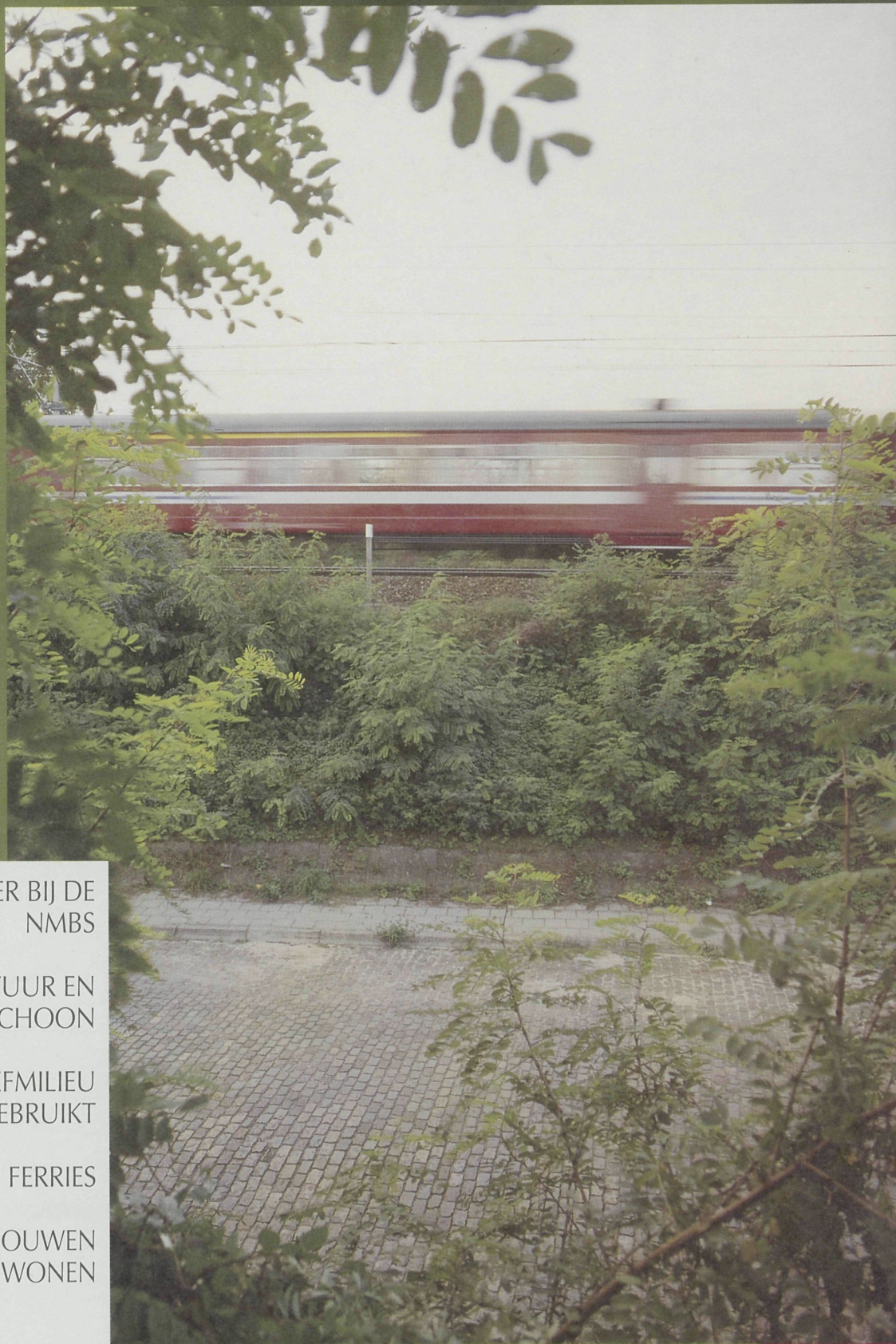


MILIEURAMA

MAANDBLAD BOND BETER LEEFMILIEU

AFGIFTEKANTOOR
BRUSSEL X



BERMBEHEER BIJ DE
NMBS

NATUUR EN
STEDESCHOON

CHINA'S LEEFMILIEU
OPGEBRUIKT

SUPERSNELLE FERRIES

DUURZAAM BOUWEN
EN WONEN

VERSCHIJNT NIET IN JANUARI EN AUGUSTUS

70 Bf. MILIEURAMA WORDT GEDRUKT MET INKT OP VEGETALE BASIS

1996 / 11

NOVEMBER

2 KOMMENTAAR

3-5 OMSLAGVERHAAL

De trein is altijd een beetje reizen...
Binnenkort ook doorheen een ekologisch
beheerde spoorwegberm?

6 LEDENBLAD

De Stedebouwacht organiseert zijn eigen
'Ronde van Vlaanderen'.

7-9 VERENIGING IN DE KIJKER

Natuur en Stedechoon ziet de HST wel zit-
ten. Tenminste als die onder de grond blijft.

10 FLITSEN

De milieubeweging heeft er met Oikos een
nieuw tijdschrift bij. Kon u er al in lezen
zonder in zwijm te vallen? Proficiat!

11-13 BRIEVEN UIT DE WERELD

3 miljard ton onbehandeld industrieel afval-
water in zee: het milieu in China gaat de
goede kant op...

14-15 INTERNET

Een overzicht van de natuur- en milieusites
op het World Wide Web.

16-17 FRONTLIJN

Autootje delen en toch meedoen aan de
Zonder-Mobiel-Wedstrijd.

18-20 DOSSIER

De RMT gaat de Eurostar achterna:
Supersnelle Ferries op het Kanaal.

21 ADVERTENTIES

Dat verdient een bloemetje...

22 BELT legt het bijtje neer: een terugblik.

23 WWF-bronnenproject:

Bron van bezorgdheid

24 PRO & CONTRA

Een verbrandingsoven in Gent:
wie verbrandt wie?

25 MINA

Het nieuwe milieukonvenant: MiNa-Raad
buitenspel gezet?

26-27 EKOTIPS

Over gezwollen slijmvliesen, slapeloosheid,
rotte aardappelen en zure wijn in je eigen
huis.

28-29 BOEK EN MILIEU

Bladeren in recente milieu-literatuur.

30 PUZZELN

Het vernieuwde BBL-boekenpakket wenkt.

31 KALENDER

Een nieuwe aktie tegen de opslag van kern-
afval in de maak?

HUIS MET ZICHT OP TREIN...

Een van de redenen waarom ik als buitenmens in de stad goed kan aarden, is dat ik het geluk heb - zoals evenwel veel Brusselaars - een tamelijk diepe tuin achter mijn huis te hebben. Die tuin ziet er - gelukkig maar voor de natuur - niet uit als een ingerichte keuken zoals bij onze burens, maar eerder als een wildernis met doorlevende planten en vooral kruiden. Al wordt mooi ogend onkruid evenwel ook geduld...

Een ander geluk dat ik daarbij heb, is dat mijn tuin verlengd wordt door een spoorwegberm. Wie is er nu blij met een trein in zijn tuin? Alhoewel mijn huisdokter beweert dat dit samen met het straatlawai een uur nachtrust meer vergt, heb ik het me nooit beklagd. Kindjes die op bezoek komen, kijken verwonderd naar de treinmodellen die voorbij razen, soms staan ze aan het venster te wachten tot er een volgende komt. Lawaai? De auto krijgt voor mijn deur ook een viervaksbaan plus twee parkeerstroken, waarom mag dan die trein niet in mijn tuin rijden?

En dankzij de krappe bermbeheersbudgetten van de NMBS krijg ik er een hoop natuur bij: prachtige vlieren met geurige bloesems en later bessen waar veel vogels dol op zijn, de exotisch lijkende bereklauw, net iets teveel netels,... En vergeef me als ik mussen, mezen en merels mooie vogels vind... ik kan er minutenlang bewegingsloos naar staan kijken als ze met tientallen aan 't stoeien zijn.

NMBS, voor mij hoeft je echt niet langs te komen met je klepelmaaier. Laat me nog wat stil genieten van een stuk 'banale' natuur in mijn tuinuitbreidingsgebiedje.

• Lieve Grauls



EKOLOGISCH BEHEER VAN SPOORWEGBERMEN DRINGT ZICH OP. DE TREIN ALS MODERNE TORNADO...

De trein is altijd een beetje reizen? De doorwinterde treinreiziger mag er dan wellicht al een ietwat afwijkende mening op nahouden, het overgrote deel van de spoorwegbermen in ons land is op vlak van natuurlijke rijkdom best te pruimen. En dan hebben we het heus niet alleen over de vele verlaten spoorwegber-

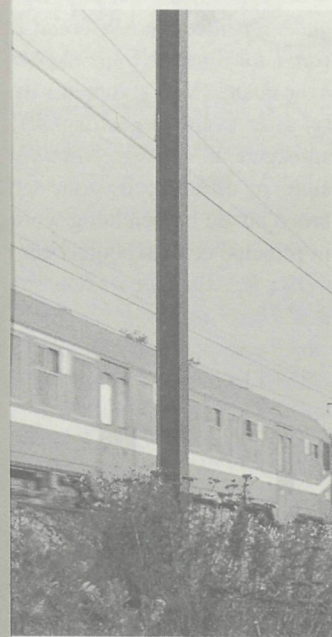
ersoorten. Ook die spoor-
uren, herbergen flink wat
lles behalve een overbo-
et aan de NMBS besteed.
verandert. Het dokument

DE wereld
MORGEN *special*
NOVEMBER 1996



Klimaatverandering

rdinator van het departement
uur bij de NMBS. "Het berm-
dan ook in de eerste plaats hier-
: de veiligheid en de stabiliteit
frastructuur mogen niet in het
omen, en bovendien moet alles
t jaarlijkse budget van 70 à 80
gerealiseerd worden". Een
cht beheer lijkt dan ook niet
Nochtans herbergen de spoor-
n een rijke, soms zelfs zeer uit-
e dieren- en plantenwereld. Die
e rijkdom is te wijten aan de
elijkheid van de bermen én aan



etten in de richting van een ekolo-
s Geys)

2 KOMMENTAAR

3-5 OMSLAGVERHAAL

De trein is altijd een beetje reizen...
Binnenkort ook doorheen een ekologisch
beheerde spoorwegberm?

6 LEDENBLAD

De Stedebouwwatch organiseert zijn eigen
'Ronde van Vlaanderen'.

7-9 VERENIGING IN DE KIJKER

Natuur en Stedeschoon ziet de HST wel zit-
ten. Tenminste als die onder de grond blijft.

10 FLITSEN

De milieubeweging heeft er met Oikos een
nieuw tijdschrift bij. Ken u er al in lezen?

HUIS MET ZICHT OP TREIN...

Een van de redenen waarom ik als buitenmens in de stad goed kan aarden, is dat ik het geluk heb - zoals evenwel veel Brusselaars - een tamelijk diepe tuin achter mijn huis te hebben. Die tuin ziet er - gelukkig maar voor de natuur - niet uit als een ingerichte keuken zoals bij onze burens, maar eerder als een wildernis met doorlevende planten en vooral kruiden. Al wordt mooi ogend onkruid evenwel ook geduld.

...ijn tuin verlengd wordt
...et een trein in zijn tuin?
...amen met het straatla-
...het me nooit beklagd.
...nderd naar de treinmo-
...het venster te wachten
...krijgt voor mijn deur
...ken, waarom mag dan

...van de NMBS krijg ik
...et geurige bloesems en
...exotisch lijkende bere-
...e als ik mussen, mezen
...inutenlang bewegings-
...an 't stoeien zijn.

...komen met je klepel-
...en stuk 'banale' natuur

• Lieve Grauls

In *De Wereld Morgen* verschijnt deze maand een warm dossier:

Klimaatverandering: de laatste waarschuwing

Eind vorig jaar deden de klimaatdeskundigen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) een historische uitspraak. Voor het eerst durfde deze groep wetenschappers, die onder toezicht van de Verenigde Naties opereert, hardop zeggen dat de klimaatveranderingen die de afgelopen eeuw zijn waargenomen, veroorzaakt zijn door de mens.

In een sterk onderbouwd dossier vat *De Wereld Morgen* de bevindingen van het IPCC samen en zet de voornaamste gevolgen van het broeikas effect op een rij. Het resultaat is verbijsterend en ontvullend! Alweer blijkt het Zuiden de dupe te worden van de 'welvaart' in het Noorden.

De Wereld Morgen laat de Indiër Chakravartchi Raghavan aan het woord over de Noord-Zuiddimensie van het broeikasdebat en gaat na wat België (niet) doet om het probleem aan te pakken. Meteen een ernstige repliek aan weerman Frank Deboosere die in zijn recente boek 'Weer en Milieu' het klimaatalarm afdoet als een complot tegen de industriestaten!

Terwijl anderen zich verschuilen achter de wetenschappelijke welles-nietes-discussie om ingrijpende beslissingen uit te stellen, neemt *De Wereld Morgen* de signalen ernstig.

Het dossier *Klimaatverandering* is geen vrolijke lectuur.
Net daarom moet iedereen het lezen.

Bestel nu een gratis proefnummer van *De Wereld Morgen*,
mèt het dossier *Klimaatverandering*.

Bel 02/539.26.20 en vraag naar Marc Cauwenbergh
Of stuur onderstaande bon terug naar
De Wereld Morgen, Vlasfabriekstraat 11, 1060 Brussel.



Naam: _____

Adres: _____

wenst een gratis proefnummer van *De Wereld Morgen*,
met dossier *Klimaatverandering*.



EKOLOGISCH BEHEER VAN SPOORWEGBERMEN DRINGT ZICH OP. DE TREIN ALS MODERNE TORNADO...

De trein is altijd een beetje reizen? De doorwinterde treinreiziger mag er dan wellicht al een ietwat afwijkende mening op nahouden, het overgrote deel van de spoorwegbermen in ons land is op vlak van natuurlijke rijkdom best te pruimen. En dan hebben we het heus niet alleen over de vele verlaten spoorwegbermen die een perfekt onderkomen bieden voor heel wat zeldzame planten- en diersoorten. Ook die spoorwegbermen waar treinstellen enkele keren per dag in hoge vaart doorheen scheuren, herbergen flink wat fauna en flora. Om die in stand te houden, is een degelijk bermbeheer echter alles behalve een overbodige luxe. Maar precies zo'n oordeelkundig bermbeheer lijkt tot op vandaag niet aan de NMBS besteed. Tenzij dit met de publikatie van een 'beleidsbrief inzake bermbeheer' binnenkort verandert. Het dokument werd door BBL alvast met een kritisch oog bekeken...

Wie regelmatig met de trein reist, heeft ongetwijfeld al gemerkt hoe bij tijd en wijlen de bermen van onze spoorwegen een flinke onderhoudsbeurt krijgen. Spoorwegbermen moeten immers netjes en vegetatievrij worden gehouden om de trein vlot voorbij te laten rijden en de veiligheid van de spoorwegaarbeiders niet in het gedrang te brengen. Een stevige onderhoudsbeurt lijkt dan ook essentieel. Het resultaat houdt dan ongeveer het midden tussen een maanlandschap en een pas voorbijgetrokken tornado die na het optrekken van de stofwolk een woestenij

met halverwege afgerukte bomen laat zien. Ook de gifspuit wordt nog steeds gehanteerd. Dat konden de inwoners van de Tunnelstraat in Leopoldsborg alvast vaststellen toen het gras onder de spoorwegbrug opeens verdorde nadat de NMBS-spuittrein was gepasseerd...

UITZONDERLIJKE NATUURWAARDE

"De eerste taak van de Spoorwegen bestaat er inderdaad in om mensen en goederen veilig en efficiënt te vervoeren", klinkt het bij Wim Bontinck,

milieukoördinator van het departement infrastructuur bij de NMBS. *"Het bermbeheer is dan ook in de eerste plaats hierop gericht: de veiligheid en de stabiliteit van de infrastructuur mogen niet in het gedrang komen, en bovendien moet alles binnen het jaarlijkse budget van 70 à 80 miljoen gerealiseerd worden". Een natuurgericht beheer lijkt dan ook niet evident. Nochtans herbergen de spoorwegbermen een rijke, soms zelfs zeer uitzonderlijke dieren- en plantenwereld. Die biologische rijkdom is te wijten aan de ontoegankelijkheid van de bermen én aan*



Onder het motto 'Het kan niet allemaal even snel gaan' probeert de NMBS momenteel welverwogen stappen te zetten in de richting van een ekologisch beheer van de spoorwegbermen. Daarbij wordt ook lokale milieu-verenigingen de hand gereikt. (foto Frans Geys)

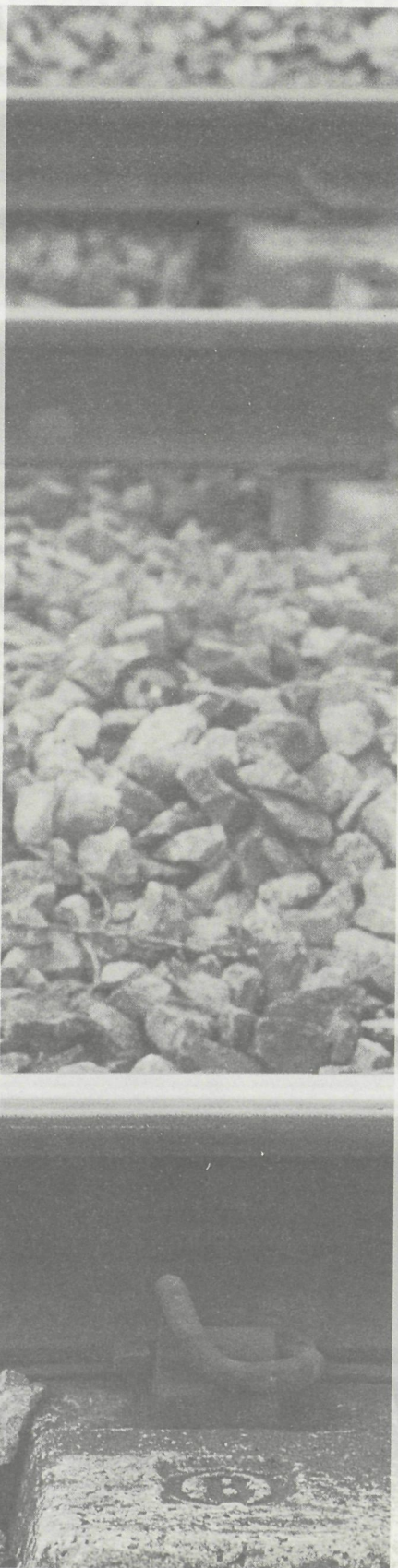
het feit dat deze terreinen soms nog de enige 'ongerepte' stukjes zijn in een landschap dat veel van zijn natuurwaarde verloren heeft. Volgens BBL-medewerker Stefaan Claeys is het zonneklaar dat de NMBS ook dienaangaande een verantwoordelijkheid heeft: *"Mits een beetje goede wil, de nodige kennis en financiële middelen valt er heel wat te doen om de natuur op en rond die spoorwegbermen optimale kansen te geven en daarbij het milieu zo weinig mogelijk te belasten"*.

