48; 1990, 98 p., foto's, genaaid, 250 fr (200 fr voor abonnees op "Leefmilieu").

Het boek wil een praktische gids zijn voor alle potentiële gebruikers van bezoekerscentra. Als hoofdbrok worden alle Vlaamse centra belicht. Ook een evaluatie van het bezoekerscentrum als milieu-educatief instrument ontbreekt niet.

Zure regen : economische theorie en het Nederlandse beleid, van Jan van der Straaten; Uitgeverij Jan van Arkel, bestellen bij Kritik, A. Vesaliusstraat 1, 3000 Leuven, tel. 016/23.12.64; 1990, 248 p., met uitgebreide literatuurlijst, genaaid, ISBN 90-6224-147-6, 780 fr. Dit boek gaat over de moeilijke verhouding tussen ecologie en economie. Tegen deze achtergrond wordt de zure neerslagproblematiek verder uitgewerkt. De auteur stelt dat het Neder-

landse en internationaal beleid van de jongste jaren zeker niet tot een oplossing geleid heeft.

Bouwen zonder tropisch hardhout, door T.O.M. de Veer en R. Janmaat, van de Stichting Werkgroep Behoud Tropisch Regenwoud, Damrak 28-30, NL-1012 LJ Amsterdam, 1990, 2e druk, 177 p., genaaid, 22,50 gulden overschrijven op postgiro 4339983.

Een praktische gids voor wie echt werk wil maken van de vervanging van tropisch hardhout door andere materialen, waarbij deze laatste op milieu- en gezondheidsaspecten getest worden. Na een algemeen stuk met technische info over houtbescherming passeren de verschillende toepassingen de revue: ramen en deuren, gevels, geluidsschermen en oeververdedigingen.

Convenanten als instrument van milieubeleid, door P.J. Klok van het Centrum voor schone technologie en milieubeleid, Universiteit Twente, Postbus 217, 7500 AE Enschede, Nederland, tel. 00/31/53/89.32.03, 1989, 239 p., genaaid, ISBN 90-365-0294-2; 35 gulden (exklusief verzendingskosten en B.T.W. 6%).

Een milieukonvenant is een beleidsovereenkomst tussen de overheid en het bedrijfsleven om bepaalde milieudoelen te bereiken. De totstandkoming en effectiviteit van acht produktgerichte milieukonvenanten in Nederland worden belicht. Vooral de vraag in hoeverre de bedrijfspartners zich houden aan de gemaakte afspraak is hier van belang.

Schonere technologie en Rijn, onder redactie van L.W. Baas,

Erasmus studiecentrum voor milieukunde, Erasmus Universiteit, Postbus 1738, kamer 456, 3000 DR Rotterdam, 1989, 98 p., ISBN 90-71756-09-2; 25 gulden overmaken op gironr. 4111270.

Dit rapport is een verkennend onderzoek naar preventie van emissie en afval in kleine en middelgrote Nederlandse bedrijven. Deze preventie in de enge zin betekent onder andere het zorgvuldig omgaan met grond- en hulpstoffen, het hergebruik, alternatieven voor toxische stoffen, vervanging van materialen en produkten, en introductie van nieuwe technologieën.

Natuur en flora in Limburg, door Robert Berten, Halveweg 45, 3600 Genk; 1990, 235 p., ill., 750 frank overschrijven op rek.nr. 458-6539001-22.

Dit waardevolle boek begint met de situering van de 350 natuurgebieden in Limburg samen met een ekotopenkaart. Dan volgt een deel over bodem- en landschapsvorming en een systematisch overzicht van de Limburgse natuur (indeling in beekdalen, getuigenheuvelds, landduinen, bossen, heide,...) met nadruk op plantengroei.

Prisma van het milieu, samengesteld door René Heijnis, een uitgave van Het Spectrum, verdeeld door Standaard Uitgeverij, Belgiëlei 147a, 2018 Antwerpen; 1990, 217 p., pocket, ISBN 90-274-2449-7, 295 fr., boekhandel.

Dit milieuoordenboek verklaart circa 2000 begrippen en is een handig instrument voor wie vlug een milieubegrip moet opzoeken. Met additievenlijst en symbolen van gevaarlijke stoffen.

De klimaatcrisis : broeikas-effect en ozonlaag, van John Becklake, uitgave van La Rivière en Voorhoeve, verdeeld door Denis & C°, Sterckshoflei 28-30, 2100 Antwerpen; 1990, 32 p., kleurenfoto's, gebonden, ISBN 90-6084-900-0, 350 fr., boekhandel.

In de serie jeugdboeken "Waard om te weten" verscheen een nieuw deel over de klimaatsveranderingen ten gevolge van teveel uitstoot van CO₂, en het gat in de ozonlaag. Voor de jeugd van 11 jaar en ouder. 

Lespakket "Waterwerk", van de Stichting Reinwater, t.a.v. Annelies Theunissen, Vossiusstraat 20, 1071 AD Amsterdam, 00/31/20/71.93.22; 1990, 34 p., 5 gulden (exklusief verzendingskosten).

Aan de hand van 16 proefjes kunnen 10- tot 14-jarigen zich verdiepen in de consequenties van watervervuiling voor plant en dier. 

Financiële instrumenten voor het Nederlandse milieubeleid, onder redactie van A. Nentjes en J.L. de

Vries, uitgave van het Landelijk Milieu Overleg, Donkerstraat 17, NL-3511 KB Utrecht; 1990, 104 p., ISBN 90-71102-11-4, 15 gulden overmaken op giro 196562.

Om het Nederlandse milieubeleid slagkracht te geven, zal men meer gebruik moeten maken van diverse financiële instrumenten, dan vroeger het geval was. Het eerste deel beschrijft de mogelijkheden en wenselijkheid van financiële instrumenten. In deel twee komen de belangrijkste milieuproblemen op een rijtje met telkens konkrete voorstellen, zoals regulerende heffingen. 

Auto en milieu, uitgegeven door de Stichting Natuur en Milieu en het Wereld Natuur Fonds, 1990, 23 p., ISBN 90-70211-46-7; 3,25 gulden overmaken op giro 3150252 van MilieuBoek (zie kader).

Deze brochure werd gemaakt om de omvang van het autoprobleem duidelijk te maken. Op kompakte wijze worden feiten en argumenten gegeven die volgens de samenstellers leiden tot één besluit: alleen een halvering van het aantal gereden autokilometers brengt de vervuiling terug tot een niveau dat massale schade aan de natuur voorkomt. 

Gezondheids- en milieu-effecten van dithiocarbamaten, door M.H.J. Klein, uitgegeven bij de Wetenschapswinkel Vrije Universiteit, De Boelelaan 1105, NL-1081 HV Amsterdam; 1990, 138 p., genaid, ISBN 90-5128-010-6; 22,50 gulden overmaken op gironr. 732963.

Dithiocarbamaten zijn een groep bestrijdingsmiddelen, op grote schaal gebruikt tegen schimmelziekten. Technische informatie over de toepassing, de toxiciteit en normen komen per middel aan de

orde. Uit de opsomming blijkt dat een aantal dithiocarbamaten een onaanvaardbaar risico vormt voor het milieu. 

De milieubeweging in Tsjechoslowakije, door Sybe Visser, bestellen bij Stichting Milieukontakt Oost-Europa, Postbus 5627, NL-1007 AP Amsterdam; 1989, 74 p., 15 gulden overmaken op giro 3503. Dit rapport bevat een introductie tot de milieuproblemen van Tsjechoslowakije, en zijn overheidsorganen. Daarna volgt een uitgebreide beschrijving van de verschillende natuur- en milieuorganisaties. Met de recente politieke ontwikkelingen werd evenwel nog geen rekening gehouden in dit rapport. 

De groene wegwijzer, door Loesje en partners, uitgegeven bij A.W. Bruna bv Utrecht, 1990, 282 p., ISBN 90-229-7909-1, 350 fr., boekhandel.