Precies wat dat laatste betreft, blijkt het er bij de NMBS nogal 'losbandig' aan toe te gaan. Volgens het recente beleidsdokument terzake wordt het bermbeheer van de NMBS aangepakt volgens een aantal 'stroken' langsheen de spoorweg. De strook bestaande uit de rails, het balastbed en het voetpad wordt in principe vegetatievrij gehouden. *"Hiervoor worden jaarlijks één of twee behandelingen met herbiciden toegepast"*, zegt milieukoördinator Wim Bontinck. *"Dit gebeurt ofwel door de NMBS zelf, ofwel door partikuliere firma's"*. De NMBS maakt hiervoor gebruik van een zeer gesofisticeerde en bij de Franse spoorwegen gehuurde sproeiwagens. Gesofisticeerd? Inderdaad! Bij het binnenrijden van een waterbeschermingszone schakelt de sproeiwagen bijvoorbeeld zomaar over op een ander bestrijdingsmiddel. Het hele spoorwegnet wordt op die manier jaarlijks minstens één keer behandeld, zodat er geen humusopbouw kan plaatsvinden in de besproeide oppervlakte. Wim Bontinck: *"Verder van het spoor onderscheiden we een brede randstrook van 1 tot 3 meter waar we aan maaibeheer doen"*. Van afvoeren van het maaisel is er evenwel geen sprake. Vanzelfsprekend in strijd met het wegbermsluit. In de volgende zone tenslotte, zo breed als de bomen hoog worden, wordt in principe een hakhoutbeheer toegepast. *"Dit wil zeggen dat de houtopslag om de 3 à 7 jaar tot op 10 cm van de bodem wordt gekapt"*, verduidelijkt milieukoördinator Bontinck. *"In de zone daarbuiten wordt het beheer tot een minimum beperkt"*.

PESTICIDEN BIJ DE VLEET...

Het hele bermbeheer werd tijdens de tweede helft van de jaren '80 door de NMBS nogal verwaarloosd. De vegetatie en de houtopslag ging op een aantal plaatsen nogal de hoogte in en een drastische inhaaloperatie drong zich op. De

NMBS zette dan maar de grote middelen in en liet een aantal 'klepelmaaiers', immense maai-machines waarmee niet bepaald zorgvuldig kan worden gewerkt, hun ding doen. De uitvoering liet hier en daar dan ook wat te wensen over: het was de bedoeling om de afgerukte bomen telkens 's anderendaags aan de voet af te zagen, maar dat karwei liet dikwijls op



zich wachten...

Volgens BBL-medewerker Stefaan Claeys valt er op het hele bermbeheer dus wel één en ander aan te merken: *"Bij de chemische onkruidbestrijding wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van een reeks gevaarlijke pesticiden. Het gaat om diuron, amitrol en imazapyr. Dit zijn stuk voor stuk zeer efficiënte herbiciden die echter gemakkelijk uitspoelen en/of zeer persistent zijn, waardoor ze via het grondwater elders in het milieu hun vernietigende werking kunnen verderzetten"*.

Diuron is wat dat betreft helemaal geen doetje: van de meer dan 200 bestrijdingsmiddelen die oorspronkelijk gevisieerd werden door de ekotakswet zijn er nog slechts 2 zwaar genoeg bevonden om de taks te behouden, waaronder uitgerekend... diuron. Deze stof wordt steeds meer in het oppervlaktewater teruggevonden. Nederlandse drinkwaterbedrijven langsheen de Maas moeten al te dikwijls de waterinname vanuit de Maas stopzetten vanwege de te hoge diuron-koncentraties. In een recent gepubliceerd rapport van het Nederlandse Ministerie van Verkeers- en Waterstaat lezen we dat ook in de Schelde extreem hoge concentraties van diuron worden aangetroffen die zelfs tot 1.900 keer het maximaal toelaatbaar risikonivo overschrijden. Zowel diuron als de overige vermelde stoffen mogen door de Nederlandse spoorwegbeheerders niet meer gebruikt worden.

NEDERLAND EN DUITSLAND DOEN BETER

De bestrijdingsmiddelen vormen echter niet de enige bedreiging voor de aanwezige natuurwaarden. Ook de andere beheersvormen kunnen een grote invloed hebben op de overlevings- of ontplooiingskansen van de nu nog relatief rijke flora en fauna. Door de algemene nivellering van de natuur in onze streken gedurende de voorbije eeuw zijn de spoorwegbermen dikwijls de laatste toevluchtsoorden geworden voor vele planten- en diersoorten. Diepgaand botanisch onderzoek op de Nederlandse spoorwegbermen toonde bijvoorbeeld de aanwezigheid aan van niet minder dan 1080 plantensoorten, waarvan 335 de status vrij zeldzaam tot zeer zeldzaam hebben. 49 soorten hiervan komen in Nederland zelfs bijna enkel op spoorwegbermen voor. *"Een bijkomend belang van de spoorwegbermen voor de natuur bestaat in hun verbindingsfunctie"*, vult Stefaan Claeys aan. *"Vaak vor-*



men spoorwegen nog de enige natuurlijke linten door het landschap die een verbinding kunnen maken tussen verschillende deelpopulaties van planten of dieren. Het beheer zou dan ook moeten gericht zijn op het behoud en de ontwikkeling van de plaatselijke natuurwaarde en op die mogelijke verbindingsfunctie". Dikwijls gaat het huidige beheer daar echter lijnrecht tegenin, bijvoorbeeld wanneer men nalaat het bermmaaisel af te voeren. Hierdoor treedt op veel plaatsen verruiging op waardoor dominante soorten als braam vrij spel krijgen en de meer kwetsbare soorten verdringen. Die ruigtevegetatie vergt op haar beurt intensiever onderhoud, zodat het probleem voor de NMBS zichzelf op die manier in stand houdt.

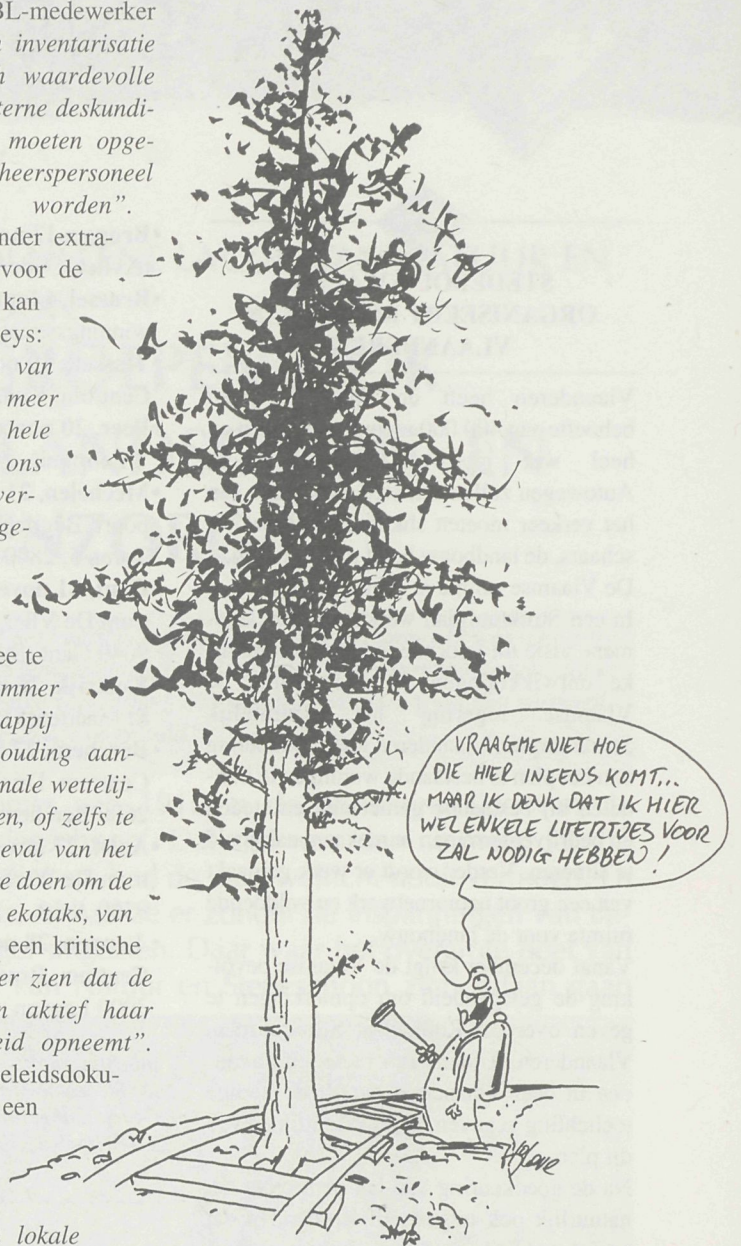
Dat bermbeheer ook anders en ekologisch kan, bewijst men alvast in Nederland. Door het meer selectief spuiten van hun zgn. 'giftrein' kon het herbicidengebruik al worden gehalveerd. "Momenteel werken we aan een nieuwe ambitieuze doelstelling om het herbicidengebruik tegen 2000 terug te brengen tot 5% van de hoeveelheid in 1990", klinkt het bij baan-uitvoerder Goeree van de Nederlandse Spoorwegen. "Sinds een 5-tal jaren namen we de sproeitrein definitief uit dienst, onder meer omwille van klachten van volkstuinhouders. Nu wordt er enkel nog gesproeid op die plaatsen waar effectief vegetatie opduikt in de zone spoor-schouwpad. Bovendien gebruiken we hiervoor dan alleen het minder schadelijke glyfosaat". Ook in Duitsland wordt alleen nog dit middel gebruikt. Ook voor het eigenlijke beheer van de bermen wordt er in Nederland meer rekening gehouden met natuurwaarden: in overleg met de 'Adviesgroep Vegetatiebeheer' maakt men afspraken over botanisch beheer van de meest waardevolle stroken. Ook voor de andere lijngedeelten worden beheersplannen opgesteld die dikwijls gericht zijn op de verschraling van de bermen.

NMBS REIKT DE HAND

Dat er dus nog een en ander kan veranderen in het bermbeheer van de spoorwegen is duidelijk. BBL dringt er dan ook op aan om met name het sproeien en het maaibeheer bij te stellen in ekologische zin. "Het preventief spuiten moet worden vervangen door een minimaal spuiten op die plaatsen waar het echt nodig is. Bovendien moet gebruik gemaakt worden van minder toxische en minder uitspoe-

lende stoffen", vindt BBL-medewerker Stefaan Claey's. "Na een inventarisatie zouden voor ekologisch waardevolle stroken in overleg met externe deskundigen ook beheersplannen moeten opgesteld worden en zou het beheerspersoneel moeten bijgeschoold worden". Uiteraard vergt een en ander extra-financiële middelen waarvoor de NMBS onmogelijk zelf kan opdraaien. Stefaan Claey's: "Gezien de meerwaarde van een rijke natuur en een meer gezond milieu voor de hele gemeenschap, lijkt het ons logisch dat hiervoor overheidsgeld wordt vrijgemaakt". Van de NMBS verwacht de milieubeweging een open en positieve houding om hieraan mee te werken. "We vinden het jammer dat de spoorwegmaatschappij vooral een defensieve houding aanneemt door enkel de minimale wettelijke voorschriften na te leven, of zelfs te overtreden zoals in het geval van het bermbesluit, en pogingen te doen om de nieuwe wetgeving zoals de ekotaks, van zich af te schuiven", stelt een kritische Claey's. "We zouden liever zien dat de NMBS op korte termijn actief haar milieuverantwoordelijkheid opneemt". Misschien is het nieuwe beleidsdocument inzake bermbeheer een stap in de goede richting? "We willen in ieder geval graag luisteren naar de voorstellen van lokale natuurverenigingen om bepaalde waardevolle spoorwegbermen in hun regio zelf te beheren", repikeert NMBS-milieukoördinator Bontinck. "In dat geval kunnen we met zo'n lokale natuurvereniging een soort overeenkomst afsluiten. De vereniging betaalt een symbolische huurprijs aan de NMBS en kan in ruil daarvoor volop beheerswerken uitvoeren op en rond de spoorwegberm. Wij wachten alvast tot de eerste geïnteresseerde natuur- en milieu-organisaties komen aankloppen".

• SC/PD



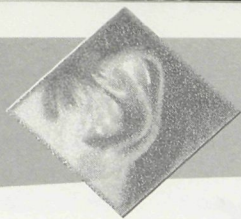
NMBS DOET OPROEP AAN LOKALE

NATUURVERENIGINGEN

Heb je als lokale natuur- en milieuorganisatie een spoorwegbedding in je buurt die op vlak van fauna en flora wel wat te bieden heeft én waar je met je vereniging wel wat beheerswerken wil rond uitvoeren? Dan kan je vanaf nu met de NMBS een samenwerkingsakkoord afsluiten waarbij een welbepaald deel van de spoorwegbedding tegen een symbolische prijs aan jullie vereniging wordt verhuurd en waar je zelf beheerswerken kan uitvoeren. Hou ons op de hoogte van jullie plannen!

Geïnteresseerd?

Neem dan vandaag nog contact op met de NMBS, Departement Infrastructuur, T.a.v. Wim Bontinck, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel, Tel. 02/525.23.29., Fax. 525.47.32.



STEDBOUWWACHT ORGANISEERT RONDE VAN VLAANDEREN

Vlaanderen heeft de volgende jaren behoefte aan 400.000 nieuwe woningen en heel wat nieuwe bedrijfsterreinen. Autowegen zullen een sterke toename van het verkeer moeten slikken, natuur wordt schaars, de landbouw heeft ruimte nodig,... De Vlaamse ruimte is echter beperkt.

In een Struktuurplan werkt men een algemene visie uit voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In juli keurde de Vlaamse regering het Ruimtelijk Struktuurplan Vlaanderen goed. Bedoeling van het plan is bestaande woningen te bundelen bij bestaande gemeenten en steden en bedrijventerreinen in mekaars nabijheid te situeren. Verder wordt er werk gemaakt van een groot natuurnetwerk en voldoende ruimte voor de landbouw.

Vanaf december krijgt de Vlaamse bevolking de gelegenheid om opmerkingen te geven over dit Ruimtelijk Struktuurplan Vlaanderen. Tijdens een reeks info-avonden in heel Vlaanderen wordt de nodige toelichting gegeven bij de krachtlijnen van dit plan.

Na de goedkeuring van het plan moet het natuurlijk ook uitgevoerd worden. In dat opzicht zullen er in de nabije toekomst gewestplannen in herziening gesteld worden. Daarbij moet men er over waken dat deze herzieningen getoetst worden aan het Ruimtelijk Struktuurplan Vlaanderen. Hoe dat kan gebeuren, wordt eveneens besproken tijdens de info-avonden.

Na de goedkeuring van het Vlaamse Struktuurplan zal er werk gemaakt worden van provinciale en gemeentelijke structuurplannen. Tijdens de inforonde zal men toelichten wat de mogelijkheden hiervan zijn, wat men niet hoeft te verwachten en hoe deze lokale structuurplannen kunnen uitgevoerd worden.

De komende weken en maanden organiseert de Stedebouwacht in samenwerking met de vzw Stadsland een aantal info-avonden over het Struktuurplan. De info-avonden beginnen telkens om 20u en de toegang is steeds gratis. We zetten de diverse data op een rijtje:

- **Brugge, 12 november**, Hof Van Watervliet, Oude Burg 27, 8000 Brugge
- **Brussel, 14 november**, BBL, Overwinningstraat 26, 1060 Brussel
- **Hasselt, 19 november**, Cultureel Centrum, Kunstlaan 5, 3500 Hasselt
- **Peer, 20 november**, Cultureel centrum, 't Poorthuis, Zuidervest z/n, 3900 Peer
- **Mechelen, 21 november**; De Lindepoort, Begijnenstraat 18/ Onder de Toren 5, 2800 Mechelen
- **Gent, 21 november**, Cultureel Centrum De Vlier, Groot Begijnhof 15, 9040 Gent (St Amandsberg)
- **Kortrijk, 26 november**, Oude Dekenij, St Maartenskerkhof 8, 8500 Kortrijk
- **Berchem, 27 november**, Cultureel Centrum, Driekoningenstraat 126, 2600 Berchem
- **Aalst, 27 november**, Cultureel Centrum De Werf, Molenstrat 51, 9300 Aalst
- **Leuven, 28 november**, Cultureel Centrum, Brusselsestraat 63, 3000 Leuven

Inlichtingen:

De Stedebouwacht, Erik Grietens,
Overwinningstraat 26, 1060 Brussel,
Tel. 02/539.22.17., Fax. 02/539.09.21.



KBVBV GESCHOKT OVER VOSSENJACHT

Enkele weken geleden schoot jager Etienne Raemdonck samen met enkele vrienden een vos neer in het bosdomein 'De Kastelen' te Hamme. Het ging om een jong en gezond dier, dat volgens de jagers heel wat prooien kon vangen in de streek. Zij voegen eraan toe dat het aan de stijgende vossenpopulatie te wijten is dat het wildbestand zo laag is en de opening van het jachtseizoen bijzonder slap verliep. Aangezien de vos geen beschermde diersoort is, mag hij zonder problemen neergeschoten worden.

Jan Rodts, ondervoorzitter van het Koninklijk Belgisch Verbond ter Bescherming van de Vogels, vindt dat er onterecht een hetze tegen de vos opgezet wordt en is daarover zeer verbolgen. Volgens hem is de toename van het aantal vossen gewoon een herstel van een natuurlijke situatie. De vos heeft zijn plaats in het ekologisch systeem en maakt als voedselopportunist een natuurlijke selectie van konijnen en veldmuizen. De

jagers gebruiken de vos als argument om het lagere wildbestand in hun domein te verklaren. Dat er te weinig fazanten voorkomen, heeft echter niets met vossen te maken maar is een aanwijzing voor een te lage draagkracht van het jachtseizoen.

Het KBVBV heeft een voorontwerp klaar om de jachtregeling tussen 1998 en 2003 aan te passen. Daarin willen ze ook de tijdsperiode voor de jacht op vossen aan banden leggen. Momenteel is die open van 1 juli tot 31 januari. Daarbij wordt over het hoofd gezien dat vossen een voorname rol spelen in de handhaving van de voedselketen. Naast klein wild doen zij zich ook tegoed aan regenwormen en knaagdieren. Jachtliefhebbers werpen te pas en te onpas het risico van hondsdelheid en de reputatie van kippendief op. Het KBVBV wil dat argument kelderen met de wetenschap dat vossen voldoende voedsel vinden in hun natuurlijke omgeving. Jan Rodts is tenslotte geschokt over de manier waarop de jagers als Griekse helden naast hun prooi poseerden.



OPNIEUW AKTIE BOEKENBOS

Net als de vorige jaren voerde de Nederlandse Boeken Club (NBC) en de Bond Beter Leefmilieu tijdens de lente de 'Boekenbos-actie'. Dankzij een ledenweringsaktie kan de NBC geld vrijmaken om werk te maken van 5 bebossingsprojecten. Per nieuw lid krijgen de begunstigde verenigingen 75 frank voor de aankoop van plantgoed. Dat betekent concreet dat op 23 november tientallen vrijwilligers 'boekenbossen' zullen aanplanten in de Hoegaardse Vroente in Brabant (Natuurreservaten, afdeling Velpe-Mene), de Rietbeemd in de Markvallei in Oost-Vlaanderen (Wielewaal Geraardsbergen), het Bassegebos te Kaster in West-Vlaanderen (Zuid-West-Vlaamse Natuur- en Milieukoepel), de vallei van de Grote Nete te Heist op den Berg in Antwerpen (Wielewaal Heist-op-den-Berg) en de 'Bloerbeemden' en 'Het Groot Meers' te Tongeren in Limburg (NAL).