Nederlandse gids met 5500 adressen over natuurlijke produkten en diensten, milieuvriendelijke producenten, alternatieve geneeswijzen, wereldwinkels en vredesactiviteiten. Met achtergrondinformatie, tips en ideeën. 

Milieu en marketing, onder redactie van Jan Paul van Soest, uitgegeven bij Samsom H.D. Tjeenk Willink, verkrijgbaar bij Kluwer Editorial, Santvoortbeeklaan 21-29, 2100 Deurne, tel. 03/360.02.11; 1990, 93 p., genaid, ISBN 90-6092-431-2, ca. 600 fr.

Verschillende auteurs geven in dit boekje hun visie over milieuvriendelijke produktontwikkeling en verkoopbevordering. De inhoudelijke verhalen worden afgewisseld met praktijkvoorbeelden. Milieukeur, produktbeleid en consumentenstandpunten komen aan de beurt. 

De in deze rubriek opgenomen publicaties zijn, tenzij vermeld, niet verkrijgbaar bij de Bond Beter Leefmilieu. Ze kunnen wel, na telefonische afspraak, geraadpleegd worden in onze milieubibliotheek (Luxemburgstraat 20, 1040 Brussel, tel. 02/514.05.00).

Gelieve de boeken te bestellen via de betreffende uitgeverij of de boekhandel: adres, telefoon, prijs en eventueel rekeningnummer worden telkens vermeld. Steeds de titel van het gewenste boek aangeven, indien men via een rekeningnummer bestelt!

Vele van de Nederlandse uitgaven zijn verkrijgbaar bij Stichting Milieubook, Henri Polaklaan 42, NL-1018 CT Amsterdam, tel. 00/31/20/24.49.89.

De goedkoopste manier om een boek in het buitenland te bestellen is per internationale postwissel. Formulieren hiervoor zijn in de postkantoren verkrijgbaar.

Meetnet van de kwaliteit van de Belgische oppervlaktewateren in 1988, jaarlijks rapport van het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie, Afdeling Water, Juliette Wytsmanstraat 14, 1050 Brussel; 1990, 326 p., 1000 fr. (gratis voor personen uit de openbare sektor), schriftelijk aan te vragen.

Rapport vol tabellen met meetresultaten van fysiko-chemische, bakteriologische en hydrobiologische parameters in onze waterlopen. De meetpunten werden minstens vier maal per jaar bemonsterd. Interpretatie van de resultaten gebeurt met kwaliteitsindexen.

Lood in milieu en voeding in Nederland, van M. Krasowski en P. Doelman, C.C.R.X. : Coördinatie-Commissie voor de metingen van Radioactiviteit en Xenobiotische stoffen, Postbus 450, 2260 MB Leidschendam, Nederland; 1990, 114 p., gratis.

De verspreiding van lood in Nederland via de kompartimenten lucht, water en bodem, alsook de loodconcentraties in voeding komen in dit rapport aan bod. Ook de effecten op mens, plant en dier worden belicht.

Konsumentenactiviteiten voor het milieu : een diskussienota, Vereniging Milieudefensie (adres zie boven), 1989, 64 p., 10 gulden. Steeds vaker trachten milieuorganisaties consumenten te activeren om mee te doen aan milieu-akties. Zijn deze methodes effectief om de milieubelasting te doen afnemen? In deze brochure zoekt men daarop een antwoord.

Tijdschrift "Biotechnologie in Nederland", temanummer Milieu-biotechnologie, Stam Tijdschriften bv, Postbus 235, NL-2280 AE Rijswijk, tel. 00/31/70/98.81.00; 1990/nr.3, 40 p.; 18,50 gulden voor los nummer.

In verschillende artikelen komt biotechnologie als "oplosser" van milieuproblemen ter sprake, zoals in de bodemsanering en de zuivering van afvalwater. Maar ook in de ontwikkeling van schone technologieën tot voorkoming van milieuhinder kan biotechnologie een rol spelen.

In het milieu, van F.G. de Ruiter, van Uitgeverij De Arbeiderspers, Postbus 3879, 1001 AR Amsterdam, tel. 00/31/20/27.36.26; 1990, 237 p., ISBN 90-295-3687-X, ca. 740 frank.