Op deze manier willen de Nederlandse Boeken Club en de milieubeweging hun steentje bijdragen om de te lage bebossingsindex in Vlaanderen op te krikken. Volgens het Struktuurplan Vlaanderen zouden er tegen 2007 50.000 ha moeten bijkomen in ons gewest.





INTERVIEW MET RUTGER STEENMEYER EN HÉLÈNE LACOR VAN NATUUR EN STEDESCHOON:

"LOKALE MILIEUGROEPEN OOK MOTIVEREN INZAKE LANDSCHAPS- EN MONUMENTENZORG!"

"Nieuwe tijden braken aan en het liet zich voorzien dat wijziging van het landschap op grotere schaal in aantocht was. Die wijziging, ook dit liet zich voorzien, zou de gevestigde schoonheid van het land aantasten. Dat het later zo'n vaart zou nemen, dat er een ogenblik zou komen dat die gevestigde schoonheid zelfs met volledige verdwijning zou bedreigd worden, werd niet vermoed, doch in zeker zin, als bij intuïtie, reeds vermoed"...

Dat schreef letterkundige Amand de Lattin in de zomer van 1910 in de oprichtingsakte van de 'Koninklijke Vereniging tot Behoud van Natuur- en Stedschoon'. Dat zijn woorden na meer dan 85 jaar nog steeds even realistisch als dreigend in de oren klinken, had de man wellicht nooit vermoed. En waarschijnlijk niet gewild. De realiteit is echter wat ze is. Al had ze er zonder de inspanningen van talloze natuur- en milieuverenigingen ongetwijfeld nog erger uitgezien. Daar waar het overgrote deel van die organisaties zijn volwassenheid bijna is ontgroeid, kan Natuur en Stedschoon zich stilaan gaan voorbereiden op een eeuwfeest. Jarenlang ijveren voor het behoud van natuur, monumenten en landschappen heeft de geest van de vereniging echter nog niet aangetaast. Bovendien stond Natuur en Stedschoon 25 jaar geleden mee aan de wieg van BBL. Herman Delaunois, één van de drijvende krachten van de vereniging, was van '71 tot '83 voorzitter van BBL. Voor Milieurama meer dan redenen genoeg om richting Antwerpen te sporen voor een babbel met Rutger Steenmeyer en Hélène Lacor van Natuur en Stedschoon...

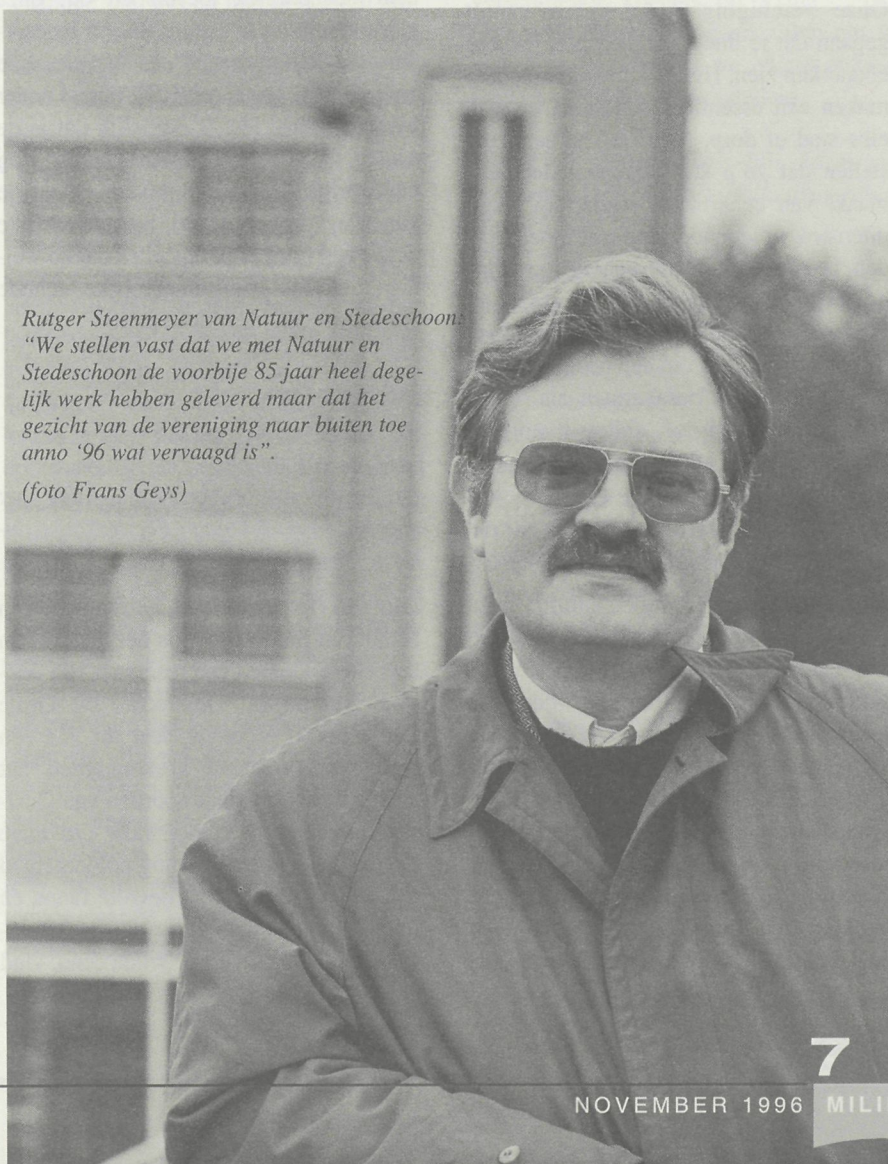
Natuur en Stedschoon werd opgericht in 1910 en is daarmee één van de oudste natuurverenigingen van het land. Wie haalde het in zijn hoofd om begin deze eeuw al met natuurbescherming bezig te zijn?

Je mag niet vergeten dat reeds in het begin van deze eeuw heel wat waardevolle natuurgebieden en bijzonder mooie landschappen werden bedreigd. De oprichting van een vereniging die 'over het landelijk en stedelijk schoon van dit land zou waken', zoals het toen in de sta-

Rutger Steenmeyer van Natuur en Stedschoon:

"We stellen vast dat we met Natuur en Stedschoon de voorbije 85 jaar heel degelijk werk hebben geleverd maar dat het gezicht van de vereniging naar buiten toe anno '96 wat vervaagd is".

(foto Frans Geys)



tuten stond vermeld, is dan ook niet zo'n verrassing. Vooral de bedreiging van de Kalmthoutse Heide en de zeeduin in de Westhoek, was voor een aantal mensen reden genoeg om een 'Vereniging tot Behoud van Natuur- en Stedschoon' op te richten. Opvallend was dat het initiatief een duidelijk artistieke inslag kende: het waren vooral kunstschilders, beeldhouwers en schrijvers die de kat de bel probeerden aan te binden. Zo was bijvoorbeeld James Ensor één van de drijvende krachten achter een actie om de Antwerpse Gildenkamerstraat, een passage met enkele unieke Middeleeuwse gevels, te bewaren. Nog in die beginperiode verzette Natuur en Stedschoon zich bijvoorbeeld ook tegen de rechte trekking van de Leie, werd gepleit voor een oordeelkundige restauratie van de Ieperse vestingen en werd een campagne voor een duurzame restauratie van begijnhoven opgezet.

WERKEN OP DE ACHTERGROND

Vanwaar eigenlijk dat expliciet verband tussen het behoud van natuurwaarden en de zorg voor monumenten en landschappen?

Onze vereniging is er steeds vanuit gegaan dat je die elementen niet los van elkaar kan zien. Historische monumenten maken een essentieel onderdeel uit van elke stad of dorp. Maar je kan evenzeer stellen dat zo'n stad integraal deel uitmaakt van een ruimer landschap waar, uiteraard, voldoende aandacht moet worden besteed aan natuurbehoud en -ontwikkeling. Vandaar dat Natuur en Stedschoon doorheen die jaren zowel inspanningen deed om een bos, een heide of een heuvel te beschermen als om te beletten dat een of ander historisch monument werd afgebroken.

Hoe steekt de werking van Natuur en Stedschoon vandaag de dag in elkaar?

Momenteel bestaat Natuur en Stedschoon uit een nationaal bestuur, een raad van beheer zeg maar, en een aantal werkgroepen die elk rond een afzonderlijk thema werken. Die thema's kunnen heel verschillend zijn en gaan van monumenten- of molenzorg over landschapsbescherming tot het beheer van het reservaat de Grote Geule of de Kalmthoutse Heide. Het is zo dat onze werking zich steeds heeft uitgestrekt over heel België en dat we in die zin ook heel

veel belang hechten aan de lokale afdelingen van onze vereniging. Al moeten we wel zeggen dat die lokale afdelingen op vandaag vaak gewoon zijn opgegaan in andere, lokale natuur- of milieuverenigingen. Die structuur is dus wel wat gewijzigd. Het verenigingsleven is een steeds veranderend gebeuren...

Ook natuur- en milieubescherming is een heel dynamisch gegeven. Slaagde Natuur en Stedschoon erin om mee te evolueren met die veranderende samenleving?

We stellen vast dat we met Natuur en Stedschoon de voorbije 85 jaar heel degelijk werk hebben geleverd maar dat het gezicht van de vereniging naar buiten toe anno '96 wat vervaagd is. We proberen daar iets aan te doen. Een en ander heeft uiteraard ook te maken met onze eerder teruggetrokken manier van werken. Natuur en Stedschoon is geen vereniging die om de haverklap met pamfletten op straat komt om te protesteren tegen alles en nog wat. We proberen onze doelstellingen te bereiken door achter de schermen informeel gesprekken aan te knopen met mensen of instellingen die het beleid bepalen. Dat betekent niet dat we bij bepaalde gelegenheden eens niet naar het publiek toestappen om onze eisen kracht bij te zetten. Recent lanceerden we bijvoorbeeld een petitie-actie voor de aanleg van een HST-tunnel onder het Peerdsbos. Het is duidelijk dat je de aanleg van de HST in dit stadium nog onmogelijk kan tegenhouden. Maar je kan wel proberen om met dergelijke acties een tracé voor te stellen dat zo weinig mogelijk landschappelijke schade berokkent. Vandaar deze petitie.

PROBLEMEN MET LANDBOUWERS

Op welke manier proberen jullie het aspect 'natuur' binnen de werking konkreet vorm te geven?

Eén van de permanente activiteiten van Natuur en Stedschoon is het beheer van 'De Grote Geule', een reservaat van pakweg 200 ha in Kieldrecht. De Grote Geule maakt eigenlijk deel uit van een grensoverschrijdend krekengebied dat zich uitstrekt over het noorden van Oost-Vlaanderen en de Nederlandse provincie Zeeland. Het is een prachtig poldergebied met een bijzonder waardevolle fauna en flora. Naast watervogels als de waterhoen, de meerkoet en de wilde eend, vind

je er ook heel wat broedvogels zoals de roerdomp, het woudaapje en de fuut. Bovendien is het gebied ook een favoriete stek voor trekvogels zoals de blauwe reiger of de kluut. En ook op vlak van vegetatie is dat krekengebied van uitzonderlijke waarde. De invloed van de landbouw en de toenemende industrialisering op de Linkeroever bleven echter ook voor de Grote Geule niet zonder gevolgen. Halfweg de jaren '80 werd de vogelpopulatie drastisch teruggedrongen door een verregaande parathion-vergiftiging en de voorbije jaren zijn ook de problemen met de landbouw toegenomen. We stellen vast dat een aantal landbouwers gewoon erop uit is om het natuurgebied te vernietigen: op bepaalde plaatsen werd de omheining weggerukt, worden strooptochten georganiseerd en worden door een overmatig gebruik van pesticiden bepaalde stukken van het natuurgebied gewoon verdelgd.

Daarnaast blijft ook de Kalmthoutse Heide één van de hoofdaxenten in onze natuurwerking. Na al die jaren blijft onze vereniging daarmee verbonden, zoveel is duidelijk.

Toch is het ook jullie doelstelling om evenzeer te werken rond het aspect 'stedschoon'. Hoe pakken jullie dat aan?

Vanuit de werkgroep monumentenzorg worden op regelmatige basis activiteiten of acties georganiseerd rond een of ander thema. Zo werkten we enkele jaren geleden een tentoonstelling uit rond de Antwerpse Meir. Het uitzicht van die eens zo prachtige winkelstraat kreeg de voorbije jaren rake klappen. Uitbaters die hun zaak renoveren, beperken zich meestal tot een opknapbeurt van de benedengevel van hun winkel. De bovenverdiepingen blijven onaangeroerd en na verloop van tijd krijg je een monotone, verloederde 'winkel' straat. In aansluiting daarvan zetten we in Antwerpen ook een campagne voor het verwijderen van illegale reclamepanelen op. Die thematiek was jarenlang onbespreekbaar. De overtredingen werden vastgesteld, de pv's werden opgemaakt maar een sanktie bleef stevast uit. Vanuit Natuur en Stedschoon hebben we de verschillende partijen rond de tafel gebracht en gepleit voor een rechtlijnig optreden in dat verband. Het stadsbestuur heeft op korte termijn een aantal illegale reclamepanelen laten verwijderen. Het effect van die maatregel bleef niet uit: een aantal reclamefirma's koos eieren voor zijn geld en





Het uitzicht van de Antwerpse Leysstraat werd doorheen de jaren grondig gewijzigd. Een onoordeelkundige renovatie van winkelpanden zorgde ervoor dat de eens zo unieke winkelstraten in de buurt van De Meir verregaand werden aangetast. Natuur en Stedeschoon wees het Antwerpse stadsbestuur enkele jaren geleden op zijn verantwoordelijkheid terzake. (foto Frans Geys)

liet hun reclamepanelen op eigen initiatief verwijderen.

LANDSCHAPSPARKEN ZONDER AANDACHT

Eind jaren '60 lanceerde Natuur en Stedeschoon de idee van landschapsparken. Een moedig initiatief dat door de overheid echter nooit werd opgepikt?

Met die landschapsparken wilden we grote gebieden met een duidelijke natuurwaarde afbakenen om ze op die manier een gekontroleerde, zeg maar 'duurzame', ontwikkeling te kunnen garanderen. We dachten in eerste instantie aan waardevolle gebieden in het Scheldeland, de Rupelstreek en Brabant. Voor de overheid was een en ander echter geen prioriteit en het project is in een inventarisatiefase blijven steken. Enkele jaren geleden nam de overheid dan wel het initiatief en kregen 5 verschillende regio's in Vlaanderen het etiket 'regionaal landschap' opgekleefd. Zo lang dat geen strikt afgebakende reservaten worden, blijven we dat een goed idee vinden. Maar ook nu weer is het zeer de vraag of de overheid bereid zal zijn daar op lange termijn in te investeren. Het zag er even naar uit dat de regionale landschappen zouden worden opgenomen in het dekreet op de landschappen, maar de hele thematiek

werd uiteindelijk overgeheveld naar het ontwerpdekreet op het natuurbehoud. Ondertussen blijven de regionale landschappen zelf wel op hun honger zitten.

Het behoud van het stedeschoon en het onroerend cultuurpatrimonium staat expliciet ingeschreven in de statuten van BBL. Vindt u dat die doelstelling in de dagelijkse werking van BBL voldoende aan bod komt?

Het is duidelijk dat BBL zich de voorbije jaren steeds meer gericht heeft op milieuhygiënische problemen en minder aandacht heeft voor natuur- en landschapsbeleid. Op zich vinden we dat zeker niet erg, omdat je als organisatie nu eenmaal prioriteiten moet afbakenen. Bovendien is het zo dat er, op vlak van monumenten- en landschapszorg, een aantal andere organisaties zijn ontstaan die evenzeer als koepel fungeren. De Vlaamse Contactcommissie Monumentenzorg bijvoorbeeld is, op initiatief van Natuur en Stedeschoon, precies met die doelstelling opgericht. Binnen die koepels proberen we met Natuur en Stedeschoon een duidelijke inbreng te hebben. Het lijkt me dan ook niet echt nodig dat BBL zich wilens nillens gaat profileren rond die thema's waar de VCM al mee bezig is. We moeten vermijden dat we met verschil-

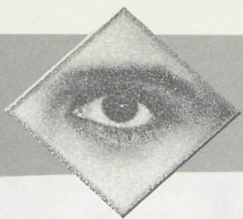
lende organisaties dezelfde politici gaan benaderen om dezelfde doelstellingen te bereiken. Het lijkt me beter om tussen de verschillende koepels op Vlaams nivo eens rond de tafel te gaan zitten om te zien op welke manier we elkaar precies kunnen aanvullen en versterken.

Welke rol zien jullie als BBL-lidvereniging dan nog voor de milieubeweging weggelegd?

BBL-organisaties zijn bijzonder goed geplaatst om monumentenzorg op lokaal vlak meer aandacht te geven. Net zoals lokale of regionale milieugroepen erin slagen om door acties of campagnes de milieubelangen op de politieke agenda te plaatsen, kunnen ze hun gemeentebestuur ook onder druk zetten om daarbij ook rekening te houden met de zorg voor monumenten en landschappen. In die zin denk ik dat de organisatie van de Dag van de Aarde '97 rond het thema 'landschappen' een goede keuze is die voor lokale milieugroepen heel wat perspectieven opent. Natuur en Stedeschoon is alvast bereid tot medewerking!

• Piet Decoster

*Inlichtingen:
Natuur en Stedeschoon vzw,
Kon. Astridplein 24, 2018 Antwerpen,
Tel & Fax. 03/232.35.31.*



FLITSEN



GOEDKOPER SCHOON

Een Fins onderzoeksteam van de universiteit van Kuopio ontdekte dat drinkwater veel beter gezuiverd kan worden door er fosfaten aan te onttrekken in plaats van er chemicaliën als chloor aan toe te voegen. De groei van bacteriën zou namelijk afhangen van de hoeveelheid fosfaten in het water. Ofschoon de meeste organische watervervuilers onschadelijk zijn, kunnen ze toch mikrobische groei veroorzaken. Zelfs de aanwezigheid van de kleinste denkbare hoeveelheid fosfaten moedigt microben aan zich voort te planten. Meestal vindt men fosfaten terug in zeep en andere reinigingsmiddelen. "De ontwikkeling van middelen om fosfaten uit het water te verwijderen, kan leiden tot een meer kostenbesparende methode om de groei van microben te beperken", aldus de Finse onderzoekers in het Britse blad Nature.



EKOLOGISCHE IMPULSGEBIEDEN VERLENGD EN UITGEBREID

In het verleden werd veel tijd verspild aan uiteenlopende, geïsoleerde initiatieven voor het herstel en de optimalisering van de Vlaamse natuur. Om tot een ekologischer duurzame toestand te komen, moet men echter werk maken van een geïntegreerd gebiedsgericht beleid en beheer. In waardevolle natuurgebieden moet een milieukwaliteit gerealiseerd worden die ook zeer specifieke biotopen een verder bestaan kunnen garanderen.