De schrijver is een Nederlands journalist die al 20 jaar over milieu-onderwerpen rapporteert. Bijna alle aspecten worden in kaart gebracht : de Rijn, drinkwater, Noordzee, zure regen, afvalschan-

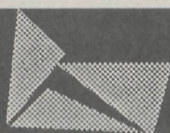
dalen, natuurbescherming, landbouw en het broeikaseffect. Dit gebeurt telkens met een nuchtere kijk op de milieuproblematiek.

Mestbeleid en milieu : wet van behoud van ellende?, door B. van Geleuken, uitgegeven bij Kerckebosch, Postbus 122, 3700 AC Zeist, Nederland, 1990, 158 p., genaaid, ISBN 90-6720-088-3, ca. 700 fr.

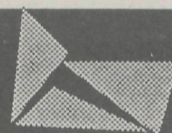
Na een inleiding over mest en milieu volgt een beschrijving van de Nederlandse wetgeving en beleidsdoelstellingen terzake. Daarbij stelt de auteur vast dat deze doelstellingen slechts kunnen bereikt worden door het milieuvriendelijk produceren in de landbouw economisch interessant te maken.

Martine Langen





PUZZELN



VOGELPUZZEL

Met behulp van de hieronder gegeven lettergrepen kunnen de namen van 20 vogels gevormd worden. Bij een juiste oplossing vormen de beginletters van boven naar beneden gelezen de naam van een bij ons schaars voorkomende broedvogel.

De oplossing dient ons voor eind november te bereiken op volgend adres: Milierama Puzzelen, Luxemburgstraat 23/5 te 1040 Brussel.

Lettergrepen:

A/A/AL/BA/BIS/BORST/DOE/DOMP/DOR/E/EK/GAAL/GER/GRUT/GU/HA/I/IK/IN/JE/KAN/KON/LUW/LUW/MOE/NACH/NACHT/NAN/PIN/RA/REI/REND/ROER/ROOD/SPER/STER/STERN/TE/TO/TOE/TROS /VIK/WER/ZWA/ZWA.

- | | | |
|-----|---------------------------|-------|
| 1. | Inheemse roofvogel | ..... |
| 2. | Vetgans | ..... |
| 3. | Grote waadvogel | ..... |
| 4. | Visdiefje | ..... |
| 5. | Zuidamerikaanse loopvogel | ..... |
| 6. | Grootste vogel | ..... |
| 7. | Grote stootvogel | ..... |
| 8. | Bonte papegaai | .... |
| 9. | Grootste zeevogel | ..... |
| 10. | Nachtelijke zangvogel | ..... |
| 11. | "Loeiende" waadvogel | ..... |
| 12. | Nijlreiger | ..... |
| 13. | Wit-zwarte kraai | ..... |
| 14. | Pepervreter | ..... |
| 15. | Vogel met gevorkte staart | ..... |
| 16. | Adelaar | ..... |
| 17. | Geitenmelker | ..... |
| 18. | Griet | ..... |
| 19. | Struisvogel | ..... |
| 20. | Engelse nationale vogel | ..... |

Oplossing van het septembernummer: 1. Dender; 2. Emissie; 3. Verkeer; 4. Eikel; 5. Ruilverkaveling; 6. Voetganster; 7. Uitslag; 8. Itai-itai-ziekte; 9. Leeuwerik; 10. Edelhart; 11. Ratelpopulier; 12. Bruinkool; 13. Eierplant; 14. Toendra; 15. Adelaarsvaren; 16. Arseen; 17. Leukemie; 18. Tarwe.

Het bekende milieuprincipe: "De vervuiler betaalt".

Uit de juiste oplossing werd mevrouw Fr. Vercauter uit Zelzate geloot. Zij zal eerstdaags een boekenpakket ontvangen.