Met het oog op deze realisatie werden in '93 vijf Ekologische Impulsgebieden met een grote biologische waarde afgebakend. Het gaat om de IJzervallei, Scheldedender-Durme, Demer-Dijle, het Vennegebied ten noorden van Turnhout en de vallei van de Zwarte Beek in Limburg. Deze gebieden leverden de afgelopen drie jaar zeer goede resultaten voor het natuurbehoud.

Onlangs besliste de Vlaamse regering, op voorstel van Minister van Leefmilieu Kelchtermans, het initiatief van deze Ekologische Impulsgebieden te verlengen tot 31 december 1998. Bovendien werden aan deze lijst nog drie nieuwe Impulsgebieden toegevoegd. Voor het

Scheldevallei-project in Oost-Vlaanderen werd een operationeel programma samengesteld. Dit project kan onmiddellijk van start gaan.

In Midden-Limburg steekt men van wal met een Ekologisch Impulsgebied in het Limburgs Vijvergebied. Het derde voorstel is een voorbeeld van grensoverschrijdende natuurontwikkeling. In het gebied van de Grensmaas zal men er de volgende jaren met Nederland samenwerken. In totaal zal de financiering van deze verlenging en uitbreiding 52,2 miljoen frank bedragen voor een periode van 2 jaar.



OIKOS, EEN NIEUW TIJDSCHRIFT VOOR MILIEU, POLITIEK EN KULTUUR

Ekologisch geëngageerde burgers krijgen, indien gewenst, alweer nieuw leesvoer voorgeschoteld in de vorm van een groen theoretisch tijdschrift. Oikos is een blad voor 'denkers' en wil het inhoudelijke debat rond de milieuproblematiek mee stofferen. Immers, in de zoektocht naar een meer ekologischer en rechtvaardige samenleving valt, zowel op vlak van concrete acties als inzake denkwerk, nog heel wat werk te verrichten. De redactieleden van Oikos willen een bijdrage leveren tot het inhoudelijke debat, in de hoop dat dit zal leiden tot meer doorzichtig beleid en actie. Oikos moet dus een platform bieden aan iedereen die bezig is met de leefbaarheid van onze planeet en de ekologischer crisis. Oikos gaat uit van een principieel pluralisme, waar verschillende uitgangspunten en argumentaties zullen bijdragen tot een betere visievorming.

Wat mag U inhoudelijk zoal verwachten van dit nieuwe tijdschrift? In het eerste nummer kan je bijvoorbeeld een artikel lezen over de beperkingen van onze planeet. Verder zijn er bijdragen omtrent de 'Nieuwe risico's in de posttraditionele samenleving' en 'Demokratie, milieu en verlangen'. In de 'diskussieronde' brengt Dirk Holemans een kritische doorlichting van Het Sienjaal en brengt Marian Deblonde verslag uit van het Milieu-debat in Nederland. In elk nummer worden ook enkele samenvattingen opgenomen van aan te raden boeken en een overzicht van onlangs verschenen publikaties in de branche.

Oikos verschijnt vier maal per jaar. Een

abonnement kan op elk ogenblik ingaan en kost 800 frank of 700 frank voor studenten en werklozen. Organisaties en bibliotheken betalen 1000 frank. Een steunabonnement kost 1500 frank. Losse nummers kosten 250 frank plus 40 frank verzendingskosten. Storten kan op rek.nr. 001-2087098-25.

Inlichtingen: Oikos, Brialmontstraat 23, 1210 Brussel, Tel 02/219.19.19.



HUISDIEREN BLIJKEN ZONDEBOEK VOOR BINNENHUISVERVUILING

Tot op vandaag werd aangenomen dat vooral luchtvervuiling de oorzaak was van het groeiend aantal allergieën. Het voorbije decennium steeg het aantal mensen met een allergie van 4 naar 8% van de totale bevolking. Een recente Duitse studie toonde echter aan dat vooral luchtvervuiling binnenshuis, en niet zozeer de vervuilde buitenlucht, verantwoordelijk is voor die allergieën. In de studie werden 8.000 mensen in München en Leipzig vergeleken. Leipzig heeft de twijfelachtige reputatie één van de meest vervuilde Duitse steden te zijn. München daarentegen staat bekend als een propere stad. Toch toonde het onderzoek aan dat in de 'propere' stad beduidend meer allergieën voorkomen dan in Leipzig. Volgens dr. P. Van Cauwenberg (UZ Gent) is dit te wijten aan het feit dat er in München meer welstellende mensen wonen, die meer huisdieren en pluchen voorwerpen bezitten. Het stof en de haren van de huisdieren die in de lucht terecht komen, blijven in de goed geïsoleerde huizen ronddwarrelen. In de minder goed geïsoleerde huizen in het armere Leipzig zouden die vlugger hun weg naar buiten vinden. Bovendien zorgt ook de airconditioning ervoor dat stof blijft circuleren in huis zodat de binnenhuisvervuiling hoog is en die hoogstwaarschijnlijk voor de allergieën zorgt.



WHO WILL FEED CHINA BY THE YEAR 2000?

Gilbert Verbeken en Marita Bergman hebben er het eerste deel van hun wereldreis bijna opzitten. Halfweg oktober lieten ze China achter zich. Na een tocht doorheen India worden ze begin december in België verwacht. Tijdens de feestperiode laden ze in eigen land de batterijen opnieuw op om begin '97 met een nieuw 'Round the World'-ticket het tweede deel van hun wereldreis aan te vatten.

De inspiratie voor dit artikel vonden ze in China. Een land waar een kinderleven, zeker wanneer het dat van een meis is, minder waard is dan dat van een panda...



Het middageten, 'Tsampa', bij een van de Tibettaanse families die ons zomaar van de straat oppikte met de uitnodiging om bij hen te komen eten. Echte gastvrijheid...

Na 3 nachten en 2 dagen expresstrein met daarbovenop nog eens 8 uren bus komen we vanuit Kunming aan in Xiahe, een stad in Noord-China met een bevolking die bestaat uit 45% etnische Tibetanen, 45% Han-Chinezen en 10% moslims. Gedurende 6 weken zijn we langs de oostrand van het Plateau van Tibet getrokken. In 14 Oost-Chinese provincies is de ramptoestand afgekondigd wegens wateroverlast. Hier in Xiahe zien we elke dag omstreeks 17u30 honderden kleuters flink door de verkeersarme dorpskern marcheren. Het verhaal van het beleid achter dit beeld, greep ons voldoende aan om in de pen te kruijen.

TE VEEL MENSEN, TE WEINIG LAND...

Dat de wereldbevolking, dankzij een verbeterde gezondheidszorg, sinds de industriële revolutie explosief is gegroeid, is geen nieuws meer. Nadat de wereldbevolking tussen 1950 en 1980 was verdubbeld, liepen er in '90 maar liefst 5,3 miljard mensen rond op deze aardbol. Verwacht wordt dat de wereldbevolking tussen 1990 en 2005 nogmaals zal verdubbelen. Deze groei afremmen is geen eenvoudige beleidsopdracht. Vooral in ontwikkelingslanden betekenen kinderen vaak de enige 'sociale zekerheid' voor ouder wordende ouders. Toch is het onzinnig om vast te houden aan een der-

gelijke bevolkingsgroei: de biologische draagkracht van de aarde is immers beperkt en een populatie die deze draagkracht overschrijdt, stort onvermijdelijk in mekaar. Overbevolking heeft bovendien nog andere gevolgen: er moeten nieuwe huizen worden bijgebouwd, nieuwe wegen aangelegd, nieuwe hospitalen en scholen geopend,... Niet alle landen kunnen deze voorzieningen op het gepaste tempo bijbouwen, wat een ernstige stressfactor voor de maatschappij betekent.



Het Labrang-klooster in Tibet wordt momenteel nog steeds bewoond door zo'n 1.000 monniken. In de buurt van het klooster is ook een universiteit en een hospitaal ondergebracht.

DE CHINESE AANPAK

Of de toename van de wereldbevolking effectief zal worden afgeremd, zal grotendeels door de Chinezen worden bepaald. Zij maken immers 25% uit van de wereldbevolking. In 1960 schonk de Chinese vrouw het leven aan gemiddeld 6 kinderen. Vanaf 1978 ervoer de regering de snelle bevolkingsaan groei als problematisch. Resolute maatregelen volgden. Eén kind per gezin moest volstaan. Tot 1957 werden grote gezinnen steeds gepromoot: hoe meer arbeidskrachten een bijdrage konden leveren aan de ontwikkeling van China, hoe beter.

Op 21 september lezen we in de 'China Daily' een artikel onder de titel 'Who will feed China by the year 2000?'. Een terechte vraag, zeker als je land maar liefst 1,2 miljard inwoners telt. In China ligt deze vraag bovendien extra-gevoelig vermits het land bijzonder weigerachtig staat tegenover de import van, bijvoorbeeld, graan. De graanhandel is voor 60% in handen van de Verenigde Staten en

China vreest een te grote afhankelijkheid van deze wereldmacht...

DE (HAN) CHINESE ÉÉN-KIND-FAMILIES

92% van de Chinese bevolking bestaat uit Han-Chinezen. Sedert 1979 kunnen deze een belofte ondertekenen waarin ze zich ertoe verbinden om hun gezin te beperken tot één kind. In ruil daarvoor krijgen ze een certificaat dat hen recht geeft op een groot aantal financiële en maatschappelijke voordelen. Zo krijgt dat enige kind gratis medische verzorging en onderwijs, bonnen voor gratis voedsel, pensioen-voordelen en een voorkeursbehandeling bij de toewijzing van huizen en jobs. Komt er toch een tweede kind, dan vervallen deze voordelen. Tegen 1984 was het gemiddeld geboorteaantal per Han-Chinese vrouw reeds gedaald tot 2,1. Een detail, maar dan wel één van de pittigste soort: Chinese ethnische minderheden kunnen niet genieten van deze voordelen. Aborteren tot in de 8 ste maand kan. In

1994 werd zelfs een wet goedgekeurd die het mensen met geestelijke problemen of met aangeboren of besmettelijke ziektes verbiedt om te trouwen en kinderen te krijgen. Een foetus met een erfelijke ziekte of ernstige handicap, moet worden geaborteerd. Op die manier probeert China niet alleen de kwantiteit, maar ook de kwaliteit te reguleren. In schril contrast hiermee staat een voorval uit 1990. Men betrapte twee mannen op het bezit van vier Reuze Panda-huiden, de stropers werden genadeloos publiekelijk geëxecuteerd.

OMGEKEERDE PIRAMIDE

Maar ondertussen wijzen experts op nieuwe problemen. Binnen afzienbare tijd heeft China een omgekeerde bevolkingspiramide: veel oude mensen zullen afhangen van een klein aantal jongeren. Ondanks de beloften kunnen slechts erg weinig Chinezen in de praktijk effectief genieten van een pensioenregeling. Een ander gevolg van dat één-kind-beleid is dat verwacht wordt dat tegen 2000 pakweg 70 miljoen Chinese mannen géén vrouw zullen vinden. Door de geboortemanipulatie worden immers 113,8 in plaats van de natuurlijke 106 jongens per 100 meisjes geboren. De Chinese overheid begint stilaan de omvang van de te verwachten problemen in te zien en implementeert hoe langer hoe minder de één-kind regel. Met een tussenperiode van 10 jaar vinden ze dat 2 kinderen wel weer kunnen. De verwachting is daaren-



Tijdens ons verblijf staken we maar wat graag een handje toe op één van de vele rijstvelden. Plezant om nog wat dichtbij de mensen te komen staan...



tegen dat de oorspronkelijke '2 kind-planners' de wens naar een tweede kind definitief hebben opgegeven.

BEVOLKING WIL STEEDS MEER EN BETER

Ook China is vandaag een mooi voorbeeld hoe de bevolking steeds meer en beter wil. Maar een massale bevolking tot een maximale welstand brengen, vraagt een sterke en snelle industrialisatie. Dat is het uitgangspunt van de beleidsmakers. Het opruimen van de milieu-problemen is een zorg voor later. De bevolking die via satelliet-tv de Westerse konsumptie-artikelen voorgeschoteld krijgt, vraagt steeds om méér. Zo zullen in de nabije toekomst op Chinese wegen 300.000.000 wagens rondrijden. Tegen het eind van de eeuw worden nog eens 5,5 miljard vierkante meter bebouwd, momenteel zijn reeds 29,7 miljard vierkante meter volgeplant met gebouwen. De verwarming ervan in het noorden en airco in het zuiden slokken enorme hoeveelheden energie op. 70% van de Chinese energievoorziening komt uit de verbranding van jaarlijks 900 miljoen ton steenkool met hoog zwavelgehalte. De gevolgen laten zich raden. Jaarlijks loost China drie miljard ton onbehandeld industrieel afvalwater via de rivieren in zee. Het land heeft de twijfelachtige reputatie één der meest vervuilde en vervuilende ter wereld te zijn. De oorzaak ligt niet zozeer bij een ontoereiken-

den chemische meststoffen en pesticiden. De produktie van deze stoffen vereiste tegelijkertijd een eigen industrie. De eerste jaren verdrievoudigde de hoeveelheid gebruikte kunstmeststoffen. De helft van de gewassen werd behandeld. De laatste jaren waren steeds grotere hoeveelheden nodig om tot hetzelfde resultaat te komen. In sommige gevallen daalde de produktie zelfs, ondanks de grotere hoeveelheden kunstmeststoffen. Zowel het milieu in zijn totaliteit als de mens in het bijzonder lijden momenteel erg onder vervuiling en erosie als gevolg van het landbouwprogramma. Volgens een officiële persmededeling worden elk jaar in elke Chinese provincie 27.000 mensen vergiftigd door pesticiden. Voor 10% is die vergiftiging fataal. Aan de Chinese landbouwfakulteit startte op 15 september een kongres dat moest uitmaken wat er met de enorme bergen kippen- en varkensdrek moet gebeuren. De problematiek is analoog met de Vlaamse mestaffaires, ook bij ons is methaangasgisting van de varkensmest en het ultrasnel drogen van de kippendrek een immens probleem.

DRAKONISCHE MAATREGELEN

Nochtans blijft China niet blind voor de dramatische milieuvervuiling en de overbevolking. De oplossingsvoorstellen zijn echter veelal drakonisch. Op 24 september lezen we in de krant een verslag van

De volksrepubliek China beslaat een oppervlakte van 9,7 miljoen km². Op die oppervlakte wonen maar liefst 1,2 miljard inwoners, een bevolkingsdichtheid van 124 inwoners per km². Ter vergelijking: in België wonen gemiddeld 328 mensen per km². Met zijn 1,2 miljard inwoners herbergt China bijna 25% van de totale wereldbevolking.

Het land bezit echter slechts 7% van het wereltaandeel van water en landbouwrijdommen. Die verhouding zorgt uiteraard voor problemen in de voedselvoorraad. De landbouw wordt als hoeksteen van de ekonomie beschouwd, maar slechts 10 tot 15% van het land is geschikt voor bebouwing. Door de bevolkingsgroei in het verleden is China van een groot deel van zijn bosbestand beroofd en is in veel streken de humuslaag weggespoeld. De industrie moet vooral de irrigatie en de mechanisatie van de landbouw en de toepassing van kunstmest helpen bevorderen. Rijst is het belangrijkste voedselgraan. De bevoorrading van andere granen is een heet hangijzer geworden op de Chinese politieke agenda. De beleidsmakers zijn het nog steeds niet eens geworden over eventuele import ervan. De sterke drang naar onafhankelijkheid is hier niet vreemd aan.



Voor het eerst tijdens onze wereldreis zien we massaal fietsen en voetgangers in het straatbeeld. Van de volledige straatbreedte is ongeveer 4/5 voorzien voor fietsers en voetgangers. Een tip voor de Belgische wegen?

de milieuwetgeving. De toepassing ervan, of liever het gebrek eraan, is net als bij ons het zwakke punt.

MENS EN MILIEU SLACHTOFFER VAN LANDBOUWBELEID

Om aan de voedselbehoefte te blijven voldoen, startte China in 1970 een programma dat zijn landbouw intensief moest moderniseren. De uitvoering ervan omvatte het gebruik van grote hoeveelheden

een milieukongres in Shanghai. Men stelde er dat ook de plattelandsindustrie niet vrijuit kan gaan. Reeds een dag later kondigt men de onmiddellijke sluiting van 945 kleine industrieën zoals papiermolen, leerlooierijen, chemicaliën- en pesticidenproducenten aan. Meestal zijn er andere argumenten voor de sluiting en wordt milieu als alibi gebruikt. Recent kunnen bedrijven immers ook failliet gaan, een woord dat echter niet mooi

staat in het kommunistisch taalgebruik... Om het hoofd te bieden aan de energieproblemen wordt momenteel gewerkt aan het 'Three Gorges Dam Project'. Tegen 2001 zullen 21 steden, goed voor 632 km², onder water staan en zullen 1 miljoen mensen gedwongen verhuisd zijn. Net als de één-kind-regel en het verplicht aborteren van zieke foetussen kan je bezwaarlijk van een zachte maatregel spreken.

- Marita Berghman
- Gilbert Verbeke



MILIEU EN NATUUR IN AKTIE OP HET INTERNET

De milieubeweging maakt al geruime tijd gebruik van het wereldwijde Internet. Als communicatiemiddel voor elektronische post, voor het uitwisselen van onderzoeksgegevens, om informatiebronnen op te sporen, als aktiemiddel en om zichzelf te presenteren aan het publiek. Wat zijn de voordelen van elektronische communicatie? Hoe kan ik surfen op het Net? En vind ik wel wat ik er zoek? Of heeft de milieubeweging in Vlaanderen dit medium reeds ontdekt. Enkele pertinente vragen waarop we je een beknopt antwoord trachten te bieden.

In het algemeen sijpelt het Internet tergend langzaam door in ons land. Recente tellingen spreken van 45.112 hosts, dit zijn adressen van computers aangesloten op het Net. Omgerekend komt dit neer op een gemiddelde van 4,38 aansluitingen per 1000 inwoners. Nederland daarentegen telt er vandaag al gemiddeld meer dan 14 per 1000 inwoners. Enkele mogelijke verklaringen hiervoor: slechts 1 op 4 gezinnen in België beschikt over een computer, de taalbarrière ligt hier hoger dan bij onze Noorderburen en de Belgen zouden een minder lange voorgeschiedenis hebben op het vlak van het on-line gebeuren. Toch begint ons land in 1996 stilaan maar zeker in het digitale tijdperk te ontwaken. De vraag is nu: hoe kan de milieubeweging elektronische communicatie doelgericht aanwenden?

Eerst en vooral. De milieubeweging maakt reeds sedert het begin van de jaren negentig gebruik van digitale communicatie. Voorlopig is de informatie-uitwisseling met behulp van thuiscomputer, modem (vertaler tussen computer en telefoon) en de telefoonlijn vooral praktisch van aard. Het versturen van e-mail (post via de computer) en het gebruik van Internet als elektronisch prikbord, bibliotheek en nieuwsmedium, is sneller en goedkoop dan reguliere post. Met een telefoonverbinding van enkele tientallen seconden kunnen via een modem immers flinke documenten worden verstuurd.

SNELLE VERZENDING VIA E-MAIL

E-mail is noodzakelijk voor samenwerkingsverbanden, houdt de kosten binnen

de perken en men is verzekerd van een snelle reactie. E-mail spaart ook het milieu. Het enige wat je nodig hebt, zijn een PC of Mac, een modem én de fameuze Internet-aansluiting die je tegenwoordig aan vrij voordelige tarieven bij diverse 'providers' of leveranciers in Vlaanderen kan binnenhalen. Een milieuvereniging die professioneel wil e-mailen kan beroep doen op de diensten van grote providers als EUNET en INNET, deze beschikken over inbelpunten in elke zone. Lokale milieuverenigingen kunnen een goedkope aansluiting verkrijgen via bijvoorbeeld PING of Knooppunt. De providers-markt is echter volop in beweging: meer kapers op de kust met een steeds uitgebreidere en betere dienstverlening doen de prijzen gevoelig dalen. Zo zag in oktober Belgium On Line het daglicht. Afwachten is dus de boodschap. De keuze voor een goede provider is echter niet altijd eenvoudig: ga na wat je noden zijn, informeer je grondig en laat je niet overhaast een jaarabonnement aansmeren.

Tal van BBL-lidorganisaties beschikken ondertussen over e-mail. Een overzicht: de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (knockaert@innet.be), Greenpeace (greenpeace.belgium@green2.greenpeace.org), MeMo vzw (evdeyn@ecoline.org), Vlaamse Artsen voor het Milieu (vlam@shreh.be), WWF-Vlaanderen (wwf-belgium@wwfnotice.infonet.com), Voor Moeder Aarde (office@motherearth.knooppunt.be). Wij hopen dat ook andere verenigingen dit lijstje spoedig zullen aanvullen.

INTERNET

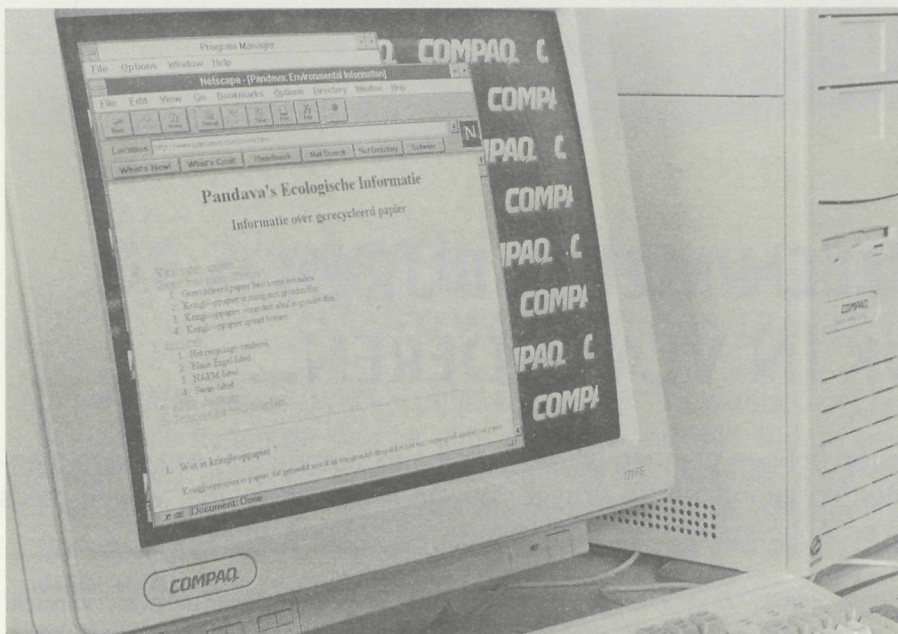
De milieu-informatie op het Internet

groeit eveneens zienderogen. Over elk milieutema en vanuit elk perspectief is er tegenwoordig wel iets te vinden op Internet. Het begrip Internet staat voor een wereldwijd netwerk van onderling verbonden computersystemen en organisaties die informatie (meestal gratis) ter beschikking stellen. De bestaande infrastructuur laat toe dat ongeveer 50 miljoen gebruikers wereldwijd onderling informatie kunnen uitwisselen. Op het World Wide Web (WWW) zijn er nieuws- en discussiegroepen, mailing-lijsten en veel organisaties hebben tegenwoordig een heuse presentatie of 'site' op het wereldwijde World Wide Web: het deel van Internet met beeld en geluid. Zo'n presentatie bevat kampagnenieuws, persberichten, wetenschappelijke rapporten, foto's, milieutips enzovoort.

Een verbinding met Internet kan met iedere PC die via een gewone telefoonlijn per modem communiceert. Net als met e-mail dien je wel vooraf een Internetabonnement af te sluiten met een van de eerdervermelde 'service providers'. Trouwens, e-mail en toegang tot het WWW zitten in eenzelfde dienst. Je provider zorgt voor de installatie van een 'browser', of toegangsoftware, die zorgt dat je naar hartelust kan surfen op het Net. De meestgebruikte browser is momenteel Netscape van Microsoft.

Wat vind je momenteel van milieu-informatie op het Net? In Vlaanderen stellen zowel verenigingen, bibliotheken als overheidsinstellingen heel wat informatie gratis ter beschikking. Een overzicht:





Het gebruik van internet voor databanken voor milieustudie, -onderzoek- en -toepassingen neemt toe. Net als tal van milieubibliotheken en documentatiecentra kan je ook BBL-informatie sinds kort 'on line' raadplegen. (foto Frans Geys)

Digitale Stad (<http://www.dds.nl/plein/milieu/>).

• MILIEUBIBLIOTHEKEN

De talrijke milieubibliotheken of documentatiecentra met omvangrijke milieu-informatie doen eveneens inspanningen om hun informatie steeds meer en meer on-line (dus met modem) te laten raadplegen. In onze rubriek 'Boek en Milieu' zullen vanaf nu tevens systematisch een overzicht trachten te geven van de ontwikkelingen op dit vlak. Wie momenteel reeds informatie wil krijgen over beschikbare milieu-informatie (tematische publicatielijsten, een overzicht van milieutijdschriften, links met milieubibliotheken en andere interessante milieu-sites, ...) kan surfen naar de TWICA-site (<http://www.ovam.be>) van de OVAM. Deze laatste site vormt een milieudatabank met meer dan 19.000 referenties. Je kan deze databank ondervragen via de gebruikelijke bibliografische gegevens (titel, auteur, reeks, ...), via trefwoorden en via gerichte zoekacties. Binnenkort kan je met wat geluk trouwens ook de BBL-bibliotheek via internet raadplegen.

Wil je een eigen aansluiting op het Net, op zoek naar E-mailadressen of presentatiepagina's van milieuverenigingen op het net, contacteer Bond Beter Leefmilieu: bbbv@pophost.eunet.be

• Danny Jacobs

• LEEFMILIEU VLAANDEREN

Begin dit jaar hield de Vlaamse overheid 'Leefmilieu Vlaanderen op het Internet' boven de doopvont.

Zowel Aminal (<http://www.ovam.be>), OVAM (<http://www.ovam.be>), VMM (<http://www.vmm.be>) en VLM (<http://www.vlm.be>) stellen hun relevante milieu-informatie zo ter beschikking. Ondertussen werd EMIS (het Energie en Milieu-InformatieSysteem voor het Vlaamse Gewest) operationeel. EMIS (<http://www.vito.be/emis>) stelt gratis informatie ter beschikking over milieu-wetgeving, geeft toegang tot gegevensbanken met bibliografische referenties, bevat meer dan 700 statistieken, biedt een forum en elektronische nieuwsbrief, tips voor thuis en geeft een overzicht van evenementen (studiedagen, beurzen, opleidingen,...).

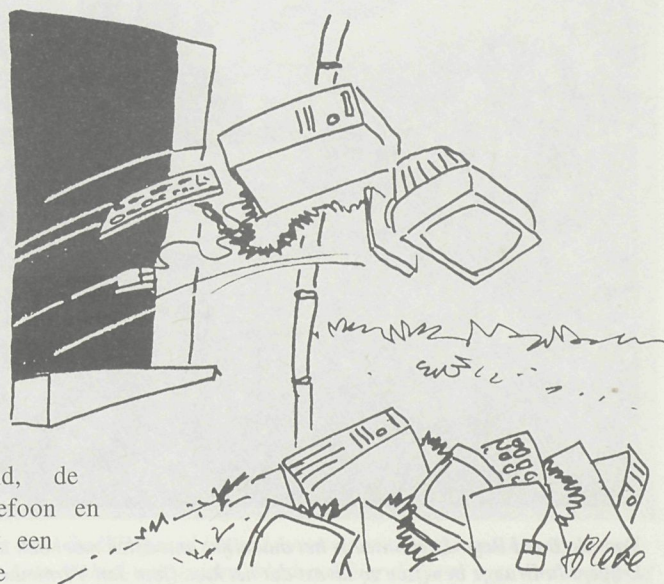
Het gebruik van databanken voor milieustudie, -onderzoek- en -toepassingen ligt in elk geval in stijgende lijn. In Vlaanderen is de bovenvermelde milieu-databank in volle ontwikkeling. Op Belgisch nivo wordt de haalbaarheid onderzocht om een metadatabank met betrekking tot duurzame ontwikkeling op te richten. In Europa zijn er momenteel reeds meer dan 140 akties om metadatabanken (bv. CORINE) met betrekking tot milieu te vormen. Op wereldvlak zijn er tenslotte tal van netwerken die de milieudata-uitwisseling via Internet realiseren.

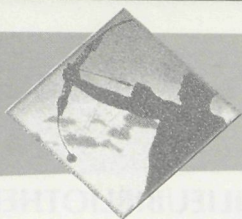
• MILIEUVERENIGINGEN

Ook de milieubeweging blijft niet achter. Bond Beter Leefmilieu (<http://www.eco.markt.nl/bbl/>) biedt informatieve pagina's aan via een eigen site op EcoMarkt Benelux, een ontmoetingsplaats op internet op het gebied van milieu, natuur en duurzame energie. Voor een zacht prijsje zorgt EcoMarkt voor de opmaak van jouw presentatiepagina en levert de nodige software zodat je de informatie erop zelf geregeld kan aanpassen. Ook andere BBL-lidorganisaties als Taxistop (<http://www.taxistop.be>) en WWF (<http://www.wwf.be>) beschikken inmiddels over eigen sites, met een presentatie van hun diensten. Interessant is overigens dat je via een link op deze sites tevens naar andere informatiesystemen kan surfen en dat je vanuit de site

tevens rechtstreeks naar de betrokken vereniging een e-mail kan sturen. Wie informatie wil krijgen over milieuverenigingen in het buitenland kan contact leggen met 'the Amazing Environmental Organization Web Directory' (<http://www.webdirectory.com>). Nederlandse groepen als Milieudefensie, Greenpeace Nederland, de Nederlandse Milieutelefoon en Milieuboek hebben elk een eigen hoekje in de

TYPFOUTJE!





AUTODELEN MET JE BUREN : NU OOK IN VLAANDEREN...

Bond Beter Leefmilieu (BBL) en Taxistop hebben plannen om te starten met 'autodelen': een groep mensen die gezamenlijk een auto bezitten en gebruiken. In Brugge rijdt de eerste 'gedeelde' wagen reeds rond in het stadscentrum. In Leuven en Antwerpen is het binnenkort wellicht ook zo ver.

Georganiseerd autodelen bestaat al langer in het buitenland. In Berlijn is er al geruime tijd een vereniging met meer dan duizend leden, die samen een negentigtal wagens deelt. Ook elders in Duitsland, in Zwitserland en Nederland steekt het autodelen de kop op. "De tijd is er rijp voor om autodelen ook in Vlaanderen te introduceren en de belangstelling op te wekken van bewoners, stedelijke overheden, het regionaal beleid en de openbaar vervoermaatschappijen", zegt BBL-medewerker Dirk Van Regenmortel.

Autodelen betekent dat een groep van 10 à 15 gezinnen samen een auto bezitten en gebruiken. De autodeel-vereniging organiseert alle praktische kanten. Autodelen is bedoeld voor de kortere afstanden, voor rekreatief- en woon-winkel verkeer. Het kan ook interessant zijn voor mensen die halftijds werken en niet zonder auto op het werk raken. Dirk Van

Regenmortel: "Door autodelen rijden er minder auto's in de stad, is er minder milieu-overlast, lawaai, onveiligheid en maken mensen meer gebruik van andere mobiliteitsalternatieven".

SIMPEL, MAAR DEGELIJK.

De autodeel wagen staat op een centrale plaats in de wijk, bij voorkeur naast een fietsenstalling en in de buurt van een openbaar vervoerhalte. Leden van de autodeelvereniging reserveren de auto via een boekingscentrale, via de stemcomputer of via interactieve teletekst. Elk lid kan vervolgens de auto zelf ontgrendelen en opstarten. In de auto zit een boordcomputer die het persoonlijk verbruik registreert. Net als de gas- en elektriciteitsrekening wordt de faktuur later opgestuurd.

Een groot voordeel van autodelen is dat de gebruiker van alle kopzorgen af is: wassen, stofzuigen, herstellen hoeft niet meer. Autodelen maakt het verder moge-

lijk de vaste kosten te delen met anderen. De aankoop van de wagens, het faktureren van de gebruikskosten, het onderhoud, de verzekering, de rijbelasting, de autokeuring en alle organisatie wordt in handen genomen door de autodeel-vereniging.

INSTAPPEN MAAR...

Hoe kunnen mensen nu in het systeem instappen? In het buitenland wordt in veel gevallen aan elke nieuwkomer een instapbedrag gevraagd, dat wordt gebruikt voor het aanschaffen van nieuwe wagens. Verder betaalt de deelnemer een jaarlijkse lidmaatschapsbijdrage, die dient voor het dekken van de overheadkosten. Externe financiering is echter noodzakelijk bij de aankoop van de eerste wagens, daar het inschrijvingsgeld hier niet volstaat.

Deelnemers betalen tenslotte de reële prijs van de verplaatsing. De uurprijs schommelt rond de 75 fr. Die kilometerprijs komt overeen met de reële prijs die automobilisten nu al betalen: zo'n 10 tot 15 fr. per kilometer. Hoe duur autodelen is, hangt aldus van de deelnemers zelf af: ze hebben er baat bij doordacht gebruik te maken van de verschillende vervoermiddelen: trein, tram, bus, fiets, voeten én auto. Voor iedereen die minder dan 15.000 km per jaar aflegt, is autodelen voordeliger dan de aankoop van een eigen wagen.

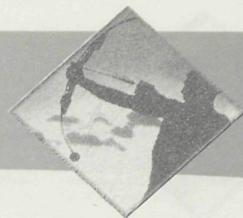
Mensen die wensen deel te nemen aan een autodeel-project kunnen contact opnemen met Taxistop vzw, Geert Gisquière, Onderbergen 51, 9000 Gent, tel. 09/223.80.73., fax. 09/224.31.44., E-mail: gg@taxistop.be

• Danny Jacobs



Voor de Bond Beter Leefmilieu is het duidelijk: autodelen moet ook in Vlaanderen alle kansen krijgen. In Brugge bewijzen ze alvast dat het kan. (foto Jan Vernieuwe)





DE ZONDER AUTO MOBIEL-WEDSTRIJD: ELS HELEWAUT NET IETS TRAGER DAN DE AUTO

In het kader van de 'Week van Vervoering' (5 - 13 oktober) organiseerde Bond Beter Leefmilieu (BBL) in 5 Vlaamse steden de 'zonder auto mobiel wedstrijd'. Tijdens een wedstrijd tussen een voetganger, een fietser, een bus- of tramgebruiker en een automobilist werd aangetoond dat men ook 'zonder auto mobiel' kan zijn in de stad. Niet alleen het leefmilieu, maar ook onze portemonnee is hiermee gediend. Immers, tijdens de piekuren bedraagt de kost van een verplaatsing over 4 kilometer in de stad met de auto ruim 106 fr. met de bus of tram komt dit op slechts 35 fr.

De verschillende deelnemers vertrokken telkens op een gezamenlijk startpunt en haalden de campagnekrant 'Week van Vervoering' op in de stad, waarna ze zich terug begaven naar het vertrekpunt. Na de tijdsmeting was het verwachte resultaat duidelijk: de fietser haalde het, meestal voor de busgebruiker, gevolgd door de auto of de voetganger. Voor campagne-koördinator Bram Dousselaere stond de uitslag van de wedstrijden reeds bij voorbaat vast: *"Er werd nogmaals bewezen dat de auto het minst aangewezen vervoermiddel is voor verplaatsingen in de stad. Autorijden vergt niet alleen veel tijd en energie, het tast tevens de leefbaarheid van de stad ernstig aan"*.

AUTO OOK MET ZWAAILICHTEN LAATST

Wanneer men de criteria snelheid, comfort, milieu en kosten in rekening brengt, blijkt dat de auto het minst aangewezen vervoermiddel in de stad is. Voor politie-kommissaris Freddy Carlier, automobilist-deelnemer in Gent, is het overduidelijk: *"Zelfs zonder onze gebruikelijke zwaailichten deden we er drie keer langer over dan de fietser. Met de auto legden we dubbel zoveel kilometers af, en moesten we daarenboven nog een flinke wandeling maken van de parkeerplaats naar de bestemming. De individuele gebruikskosten van onze rit bedroegen 10 fr./km, de externe kosten bedroegen 16,4 fr. tijdens deze ochtendspits. Het uitstapje kostte ons aan algemene kosten en parkeertickets dan ook 223 fr."*

Het individuele comfort en de, door de gebruiker vooronderstelde, snelheid van de auto leggen het af tegenover een aantal negatieve aspecten. De auto neemt heel wat ruimte in, staat in vele gevallen in

files of veroorzaakt zelf opstoppen, hindert in vele gevallen andere weggebruikers, brengt heel wat individuele gebruikskosten en - niet doorgerekende - externe kosten met zich mee en ondergraaft uiteindelijk het stedelijk leefmilieu.

DE FIETS LOOPT LEKKER, VOETGANGER OOK

Studio Brussel-voorman Paul de Wijngaard fietste in Leuven de snelste tijd. *"Het comfort en de snelheid was er wel. Toch is de Leuvense Bondgenotenlaan een hel. Er is een onophoudend laden en lossen, dat bovendien de bussen van De Lijn hindert, maar als fietser liep het lekker"*. Uit de wedstrijd blijkt in ieder geval dat het zacht (fiets en te voet) en openbaar vervoer (bus, tram en metro) in de stad nu al de meest aangewezen vervoermiddelen zijn. Dat bewees voetgangster Els Helewaut bovendien tijdens de Brugse wedstrijd. De charmante zangeres-Body

Shop- uitbaatster 'avanceerde' te voet haast even snel als met de auto. *"Dus automobilist, kies voor Els, je verliest geen tijd en verkeert ondertussen in aangenamer gezelschap dan met je Renault Twingo"*, noteerde de journalist, die voor Het Nieuwsblad de wedstrijd versloeg dan ook zonder schroom.

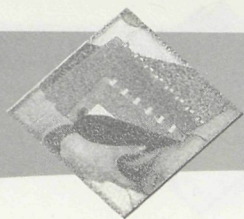
Bram Dousselaere konkludeert: *"Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer is men in heel wat gevallen sneller, goedkoper, milieuvriendelijker en verkeersleefbaarder. Het breken van de dominantie van de auto over de overige vervoerswijzen is dan ook aangewezen in de stad. In het recente verleden zijn reeds investeringen gedaan in die richting. Denk maar aan aparte busbanen, trams in eigen bedding, bus en tram die de verkeerslichten kunnen beïnvloeden, fietsers die toegang krijgen in éénrichtingsstraten"*.