Dirk Serneels

KALENDER

Ekonomisch milieubeleid

Op vrijdag 16 november om 15 uur richt de Stichting Leefmilieu haar jubileumkolloquium in: "Milieubeleid economisch doorgelicht" met als sprekers Jan Pen en Aviel Verbruggen, gevolgd door een discussie. De namiddag gaat door in het auditorium van de Kredietbank, Torenbouw in Antwerpen. De toegang is gratis, maar men is wel verplicht zich in te schrijven bij Stichting Leefmilieu vzw, 03/231.64.48.

Regionale Avonden

Dezelfde Stichting Leefmilieu organiseert regionale avonden. Op het programma staat een feesttoespraak naar aanleiding van het 20-jarig bestaan van de Stichting, de voorstelling van de diareeks "Bodem", een muzikaal intermezzo, een voordracht rond een aktueel milieutema en een receptie. Men kan nog inschrijven op volgende avonden:

23 november (20u, in Brugge); 4 december (20u, in Leuven) en 14 december (19u30, in Kortrijk). Op de eerste twee avonden spreekt Hubert David over "1992 en de milieuzorg", op 14 december M. Van Miegroet over "Het bos van de toekomst - de toekomst van het bos".

Voor inlichtingen en inschrijvingen: zie hierboven.

Ruimte voor Landbouw

Op 29 november organiseert de vzw Mens en Ruimte een studiedag rond het thema "Ruimte voor landbouw" in Brussel. De voormiddag handelt over ruimtelijke perspectieven voor de landbouw in Europa, Nederland en België en wordt een algemeen kader geschetst. In de namiddag gaat men na hoe de landbouw ruimtelijk kan

geoptimaliseerd worden, en dit in de drie Belgische gewesten. Het inschrijvingsgeld bedraagt ± 3000 Bf (lunch, receptie en dokumentatie inbegrepen).

Voor meer informatie:

Marc Appelmans
Mens en Ruimte vzw
Aarlenstraat 44
1040 Brussel
02/230.67.75

Water

De vzw Water-Energie-Leefmilieu organiseert op 6 en 7 december een tweedaags kongres over de "Kwaliteit van het oppervlaktewater in de Europese Gemeenschap". Sprekers uit verschillende Europese landen zullen een referaat houden. Het kongres gaat door in Antwerpen. Meer informatie is te verkrijgen op het secretariaat van de vzw WEL, Kipdorp 11, 2000 Antwerpen, 03/231.64.48, toestel 56

Duurzaamheid

Op 7 december gaat een studiedag over het begrip "ruimtelijke kwaliteit" door in Wageningen. De organisatie is in handen van de Nederlandse Werkgroep Landelijk Gebied. Het doel van de studiedag is te komen tot een duidelijke omschrijving van ruimtelijke kwaliteit. De prijs voor de studiedag bedraagt 50 gulden, voor studenten en niet-werkenden 27,50 gulden.

Meer informatie:

Werkgroep Landelijk Gebied
Postbus 463, 6700 AL Wageningen,
Nederland
030-33.13.28 (Rienk Kuiper - werktijden), 030-73.58.43 (Rita Kuijsters - 's avonds)

MILIEURAMA IS HET MAANDBLAD VAN DE BOND BETER LEEFMILIEU

Redactie en administratie

Bond Beter Leefmilieu
Luxemburgstraat 23/5, B-1040
Brussel tel.: 02/5140500

Jaarabonnement

500 BF te storten op
rek. nr. 001-1475409-18 van de
Bond Beter Leefmilieu vzw.
Steunabonnement: 1000 BF
Buitenland: 650 BF
Los nummer: 50 BF

**Hoofredacteur en
verantwoordelijke uitgever**
Lieve Grauls

Eindredacteur
Bert Eskens

Werkten mee aan dit nummer:

Egbert Asselman
Stef Bogaerts
Frank Clottens
Marc Corbeels
Rik De Baere
Barbara De Coninck
Herman Gobel
Luc Goeteyn
Bruno Hamels
Martine Langen
Bea Lootens
Marc Meeus
Ingrid Pauwels
Dirk Serneels
Mauricette Van Houdt
Dirk Van Regenmortel
Luc Verhaegen (omslagfoto)
Bruno Wens

Vormgeving

MIOS vzw, Th. Coppensstr. 7,
1731 Zellik, Tel. 02/513.32.60

Copyright

Overname van artikels wordt
aanbevolen, mits bronvermelding.

UITERAARD WERD OOK DEZE
MILIEURAMA GEDRUKT OP
KRINGLOOPPAPIER.

Wat is de Bond Beter Leefmilieu-Vlaanderen ?

B.B.L.-Vlaanderen is de koepel van 62 Vlaamse milieuverenigingen die actief zijn rond de milieuproblematiek in de meest brede zin. Voor de duidelijkheid onderscheiden we drie sectoren:

- a. natuurbescherming, met inbegrip van de strijd om het behoud van flora en fauna en het beheer van groengebieden
- b. stedenbouw, ruimtelijke ordening en monumentenzorg
- c. hinderproblemen, met name bodem-, water- en luchtverontreiniging, lawaai en andere vormen van milieuhinder.

Wat gebeurt er op het sekretariaat in Brussel?

- ➔ Een vaste kern van drie mensen zorgt er voor het uitoefenen van deze koepelfunctie van B.B.L. Dit betekent dat logistieke steun wordt verleend aan aangesloten verenigingen, documenten worden verspreid, dat het ideeëngoed van de basis wordt vertaald naar het grote publiek en naar de overheid.
- ➔ Deze vaste kern wordt - gelukkig maar - versterkt door een variabele ploeg van een 10-tal mensen. Zij houden zich bezig met het uitvoeren van specifieke opdrachten, bepaald in overeenkomsten met diverse ministeries, het Milieufonds van de Koning Boudewijnstichting, het S.C.K., enz. Momenteel wordt er onder meer gewerkt rond:
 - het formuleren van beleidsadviezen namens de milieubeweging en inventarisatie van milieuproblemen, een opdracht die vanaf 1991 bestendig zal worden via het Minadekreet
 - een studie over economische gevolgen van milieu-investeringen in de voedingsnijverheid, met daaraan gekoppeld produktbeleid, ecolabelling, enz.
 - opzetten van studiekлубs voor landbouwers, voor de bevordering van een mineralenboekhouding
 - studie van de negatieve externe effecten van het autoverkeer.

Wie bepaalt welke thema's aangepakt worden?

Natuurlijk heeft de algemene vergadering - samengesteld uit vertegenwoordigers van de aangesloten verenigingen - het eerste en het laatste woord bij het vastleggen van de grote lijnen van de activiteiten. De raad van beheer - die één keer per maand vergadert - waakt over het reilen en zeilen in het dagelijkse huishouden van de Bond. Rond specifieke thema's voeren mensen van milieuverenigingen, deskundigen en geïnteresseerden discussie in diverse werkgroepen: milieudefensie (hinderproblemen), natuurbehoud (de naam spreekt voor zich), ruimtelijke ordening, komimo (verkeer), landbouw, monumentenzorg, beleid,...

Welke rol speelt de burger in de B.B.L.?

Alhoewel de milieubeweging kan rekenen op professionele krachten, blijft de brede basis samengesteld uit vrijwilligers. Aktie van een koepel als B.B.L. kan niet geschieden zonder een permanent luisteren naar hetgeen leeft bij het grote publiek, naar hetgeen de doorsnee man en vrouw belangrijk vinden voor de kwaliteit van hun eigen leefmilieu. En uiteraard is sympathie uitgedrukt in medewerking aan een werkgroep, het schrijven van een brief, het betalen van een abonnement op Milieurama, onontbeerlijk.

En... Geld?

Niemand kan leven zonder geld. Ook B.B.L. niet. Het zoeken naar financiering vergt nog altijd veel energie en tijd. Als jij vindt dat we onze inspanningen beter besteden aan de verbetering van het leefmilieu kun je ons helpen door het storten van een gift (vanaf 1000 fr. belastingvrij!), het nemen van een abonnement op Milieurama of het weg-schenken van een abonnement (een ideaal kado voor de eindejaarsfeesten!). Wij dan-ken je alvast voor je sympathie.