• Danny Jacobs



Studio Brussel-presentator Paul De Wijngaard liet in Leuven de snelste tijd optekenen. Net als tijdens de andere 'Zonder-Auto-Mobiel-wedstrijden' bleek ook hier dat je te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer heel wat beter af bent dan met de wagen. (foto Johan Van Cutsem)





DE ANDERE KANT VAN EEN VERGIFTIGD RMT-REGERINGSKADOOTJE...

SUPERSNELLE HSS-FERRIES ZIJN RAMP VOOR MILIEU ÉN VEILIGHEID.

Het gaat niet goed met de Regie voor Maritiem Transport (RMT). Nadat de regering de problemen van de zieltogende ferrymaatschappij jarenlang behendig voor zich uitschoof, werd recent duidelijk dat een, al dan niet gedeeltelijke, verkoop van deze 'nationale ferrymaatschappij' onvermijdelijk wordt. Voor het overgrote deel van de RMT-werknemers betekende de regeringsbeslissing om de RMT definitief van de hand te doen, dan ook alles behalve goed nieuws. Maar België was België niet geweest als de beleidsvoerders niet kwamen aandraven met een idee dat de pijn, althans van 300 RMT-werknemers, wat zou kunnen verzachten. De exploitatie van een beperkte Kanaalverbinding met twee nagelnieuwe hogesnelheidsferries werd als doekje voor het bloeden opgediept. Een oplossing die in het beste geval dan wel 300 werknemers van het stempellokaal weghoudt, maar tegelijk heel wat milieu- en veiligheidsrisiko's aan de oppervlakte brengt...



Met het opdoeken van de RMT wordt deze Prins Filip, net als alle andere ferry's die momenteel tussen Oostende en Dover dobberen, uit de vaart genomen. Om plaats te maken voor enkele supersnelle catamaran-ferry's waarvan de milieu- en veiligheidsrisiko's nauwelijks in te schatten zijn?

De concurrentiestrijd die momenteel op en onder het Kanaal wordt uitgevochten, is er één van de beste soort. De lancering van de nieuwe superschepen, in technische termen samengevat als de High speed Sea Service (HSS), moet dan ook

in die optiek worden beschouwd. Deze HST's onder de ferries zijn gebouwd volgens een totaal ander en nieuw concept dan klassieke ferries zoals bijvoorbeeld de Prins Filip. Ze hebben een dubbele romp in catamaran-stijl en halen snelhe-

den van 30 tot 45 knopen (55 tot 80 km/h). Dit in tegenstelling tot klassieke ferries die het moeten doen met een snelheid van 18 tot 20 knopen (32 tot 36 km/h). Vanuit het oogpunt van de ferrymaatschappijen zijn zij dan ook het



geknippte antwoord op de moordende concurrentie van de Kanaaltunnel. Er wordt nu reeds overwogen om grotere schepen, ook containerschepen en schepen op transatlantische routes, volgens dit concept te bouwen. De HSS's die de Zweedse ferrymaatschappij Stena Line voor haar verkeer op de Ierse Zee bestelde, zijn goede voorbeelden van de schepen die zouden worden ingelegd op de nieuwe Kanaalverbinding vanuit Oostende.

REUSACHTIG EN SUPERSNEL

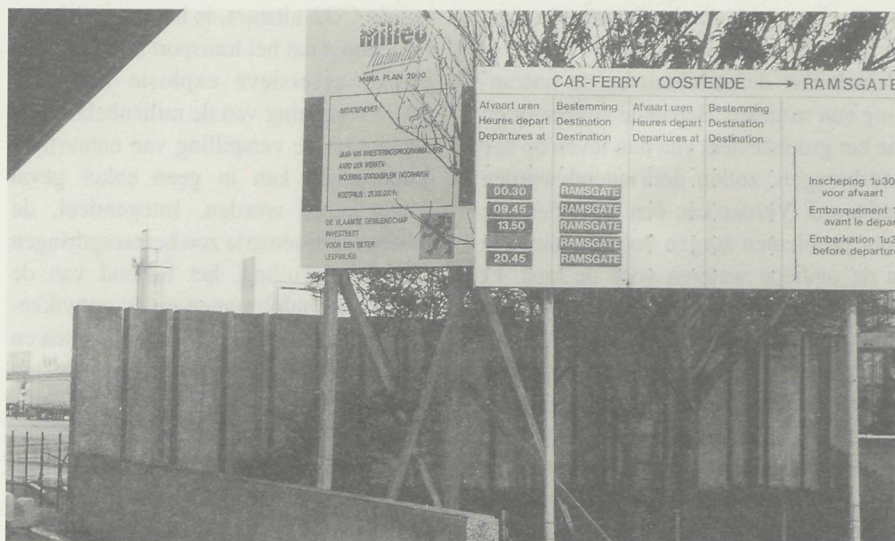
Het gebruik van HSS-schepen neemt steeds toe. Momenteel varen reeds HSS-schepen op de Noordzee tussen Schotland en Skandinavië, tussen Denemarken en Zweden en op de Baltische Zee. De glamour van hoge snelheid mag dan al aantrekkelijk zijn, toch blijven dergelijke supersnelle ferries niet zonder gevolgen op vlak van vervuiling, energieverbruik, verstoring en individuele veiligheid.

Een HSS is in vergelijking met de klassieke ferries een heel groot schip. Ze zijn 124 meter lang, 40 meter breed en kunnen 1.500 passagiers en 375 auto's (of het equivalent aan vrachtwagens) vervoeren. De aandrijving ervan gebeurt niet meer door klassieke schroeven maar met waterjets die aangedreven worden door gasturbine-motoren, zeg maar gigantische diesels. De motoren leveren 78.450 Kilowatt (kW), die verdeeld wordt over 4 eenheden. Twee van 14.915 kW en twee van 24.310 kW. Bij enkel gebruik levert dit respectievelijk snelheden op tot 22 knopen (40 km/h), 32 knopen (85 km/h) en gekombineerd 40-42 knopen (72 tot 75 km/h). Tegen volle snelheid ligt het verbruik op 18 ton/uur en aan cruise-snelheid 14 ton/uur.

MÉÉR BRANDSTOF, DUURDER TICKET

Tot hier de technische fiche van de gloednieuwe HSS-schepen. Uit een recente studie blijkt dat dit streven naar steeds meer en beter, nogal wat onaangename gevolgen met zich brengt. Als basis voor de studie werd de klassieke ferry Stena Jutlandica genomen. Het schip heeft een capaciteit van 2.300 passagiers en 550 auto's die vervoerd kunnen worden aan 19 knopen (35 km/h) met een brandstofverbruik van 2,5 ton/uur.

Transport over water wordt algemeen beschouwd als energetisch zeer vriendelijk. In het geval van de HSS ligt dat wel



Op 20 september besliste de regering om de Regie voor Maritiem Transport (RMT) op te doen. Wie vanuit Oostende nog eens de oversteek naar Ramsgate wil maken, zal zich moeten haasten. Al is het vandaag alles behalve aanschuiven bij de RMT-terminal in Oostende...

even anders. Uit de vergelijkende studie blijkt dat de HSS per passagier 0,255 kg brandstof per mijl verbruikt terwijl dit voor de klassieke ferry slechts 0,06 kg is. De HSS verbruikt dus 4 keer meer brandstof dan de klassieke ferry. Dezelfde redenering geldt voor het transporteren van een auto. Bij de HSS kost dit 1,02 kg brandstof per afgelegde mijl terwijl dit voor de Stena Jutlandica slechts 0,25 kg bedraagt. Alleen al door zijn aanwezigheid op een dergelijk HSS-vaartuig verbruikt een auto of een vrachtwagen nu ineens dus 4 tot 6 maal zoveel brandstof als hij nodig zou hebben om dezelfde afstand zelf te rijden. Er moet trouwens aan toegevoegd worden dat het varen aan lagere snelheid voor een HSS nauwelijks een vermindering inhoudt van brandstofverbruik wat in schril contrast staat met de klassieke ferries waar het verschil heel duidelijk merkbaar is.

Berekeningen tonen aan dat als gevolg van de indienstname van een HSS op de Ierse Zee het brandstofverbruik toeneemt met 50-80.000 ton per jaar wat zich vertaalt naar een verhoging van CO₂-uitstoot van 150-250.000 ton per jaar. Het is dan ook heel waarschijnlijk dat de prijs van een vervoersbiljet ook fors de hoogte zal ingaan als gevolg van die fors toenemende brandstofrekening. Stena Line heeft trouwens aangekondigd dat aan de hogere snelheid voor de klant een prijskaartje zal vasthangen. Sommige bronnen verwachten een stijging van 20 tot 30%.

FAUNA EN FLORA BEDREIGD

Maar er is meer dan alleen de enorme verspilling van energie. Steeds meer wordt

duidelijk dat het inzetten van HSS-ferries ook negatieve gevolgen heeft voor de zeebodem, de fauna en flora in en om de kustgebieden. Bovendien kan ook het rekreatief gebruik van de kustzones flink worden verstoord. HSS-ferries hebben een waterjet propulsiesysteem en gebruiken geen schroeven. Om zich te verplaatsen wordt per seconde 50 ton water ingezogen en onmiddellijk weer uitgeperst. Een dergelijke krachtige waterinname en -uitstoot heeft zonder meer een schadelijke invloed op plankton, vis en de fauna langs de vaarroutes. Deze invloed is van een veel hogere orde dan bij de klassieke ferries. Door hun enorme snelheid veroorzaken de HSS-schepen ook een erg grote hekgolf die twee keer zo krachtig is als bij klassieke ferries. De golven hebben een lengte tot 200 meter en verplaatsen zich over lange afstanden zoals ook oceaangolven dat doen. Daardoor veroorzaken ze een turbulentie die de helft van de golflengte bedraagt, dus van 50 tot 100 meter diep. Vermits het overgrote deel van het traject tussen Oostende en de Engelse zuidkust haast nooit dieper is, is het dus duidelijk dat eventuele HSS-schepen een niet ongeringe invloed zullen hebben op de zeebodem. De weinige visserijgronden die nog overblijven voor de Belgische kust riskeren zwaar beschadigd of zelfs vernietigd te worden. Het risico bestaat dat de nog aanwezige paaiplaatsen beschadigd worden, vogels afgeschrikt, zeezoogdieren verjaagd,...

Bovendien zullen die golven vanuit zee ook de zanderige stranden bereiken. Ze veroorzaken een grote onderstroom waardoor ze zeer krachtig op het strand beu-

ken en daar voor ernstige kusterosies zorgen. Op die manier ontstaan er ook problemen met de stabiliteit en de ontzanding van stranden. Bepaalde vogelsoorten die het grootste deel van hun leven op zee doorbrengen, zullen doorlopend worden verstoord. Verder kan een en ander ook voor problemen zorgen voor de recreatie in de ondiepe wateren voor de kust. Er werden reeds incidenten en ongelukken genoteerd in havens waar dergelijke golven binnenrolden en ernstige beschadigingen aanbrachten aan yachten, visserijvaartuigen en andere ferries. De invloed van een dergelijke golf is bijvoorbeeld op een rustige dag, wanneer de havengeul van Nieuwpoort vol pleziervaartuigen ligt, niet te onderschatten.

FERRY-RAMP OP KOMST?

Tenslotte kunnen ook de geluidsoverlast en de veiligheidsrisiko's die dergelijke supersnelle HSS-ferries met zich brengen, niet worden onderschat.

Het geluidspatroon van de catamaran-ferries is karakteristiek met een zeer verstorrend laagfrequent lawaai dat te vergelijken is met het laagfrequent geluid dat in moderne bioscopen wordt gebruikt. In Denemarken werden reeds geluidslimieten vastgelegd voor de laag-frequente geluidsemissies van HSS-ferries. Ze liggen op 30 db per dag en 25 dB 's avonds en 's nachts.

Bovendien wordt ook het veiligheidsaspect vaak over het hoofd gezien. Het Kanaal en de toegangswegen daar naartoe, dus ook het gedeelte van de Noordzee voor de Belgische kust, is de drukst bevaren zeeweg ter wereld. De veiligheidslimieten om ongevallen te vermijden, zijn reeds miniem en het is dan ook geen verrassing om vast te stellen dat er zich reeds relatief veel ernstige ongevallen voordoen. Het hoeft geen betoog dat met een verhoging van de snelheid met een faktor 2 tot 3 deze druk alleen maar groter wordt. Een Vessel Traffic Service (VTS), een begeleidingssysteem voor scheepvaart identiek aan de vluchtleiding bij vliegtuigen, lijkt voor het Kanaalverkeer niet langer een overbodige luxe.

HSS ALS VERGIFTIGD GESCHENK?

Op een ogenblik dat heel wat landen pogingen doen om positief in te spelen op de uitdagingen die gelanceerd werden na de Rio-konferentie inzake de beperking

van de CO₂-uitstoot, is het nauwelijks te verdedigen dat het transport over zee dergelijke agressieve explosie kent. De zware verhoging van de milieubelastende uitstoot en de verspilling van natuurlijke hulpbronnen kan in geen enkel geval goedgekeurd worden. Integendeel, de scheepvaartindustrie zou het terugdringen van de vervuiling, het behoud van de natuurlijke hulpbronnen en de ontwikkeling van milieuvriendelijke technieken en technologieën als prioritair moeten beschouwen.

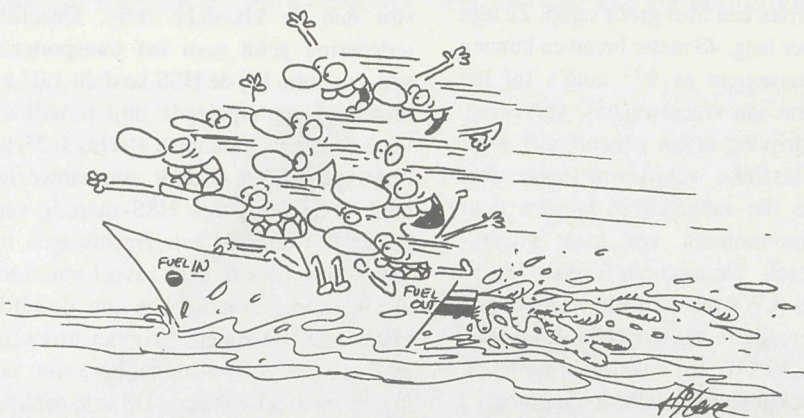
Rekening houdend met deze drastische nefaste gevolgen voor de kwaliteit van het leefmilieu en de verhoogde veiligheidsrisiko's, is het vergunnen van een dergelijke onderneming eigenlijk volstrekt onaanvaardbaar. Bovendien kunnen de grootste vraagtekens worden geplaatst bij de rendabiliteit van een supersnelle ferryverbinding vanuit Oostende. Door een meer voordelige, fre-

kwente en kortere overzetservice worden de Noord-Franse havens van Dunkerque en Calais zowel op vlak van personen- als goederenvervoer steeds interessanter. Het ziet er dan ook naar uit dat de maatschappij die vanuit Oostende een dergelijke HSS-verbinding over het Kanaal zou uitbaten, met een nauwelijks overbrugbare achterstand aan de start verschijnt. De 300 overblijvende RMT-werknemers die binnen de op te richten HSS-verbinding een job aangeboden krijgen, worden dan ook wellicht opgezadeld met een vergiftigd geschenk dat hen zeer snel zuur kan opbreken...

• Ward Dossche
voorzitter werkgroep Seas-at-Risk

(Voor dit artikel kon vrij gebruik gemaakt worden van de archieven van Seas-At-Risk (SAR) en Danmarks Naturfredningsforening (DNF))

HET SNELSTE FERRY-TEAM



MILIEUBEWEGING ZET RANDVOORWAARDEN OP EEN RIJTJE.

Op basis van de te verwachten milieu- en veiligheidsproblemen die de uitbating van een HSS-verbinding vanuit Oostende met zich zou meebrengen, is het voor de milieubeweging zo klaar als een klontje dat er eigenlijk geen exploitatievergunning kan worden afgeleverd voor dergelijke activiteit. Gebeurt dit om socio-ekonomische redenen toch, dan pleit Bond Beter Leefmilieu ervoor om de exploitatievergunning te laten voldoen aan een aantal essentiële voorwaarden:

1. Geen goedkeuring van routes die een gevaar kunnen betekenen voor Ramsar- of EC-Vogelrichtlijngebieden.
2. Een degelijk onderzoek naar de impact van HSS-ferries op natuur en milieu.
3. De oprichting van een adviserend orgaan, met vertegenwoordigers van natuur- en milieu-organisaties, dat een dergelijk onderzoek kan evalueren en, waar nodig, bijsturen.
4. Elke nieuwe HSS-aktiviteit moet onderwerp uitmaken van een MER en moet beschikken over een milieuvergunning vooraleer operationeel te kunnen worden.
5. De brandstof voor HSS-ferries mag niet langer vrijgesteld worden van belastingen.
6. Er moet een internationaal wettelijk kader worden voorzien om de snelheid van schepen aan banden te leggen en een flexibele routing-kontrolle mogelijk te maken.



Colruyt : voor een beter leefmilieu

Met het Green Line-programma streeft Colruyt naar :

- meer aandacht en respect voor het leefmilieu;
- meer milieuvriendelijke produkten;
- duidelijke informatie over die produkten;
- meer milieuvriendelijk werken binnen de eigen organisatie.

COLRUYT

laagste prijzen



in voeding

STAAT UW VUILNISZAK AL OP DIEET?



kom'n'a

De afvalberg groeit nog steeds. Maar samen kunnen wij daar iets aan doen. Kiest u voor duurzame en afvalarme aankopen, dan voorkomt u al véél afval. Verder halveert u de inhoud van uw vuilniszak door te sorteren en recycling te stimuleren. Groente-, Fruit- en Tuinafval wordt compost. Papier, glas, blik en zelfs een deel van het klein gevaarlijk afval worden gerecycleerd voor een tweede leven. Met uw verkoopbare kleding, speelgoed, boeken en buikbaar grof vuil (meubels, radio's, t.v.'s...) kunt u terecht bij de kringloopcentra. Zo verkleinen wij samen de afvalberg.

De OVAM stimuleert projecten, geeft informatie, stippelt mee het beleid uit... kortom, helpt u op weg naar een afvalarme, leefbare planeet.

De OVAM stimuleert projecten, geeft informatie, stippelt mee het beleid uit... kortom, helpt u op weg naar een afvalarme, leefbare planeet.

SAMEN ZETTEN WIJ UW VUILNISZAK OP DIEET !



OPENBARE AFVALSTOFFENMAATSCHAPPIJ VOOR HET VLAAMSE GEWEST
KAN. DE DECKERSTRAAT 22-26 · 2800 MECHELEN
TEL. 015/20.83.20 · FAX 015/20 32 75



BELT LEGT HET BIJLTJE NEER.

"PROCESSIE VAN ECHTERNACH NIET AAN ONS BESTEED"

Beter Leefmilieu Tessenderlo (BELT) houdt moegestreden op te bestaan. BBL verliest daarmee niet alleen één van zijn pionier-lidverenigingen, met de ontbinding van BELT komt ook een einde aan een legendarisch stukje milieugeschiedenis. Een verhaal dat pijnlijk typerend is voor de manier waarop heel wat lokale en regionale milieuverenigingen vaak met de moed der wanhoop moeten opboksen tegen de machtspositie van industrie en politiek in hun streek...

BELT werd in '79 opgericht en verwierf doorheen de jaren nogal wat bekendheid met legendarische acties tegen industrie-reuzen als Tessenderlo Chemie en Philips Petroleum. "We hebben doorheen al die jaren heel zeker puik werk geleverd", vertelt Ludo Rutten, één van de voormalige voorzitters van BELT. "Maar het is in een gemeente als Tessenderlo zo goed als onmogelijk om in belangrijke milieudossiers een definitieve overwinning uit de brand te slepen. Eigenlijk zagen we het gewoon niet meer zitten om voortdurend op te boksen tegen die batterij van professionele experts die een bedrijf aan het werk zet om hoedanook een milieuvergunning af te dwingen". Een afscheid in een sfeer van gelatenheid of verbittering is het echter allerminst. Rutten: "Het overgrote deel van onze aktievoerders gaat er in de toekomst gewoon mee door. Maar dan wel op een andere manier". De afspraak is inderdaad dat BELT als 'antenne' gaat fungeren en de belangrijkste milieutema's op de agenda van de Natuurbeschermingsaktie Limburg (NAL) en de Bond Beter Leefmilieu (BBL) plaatst.

BELT HEEFT HET GEDAAN...

"Zonder echt verbitterd de handdoek in de ring te gooien, moeten we toch durven toegeven dat we in zeker zin ontgoocheld zijn", aldus Ludo Rutten. "Ook en vooral door de intimidatie die je als milieu-aktivist vaak te verwerken krijgt". Het dient gezegd dat de dossiers in Tessenderlo vaak voor verhitte discussies zorgden. Het milieubelang werd er al te makkelijk als natuurlijke opponent voor werkgelegenheid voorgesteld. "Toen in '94 maar liefst 2.500 mensen op straat kwamen om te betogen voor de bouw van een verbrandingsoven voor industrieel afval, was voor ons de maat vol", vertelt Ludo Rutten. "De oven werd uiteindelijk niet in Tessenderlo, maar wél in Noord-Frankrijk

gebouwd. Maar de sfeer was goed verziekt. BELT had het altijd maar weer gedaan..."

Toch mag het opdoeken van BELT niet alleen binnen die kontekst worden beschouwd. Ludo Rutten: "We stelden ook vast dat we steeds minder vrijwilligers konden motiveren om zich voor het milieubelang in te zetten. Je kan de mensen wel nog warm maken om hier en daar boompjes te gaan aanplanten of hun eigen tuin natuurvriendelijk in te richten, maar vraag hen niet om op straat te komen tegen de belangen van één of andere multinational". Steeds meer aandacht voor natuur, steeds minder interesse voor milieu? "Zo zou je het kunnen samenvatten", aldus Rutten. "We hadden echter geen zin om mee te stappen in een processie van Echternach. Het lijkt ons essentieel dat je als milieuvereniging weet wat je doelstellingen zijn. Als je vaststelt dat je die niet kan bereiken, dan moet je daar je konklusies uit trekken".

BELEID BEÏNVLOEDEN

Bij het afscheid van BELT is er echter geen plaats voor nostalgie of verbittering. Integendeel, Ludo Rutten blijft overtuigd van het belang van lokale en regionale milieuverenigingen. Hij schuift de zwarte piet echter door naar het beleid: "Het frustrerende is dat je steeds weer moet vaststellen dat politici niet evolueren in hun denkproces. Ze slagen er wel in om mooie plannen en brochures van de persen te doen rollen, maar ze weten niet hoe ze echt beleid moeten voeren". Volgens Ludo Rutten is het daarom essentieel dat de milieubeweging het politieke vraagstuk niet uit de weg gaat: "Als je in de toekomst situaties als hier in Tessenderlo wil vermijden, dan heb je een overheid nodig die een degelijk en krachtadig beleid voert. Die niet zomaar een milieuvergunning aflevert 'à la tête du client'. Zowel op lokaal als op federaal vlak proberen om het beleid in een andere richting te sturen, dat is de boodschap".



Een apokalyptisch beeld van het slibbekken van Tessenderlo Chemie. Eén van de strijdpunten waar BELT de voorbije jaren de handen vol mee had.

NIEUWSTE RESULTATEN WWF-BRONNENPROJEKT VOORGESTELD

BELGISCH GRONDWATER WORDT STEEDS SLECHTER

De kwaliteit van ons grondwater gaat er nog steeds op achteruit. Dat is de belangrijkste konklusie van het Bronnenproject dat WWF-België drie jaar geleden opstartte en waarvan enkele weken geleden de meest recente meetresultaten werden bekend gemaakt. Met het Bronnenproject wil het Wereldnatuurfonds het water van bronnen en waterputten in ons land onderzoeken op de aanwezigheid van nitraten, één van de belangrijkste vervuilers van het grondwater en een uitgelezen indikator voor de invloed van menselijke activiteiten op de waterkwaliteit.

Nitraat mag op zich dan al weinig giftig zijn voor de mens, bacteriën in de mond en de maag kunnen nitraat wel omzetten in het giftige nitriet. En dat nitriet heeft een aantal onmiddellijke nefaste gevolgen voor onze gezondheid zoals blauwziekte of maag- en darmkanker.

Voor de zesde keer in drie jaar trokken de voorbijgevoerde weken opnieuw meer dan 30.000 kinderen uit het basisonderwijs, gewapend met laarzen, emmers, termometers, bekertjes én nitraatstrips op zoek naar de kwaliteit van het bron- en putwater in België. De resultaten van de terreinfase van maart '96 bevestigen nogmaals dat het eigenlijk alles behalve goed gaat met het nitraatgehalte van onze bronnen.

33% van de bronnen vertoont een nitraatgehalte beneden 10 mg/l, 20% valt tussen 10 en 25 mg/l. Net voldoende voor 25 mg/l, de Europese streefnorm en de richtnorm van de Wereldgezondheidsorganisatie. 29% van de bronnen ligt echter tussen 25 en 50 mg/l en 18% overschrijdt zelfs de 50 mg/l, nochtans de wettelijke Europese drinkwaternorm. Alles behalve degelijke resultaten...

STEEDS SLECHTER

De meest recente resultaten van het WWF-bronnenonderzoek zijn vooral verontrustend omdat duidelijk wordt dat er geenszins sprake is van een verbetering van de waterkwaliteit in de tijd. Integendeel. De resultaten van gemiddeld 54% van de onderzochte bronnen mogen dan wel stabiel blijven, het aantal bronnen met een nitraatgehalte dat hoger ligt dan 50 mg/l neemt geleidelijk toe. In maart '94 overschreed 16% die Europese drinkwaternorm, in maart '95 was dat al opgelopen tot 20% en bij de laatste metingen van maart '96 bleek dat maar liefst 21% van alle Belgische bronnen niet aan deze

meest essentiële drinkwaternorm voldeed. Het WWF-bronnenonderzoek brengt ook een overzicht van de resultaten per provincie. Daaruit kan, vrij algemeen, worden afgeleid dat de kwaliteit van de Waalse bronnen nog steeds opmerkelijk beter is dan die aan Vlaamse kant. In Vlaanderen zelf zijn het vooral de provincies West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant die de slechtste resultaten laten optekenen.

LANDBOUW VERANTWOORDELIJK

Over de oorzaken van die verregaande nitraatverontreiniging van onze bron- en putwater, blijft het WWF echter wat op de vlakte. Nochtans is het voor BBL-beleidsmedewerker Bart Martens evident dat een en ander niet los kan worden gezien van de steeds toenemende bemestingsdruk door de landbouw: "Het overgrote deel van de nitraatverontreiniging mag inderdaad op rekening van de landbouw worden geschreven", klinkt het overtuigend bij de BBL-landbouwspecialist. "De intensieve veeteelt voert via

veevoerders enorme hoeveelheden stikstof vanuit het buitenland aan. Een groot deel hiervan komt, via de dierlijke mest, opnieuw in de bodem én ons grondwater terecht. Maar ook de nog steeds toeneemende produktie en gebruik van kunstmest ligt aan de basis van deze verregaande nitraatverontreiniging". Martens wijst er bovendien op dat ook zure regen en lekkende rioleringen, zij het dan wel in mindere mate, evenzeer oorzaken zijn van de verontreiniging van ons grondwater.

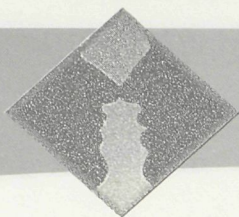
Het WWF-Bronnenproject heeft vooral een edukatieve waarde. Bedoeling is in eerste instantie de jongeren te sensibiliseren rond het belang van een degelijke waterkwaliteit en hen aan te zetten actie-stappen in die richting te zetten. Het is de bedoeling van WWF-België om met het Bronnenproject door te gaan door 2000.

*Inlichtingen:
WWF-België, Veerle Wellens/Jo Van
Cauwenberge, Waterloosteenweg 608,
1050 Brussel, Tel. 02/340.09.49.,
Fax. 02/340.09.33.*

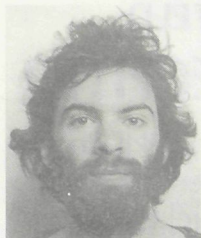


Uit de metingen die duizenden jongeren over heel het land uitvoerden, bleek dat de kwaliteit van ons grond- en putwater er nog maar eens op achteruit is gegaan. (foto Luc Dries-WWF)





PRO & CONTRA



*Stefaan Claeys,
medewerker Bond Beter
Leefmilieu:*

Afvalverbranding is een end-of-the-pipe verwerking die op zijn beurt nieuwe milieuproblemen creëert. De konstante aanvoer van honderdduizenden tonnen afval naar een afgelegen verbrandingsinstallatie vergt heel wat transport. Zelfs bij de meest moderne verbrandingstechnieken komen giftige stoffen in de omgeving terecht. De (giftige) verbrandingsresten tenslotte moeten nog steeds gestort worden.

Elke bijkomende verwerkingscapaciteit legt bovendien een lange-termijn hypotheek op een te ontwikkelen beleid inzake afvalvoorkoming.

Een nieuwe afvalverbrandingsoven (en de bijhorende afvalstroom) is trouwens overbodig. Dit is net hetgeen de ovenbouwers over het hoofd gezien hebben, namelijk dat voorkomingsbeleid de afvalberg doet slinken, waardoor bijkomende verbrandingscapaciteit nutteloos is.

Sinds begin dit jaar is in de Vlaams-Brabantse gemeente Dilbeek het afvalpreventiebeleid definitief van wal gestoken. De duidelijke optie voor voorkoming heeft de gemeente alvast geen windeieren gelegd: zonder steun van de hogere overheid is de gemeente erin geslaagd om de hoeveelheid restafval per inwoner te beperken tot 107 kg op jaarbasis (huidig Vlaams gemiddelde: 334 kg). Een investering van 500 frank per inwoner (vnl. aan sensibiliseringskosten) betaalt zich na één jaar werking reeds terug in een besparing van 1.200 frank verwerkingskosten per inwoner. De overheid kan niet ongevoelig blijven voor dit financiële aspect.

De hoeveelheid restafval in Vlaanderen kan in een dergelijk scenario beperkt worden tot 650.000 ton tegenover 1.950.000 ton vandaag. Eens we zo ver zijn, volstaat de bestaande verbrandingscapaciteit in Vlaanderen ruimschoots, d.w.z. zonder storten en zonder de nieuw geplande ovens in Drogenbos, Antwerpen en Limburg. Meer zelfs: er blijft nog een resthoeveelheid van 200.000 ton beschikbaar voor het bedrijfsafval dat Fabricom wil verbranden.

In de Fabricom-plannen is er nog sprake van een komposterings- en recyclagelukkig. Deze activiteiten snijden al veel meer hout, zowel op ekologisch als op sociaal vlak. Het valt immers te verwachten dat van de 270 beloofde arbeidsplaatsen ruim het merendeel op die onderdelen zal terecht kunnen. Een oven vergt immers slechts enkele personeelsleden.

De Vlaamse milieukoepel Bond Beter Leefmilieu (BBL), het Gents Energie- en Milieuoverleg (GEMO) en Greenpeace verzetten zich fel tegen de plannen van de groep Fabricom voor de bouw van een mega-verbrandingsoven annex milieupark in de Gentse kanaalzone. De milieuverenigingen eisen een krachtige keuze voor afvalvoorkoming vanwege het Gentse stadsbestuur en de Provincie Oost-Vlaanderen. Maar Fabricom, een flinke telg uit de Watco- én Tractebel-familie, ziet het wel even anders...



R. Wouters, onderdirecteur Fabricom:

De aangegeven cijfers van 1.950.000 ton vandaag hebben betrekking op huishoudelijk en hiermee gelijkgestelde afvalstoffen die worden verwerkt door de interkommunales. Bij het vastleggen van een strategie voor preventie, recyclage en nuttige toepassing van afvalstoffen, dient men eveneens rekening te houden met de afvalstoffen, afkomstig van bedrijven.

In 1995 werden meer dan 2.000.000 ton niet-gevaarlijke bedrijfsafvalstoffen en 'speciale stromen' door privé-diensten

opgehaald, waarvan na recyclage nog 1.500.000 ton diende gestort bij gebrek aan gepaste verwerkingsinstallaties voor nuttige toepassing.

Bij een prognose voor het jaar 2000, indien men rekening houdt zowel met een bijkomende preventie en een recyclage van 35%, als met de verwachte economische groei in Vlaanderen en de toename van de 'speciale stromen', o.a. door toename van waterzuivering (slibs) en recyclage (shredderafval van autowrakken, bruin- en witgoed), bekomt men een totaal te verwerken restfractie van 1.400.000 ton. Deze zullen bij een blijvend gebrek aan gepaste verwerkingsinstallaties dienen te worden gestort.

Het milieupark voorziet naast een sorteer- en een komposteerinstallatie en een eenheid voor doorgedreven recyclage van autowrakken en bruin- en witgoed, eveneens een termische verwerkingsinstallatie voor 'speciale stromen' en niet-gevaarlijk bedrijfsafval met een beperkte capaciteit van 200.000 ton. De opgewekte termische energie wordt ter plaatse rechtstreeks nuttig toegepast voor o.a. de termische reiniging van verontreinigde gronden, de droging van slibs voor omzetting naar sekundaire grondstoffen en de solidifikatie van vliegassen.

Door de centrale en geïntegreerde ligging in een economische expansiezone, de inwendige synergieën en de toepassing van het transport over het water, wordt de totale transportafstand over de weg in vergelijking met de actuele toestand praktisch gehalveerd.

Het milieupark zal aldus een volledige geïntegreerde, milieuvriendelijke oplossing bieden aan een akuit en op dit ogenblik te weinig erkend probleem. Door toepassing van de meest vooruitstrevende technieken in een gecontroleerde omgeving, op een site die door haar ligging en de integratie van de verschillende verwerkingsgroepen, de globale mobiliteit gunstig beïnvloedt, wordt aldus een positieve milieubalans bekomen t.o.v. de huidige situatie.



MILIEUBEWEGING VRAAGT BIJSTURING VAN VOORLIGGEND GEMEENTELIJK MILIEUKONVENANT

De Vlaamse overheid legt momenteel de laatste hand aan het vervolg op het gemeentelijk milieukonvenant. In ruil voor substantiële financiële steun verbinden de gemeenten zich de komende jaren tot de uitvoering van een aantal maatregelen op het vlak van natuur en milieu. BBL stelt zich als koepel van de Vlaamse milieubeweging heel wat vragen bij de voorbereiding van dit konvenant. Van overleg met de milieubeweging was er helemaal geen sprake. Meer zelfs. Met de vooraf geformuleerde opmerkingen van de milieubeweging en met eerdere MiNa-Raad adviezen (o.a. over de gemeentelijke milieuviesraden) werd nauwelijks of niet rekening gehouden.

De gemeenten vervullen een belangrijke "eerstelijns-functie" binnen het milieubeleid. Het is dan ook positief dat er gepoogd wordt om via een vervolg op het gemeentelijk milieukonvenant de uitbouw van het gemeentelijk milieubeleid te blijven ondersteunen. Dit sluit aan bij de UNCED-konferentie te RIO en Agenda 21 (hoofdstuk 28) waarin men de taken omschrijft van de lokale besturen in het streven naar duurzame ontwikkeling. Ook in het Vlaams ontwerp-milieubeleidsplan (MBP) (opstellen draaiboek inzake Duurzame Ontwikkeling) staat de rol van de gemeenten trouwens duidelijk omschreven. Het is jammer dat men niet gewacht heeft op de definitieve vastlegging van het MBP eind dit jaar om de inhoud van het konvenant af te stemmen op de krachtlijnen van het Vlaams milieubeleid en de conse-

kwenties ervan op gemeentelijk nivo. Een verlenging van het lopend konvenant met één jaar kon deze afstemming mogelijk maken zonder de noodzakelijke continuïteit in het gedrang te brengen. Bovendien kan ook de looptijd van het nieuw konvenant beter op de vijfjaarlijkse planperiode van het MBP of op de gemeentelijke legislatuur afgestemd worden.

GEEN OVERLEG MET MINA-RAAD

In de beleidsbrief van milieuminister Kelchtermans ligt de nadruk op de opbouw van een maatschappelijk draagvlak via overleg. Het ontwerp-konvenant is tot stand gekomen na een lang technisch-administratief overleg tussen de Vlaamse administraties, provincies en gemeenten in het kader van het Inter-Regionaal Overleg (IPO). Bovendien is er geen onafhankelijke evaluatie openbaar gemaakt die als basis voor de voorbereiding van het vervolgkonvenant zou kunnen dienen. In de lange besluitvormingsprocedure werd, net zoals vijf jaar geleden, echter nauwelijks plaats vrijgemaakt voor het maatschappelijk overleg. De MiNa-Raad kreeg - ondanks herhaald aandringen - nauwelijks 14 dagen de tijd om zich over het ontwerp uit te spreken. Deze termijn is totaal onrealistisch wanneer men als milieubeweging of socio-ekonomische organisatie, vooraf ook de lokale betrokkenen wil bevragen. De MiNa-Raad heeft dan ook beslist om de te strakke termijn af te wijzen en de tijd te nemen om een grondig onderbouwd advies af te leveren.

VRIJWILLIG KONVENANT NIET DE BESTE KEUZE

Reeds vroeger hebben de milieubeweging en de MiNa-Raad zich negatief uitgelaten over het gebruik van vrijwillige overeenkomsten om de relaties inzake milieubeleid tussen openbare besturen (gemeente - Vlaams gewest) vorm te geven. Vrijwilligheid staat niet gelijk aan soepelheid wanneer men als Vlaams Gewest honderden individuele overeenkomsten moet beheren. Op de vraag naar de juridische verankering van deze materie in een "publiekrechtelijke regeling" (dekreet en subsidiëeringsbesluiten) is nog geen respons gegeven. De Vlaamse overheid blijft dus eenzijdig verder werken met vrijwillige konvenanten.

Het Vlaams gewest kan trouwens in de problemen geraken indien onvoldoende gemeenten op het konvenant intekenen. Men stelt zich voor de inzameling van bepaalde cruciale gegevens (vb. riolering, grondwaterwinning) immers afhankelijk van een vrijwillig instrument. Het lijkt efficiënter om de gemeenten te verplichten en te vergoeden voor bepaalde opdrachten in het kader van het gewestelijk milieubeleid. Zonder bijkomende sensibilisering en begeleiding zullen de meeste gemeenten bovendien niet inzien hoe deze informatie het gemeentelijk milieubeleid ten goede kan komen. Zo ontstaat het risico dat deze taken onzorgvuldig worden uitgevoerd.

AFVALPREVENTIE BLIJFT ACHTERWEGE

Vooral op het vlak van de samenstelling en de werking van de gemeentelijke milieu-adviesraden blijft het konvenant in gebreke. De milieubeweging en de MiNa-Raad leverden de laatste jaren tal van aanbevelingen tot verbetering van deze organen. Sommigen daarvan zijn overgenomen: o.a. de invoering van een eigen initiatiefrecht, de terugkoppeling over de opvolging van adviezen en garanties inzake politieke onafhankelijkheid. Met andere suggesties - o.a. garanties voor een degelijke vertegenwoordiging van de milieubeweging en een jaarlijkse openbare evaluatie van de werking - werd geen rekening gehouden.

Het ontwerpkonvenant duwt de gemeenten tevens verder in de richting van de grootschalige selectieve inzameling en recyclage van huishoudelijk afval. Door de verplichtingen inzake selectieve inzameling van de PMD-fractie voor 1 juli 1998, worden de gemeenten verder in de handen gedreven van Fost Plus. Meer zelfs, in de praktijk zal de subsidiëring van de gemeenten afhankelijk zijn van het ritme van de uitbouw en de bijbehorende aansluiting bij de inzameling door Fost Plus.

Preventie - nochtans officieel omschreven als de eerste prioriteit inzake afvalbeheer - blijft ook in het nieuwe ontwerpkonvenant zo goed als dode letter. Volgens de milieubeweging zouden de gemeenten financiële steun moeten ontvangen naar mate ze minder afval produceren - of in ondergeschikte orde - naarmate ze meer selectief inzamelen. Het realiseren

van een gemeentelijk preventief afvalstoffenplan moet als een belangrijke doelstelling in het konvenant worden opgenomen.

BIJSTURING ESSENTIEEL

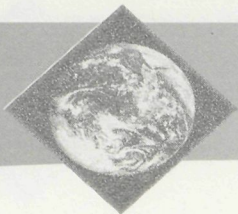
Natuurrezervaten vzw en De Wielewaal vzw steunen het feit dat met deze nieuwe milieukonvenant de effectieve uitvoering van de actieplannen van de GNOP's mogelijk wordt. Nochtans mag deze uitvoering niet vrijblijvend zijn en dient ze te worden opgenomen in het pakket met basisverbintenissen vanwege de gemeente. Het voorziene budget voor de subsidies voor uitvoering van de GNOP's moet ten minste verdrievoudigd worden. Dit betekent dat er voor de ondersteuning van concrete projecten ten minste 300 miljoen fr. jaarlijks (en dit gedurende 5 jaar) moet worden voorzien.

Tenslotte vindt de milieubeweging het eigenaardig dat de basisverplichting van de gemeente, om toe te zien op de naleving van de milieureglementering in een vrijwillige overeenkomst (en dan nog in de "optionele subovereenkomsten") geregeld wordt. Dit terwijl dit toezicht sinds 1991 een wettelijke verplichting is op basis van Vlare I. Het lijkt dan ook overdreven om voor de uitvoering van deze verplichting in 1997 nog een extra toelage te voorzien.

De milieubeweging hoopt dat de Vlaamse regering - ondanks de hoogdringendheid - nog de moeite zal doen om het milieukonvenant substantieel bij te sturen.

• Rik De Baere





DUURZAAM EN GEZOND BOUWEN EN WONEN

Wat hebben gezwollen slijmvliezen, slapeloosheid, rotte aardappelen en zure wijn met je woonplaats te maken? Is het aan te raden om reeds bij de aanvang van een bouwproject rekening te houden met handhaving van elektro-magnetische velden? Horen leren huisjes niet eerder in een openluchtmuseum als Bokrijk dan in een modern straatbeeld thuis? Misschien lijkt het allemaal nogal vergezocht op het ogenblik dat je je door de rompslomp van leningen, vergunningen, aansluitingen van nutsvoorziening en dergelijke dient te worstelen. Toch zijn ze echt wel belangrijk. Een huis is immers niet langer alleen een schutplaats tegen weer en wind maar krijgt ook steeds meer een preventieve rol in de gezondheid toebedeeld.

Een gezonde woning vergt meer dan alleen voordehandliggende elementen als gezonde materialen of een efficiënte isolatie. Ook zaken als tellurische stralingen, ionisatie van de lucht en evenwichtige woonconcentraties spelen mee. Bouwbiologie vat al deze factoren samen onder één noemer. Deze nieuwe verzamelwetenschap bestudeert de samenhang tussen mens en milieu op wetenschappelijke grondslagen en past ze toe op ons woonmilieu.

PLEZIERIGE HANDLEIDING

Architect en stedenbouwkundige Hugo Vanderstadt wijdde maar liefst 147 pagina's aan dit omvangrijke onderwerp. Het resultaat rolde eind september van de drukpersen in de vorm van een praktisch handboek. De auteur beschikt over 20 jaar ervaring in de materie van gezond bouwen en de bio-ekologische aspecten ervan en mag met reden een expert in de bouw-bio-

logie genoemd worden. Zijn visie is sterk gericht op het leven in harmonie met de omringende natuur. Ervaringen als architect en stedenbouwkundige, zijn zelfstudie van de Oosterse en Westerse geneeskunde en verdere onderzoeken over filosofische levensprincipes, droegen hiertoe bij. Het boek is een aanrader voor al wie bouw- of verbouwplannen heeft en deze wil (laten) uitvoeren in een bio-ekologisch perspectief. Vooral leken op het terrein halen heel wat bruikbare informatie uit dit doe-boek. Je hoeft immers helemaal geen architect of scheikundige te zijn om wijs te raken uit de talrijke schema's. Kleurrijke visualisaties en foto's maken samen met bevattelijk taalgebruik het boek tot een plezierige en praktische handleiding. De auteur tracht aan de hand van 'Duurzaam en Gezond Bouwen en Wonen' op een duidelijke manier de samenhang tussen

verschillende factoren aan te tonen en alternatieven te konkretiseren. In de katern 'En nu aan de slag' krijgt de lezer bovendien een pakket heel concrete marktinformatie aangeboden. Redactionele pagina's en advertenties met volledige produktinformatie maken hem wegwijs in het bio-ekologisch aanbod.

HET HUIS ALS DERDE HUID...

Om een huis op zowel fysiek, economisch, ekologisch en architecturaal vlak gezond te noemen, moeten een aantal voorwaarden vervuld zijn. Om van een duurzame woning te spreken zijn gezonde en ekologisch verantwoorde bouwmaterialen een noodzaak. Onze gezondheid vereist een gezonde bouwplaats met een binnenklimaat, muren, daken en vloeren die als het ware een derde huid vormen. Verder moet de architectuur gericht zijn op mens en natuur en dient het concept van de totale woonomgeving bij te dragen tot evenwichtige socio-economische verhoudingen. Deze zeven voorwaarden

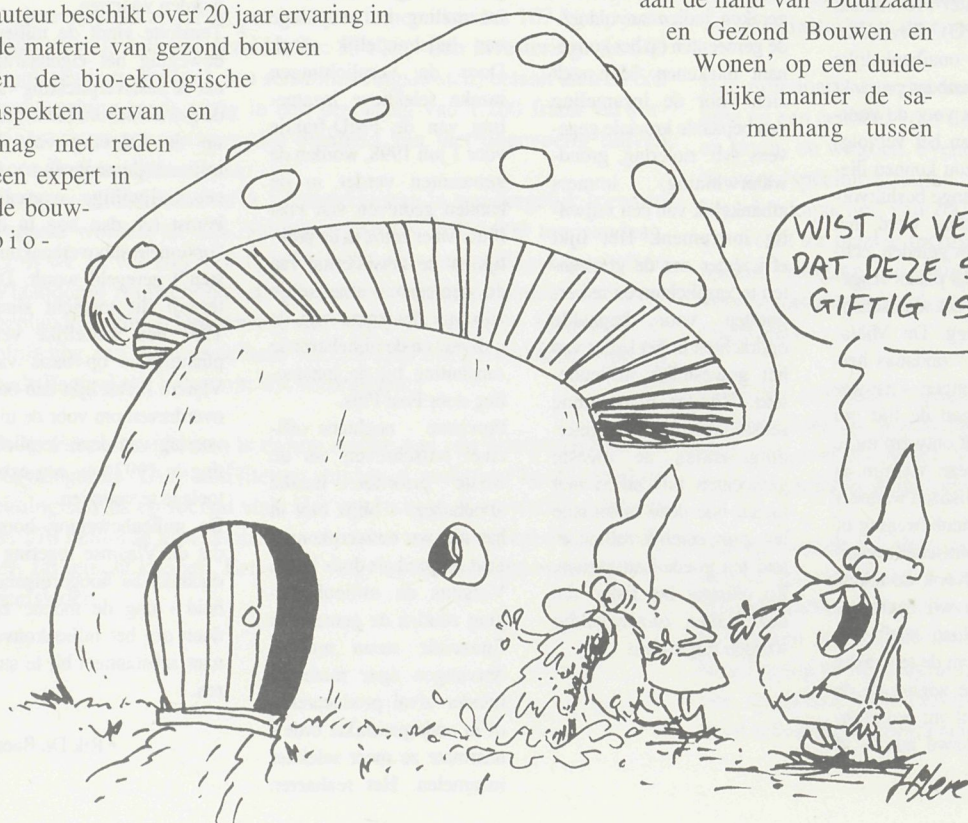
vormen tevens de zeven hoofdstuk-

ken van het boek. Elk hoofdstuk is aangevuld met een aantal informatieve pagina's waar dieper ingegaan wordt op bepaalde onderwerpen. Zo

krijgt men bijvoorbeeld na het hoofdstuk over gezonde materialen een ekologische klassificatie van bouwmaterialen en een dossiertje over vochtproblemen. Na de bespreking van een gezond binnenklimaat volgt achtergrondinformatie over lichtpollutie, elektro-stress en het sick-building syndrome.

BRUIKBARE TIPS OP EEN RIJTJE

Bondig samengevat geeft het boek een overzicht van hoe je een huis moet plannen, concipiëren en bouwen volgens het bio-ekologisch gedachtegoed. En



vooral: hoe je een huis niet moet bouwen en in welke vallen je kan trappen als je je laat leiden door wat 'in' is. Zo beschrijft Hugo Vanderstadt hoe moderne architecten vaak eerst een vormpje maken in de computer en er daarna pas de mens in stoppen. Op deze wijze wordt bijvoorbeeld de lichtinval vaak bepaald door de esthetische eisen omtrent gevelconcept en niet door de reële lichtbehoeften. In de bouwbiologie is het fundamenteel belangrijk om de bouwers te leren kennen om tot een ontwerp te komen. Ook de bouwgrond en het budget vormen basisstenen van het concept.

In het eerste hoofdstuk bespreekt de auteur bijvoorbeeld welke woonomgevingen te vermijden zijn. Voor een gezonde woonomgeving kies je best voor de noordwestelijke zijde in gebieden met een sterke luchtvervuiling. Vochtige streken, oude stortplaatsen en hoogspanningsleidingen, spoorlijnen en radarzenders in de buurt zijn te vermijden. Ook een kerncentrale in de omgeving of vergiftigde grond dragen in geen geval bij tot een goede situering.

In hoofdstuk 4 beschrijft de auteur dan weer hoe je naast voldoende en optimale verluchting en verlichting, een ideaal ionengehalte in de lucht creëert. Immers, niet alleen de hoeveelheid zuurstof in de lucht is belangrijk, maar ook de kwaliteit ervan speelt een voorname rol. Vooral tekort aan negatieve ionen heeft een negatieve invloed op de gezondheid: minder energie, slaperigheid, moeilijk ademen, hoofdpijn, geïrriteerde ogen, minder weerstand en degeneratie van het bloed zijn een aantal van de gevolgen. Om tot een gezond binnenklimaat te komen spelen eveneens factoren mee als de verhouding tussen lucht- en oppervlaktetemperatuur en de handhaving van het natuurlijk elektrisch en magnetisch veld. Hoe je dit realiseert, wordt aan de hand van zeer bruikbare tips uitgelegd.

DESKUNDIGE AANPAK

We merken op dat de auteur zich af en toe wel laat verleiden tot vrij emotionele of filosofische betogen. Die worden echter ruimschoots goedge maakt door de talrijke praktische illustraties en tips. We willen beklemtonen dat Hugo Vanderstadt niet de eerste de beste geiten-wollen-socken activist is en gerespecteerd wordt als deskundige ter zake. Na zijn studies werkte hij in Bureau Planning te Brugge en was assistent in de afdeling Stedebouwkunde van het St-

Lucasinstituut te Brussel. Hij leidde Gemeentelijke Structuurplanning in Londerzeel en werkte mee aan de structuurplanning van Kapelle-op-den-Bos. Hugo Vanderstadt is mede-oprichter van het 'Genootschap Gezond Bouwen en Wonen'. Verder is hij mede-auteur van diverse publikaties van dit genootschap en van boeken als 'Wonen of Wijken' en 'Het Woonerf in een Globale Stedebouwkundige Visie'. Naast deze drukke bezigheden heeft hij een privé-praktijk als bio-ekologisch architect.

• Sandra Van Aerschot

HOE BESTELLEN?

Het boek 'Duurzaam en Gezond Bouwen en Wonen' kan je bestellen door 995 frank (verzendingskosten inkl.) over te schrijven op rekeningnummer 734-1761702-94 van Ecobooks, Heerbaan 132 te 1840 Londerzeel, tel. 052/37.11.38. Het boek is eveneens verkrijgbaar in de boekhandel en bij diverse milieuverenigingen zoals VELT, VIBE,...

Wil je meer informatie over gezond bouwen en wonen? Neem dan contact op met het Vlaams Instituut voor Bio-Ekologisch Bouwen en wonen (VIBE), Patriottenstraat 27, 2600 Berchem, Tel. 03/239.74.23. Voor enthousiaste doe-het-zelvers wordt dit najaar trouwens een cursus bio-ekologisch bouwen opgezet in De Kriekelaar, Gallaitstraat 86 te 1210 Brussel, tel. 02/245.75.22.

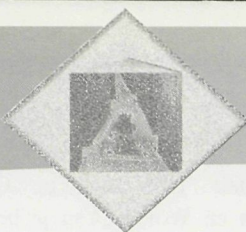
Hugo Van

Duurzaam en Gezond Bouwen en Wonen



volgens de bio-ecologische principes

ecobooks



NIEUWE BOEKEN

Europe's environment: the Dobbris assessment,

redactie David Stanners and Philippe Bourdeau, European Environment Agency, Kopenhagen, 1995, 676 p. plus statistisch compendium 455 p., ISBN 92-826-5409-5 en ISBN 92-827-4713-1, 55 ECU, bestellen bij Europese Boekhandel, Brussel, tel. 02/231.04.35.

Deze kanjers van formaat bieden ongelooflijk veel gegevens en cijfermateriaal over de toestand van het leefmilieu in de Europese gemeenschap, maar ook in Centraal en Oost-Europa. De toestand van het leefmilieu is niet per land besproken maar per milieukompartiment, met de bedreigingen, de menselijke activiteiten en globale milieuproblemen zoals broeikas-effekt, verlies aan biodiversiteit, afvalbeheer enz. Met talloze kaarten en grafieken vormt het een standaardwerk. Het statistisch compendium geeft nog meer cijfermateriaal en metingen van het leefmilieu in de diverse landen.

Creatieve democratie: kroniek van duurzaam Nederland,

redactie Kees Waagmeester, Nationale commissie voor internationale samenwerking en duurzame ontwikkeling, Amsterdam, tel. 00/31/20/550.35.55, 1996, 207 p., ISBN 90-5330-168-2, boekhandel.

Na de Nederlandse duurzaamheidsdebatten opnieuw een uitgave over de praktijk van duurzame ontwikkeling. Centraal in deze bundel staat de vaststelling dat ons democratisch model, waar we zo prat op gaan, geen oplossing lijkt te hebben voor nijpende problemen zoals klimaatverandering, armoede en verlies aan biodiversiteit. Onze democratie heeft grote moeite

met langetermijn-vraagstukken en met het rekening houden met de belangen van elders levende mensen. Daarom dit pleidooi van een tiental journalisten voor een creatief gebruik van de democratie.

Our stolen future,

Theo Colborn, Dianne Dumanoski and John Peterson Myers, Dutton, New York, 1996, 306 p., gebonden, ISBN 0-525-93982-2, te bestellen in boekhandel.

PCB's, DDT, dioxines en andere gevaarlijke stoffen verstoren ons hormonaal systeem. Alhoewel het gebruik intussen veel verminderd is, krijgen we nu pas zicht op een aantal lange termijneffecten. Wetenschappers leggen verbanden met onvruchtbaarheid, prostaat- en borstkanker, hyperactieve kinderen, lage spermaproductie en nog veel meer. Nochtans waren er al sinds de vijftiger jaren abnormale waarnemingen gedaan bij dieren zoals verminderde vruchtbaarheid, verlies van jongen en zelfs het verdwijnen van volledige populaties. Dit boek legt de vinger op de wonde.

Markt voor mobiliteit: duurzaam vervoer voor iedere leefstijl,

Pres Emancipatiebureau, Utrecht, tel. 00.31.30.233.42.80, 1996, 32 p.

Door de vrouwenemancipatie is het hebben van een auto ook voor vrouwen en verworven recht geworden. Pal daartegenover staat de noodzaak om het autogebruik af te bouwen. Dat dit niet zo gemakkelijk gaat, staat buiten kijf. Pres emancipatiebureau en de Stichtse milieufederatie gaan uit van de idee dat maatregelen om de automobiliteit terug te dringen pas succes hebben als

rekening wordt gehouden met de verwoerswensen van iedere leefstijl. De Utrechtse markt voor duurzaam vervoer wordt doorgeelicht in deze brochure.

Twee jaar Wet milieubeheer,

VROM, Zoetermeer, tel. 00.31.79.344.94.49, 1995, 104 p., te verkrijgen bij Distributiecentrum VROM, code 5646/105, gratis.

De Wet milieubeheer in Nederland behelst zowel de vergunningen als de planning en milieukwaliteitseisen. Door het verzamelen van informatie en expertise omtrent deze wet kreeg men een beeld van de toepassing ervan in de praktijk. Per onderdeel van de wet worden positieve, neutrale en tegenvallende ervaringen, alsook suggesties besproken. De resultaten dienen om de wet aan te passen. Misschien een ideeetje voor Vlaanderen?

Mest water Wvo: perspectieven voor de waterkwaliteit bij de huidige mestwetgeving en mogelijkheden om op basis van de Wvo het water tegen vermessing te beschermen,

Stichting Reinwater, Amsterdam, tel. 00.31.20.671.93.22, 1995, 77 p., 20 gulden.

Dit rapport schetst het aandeel van de landbouw in de watervervuiling met aandacht voor de normering. Na doorlichting van het Nederlandse mestbeleid terzake volgen de onvermoede juridische mogelijkheden om via de wet het teveel aan nutriënten aan te pakken. De rol van de waterkwaliteitsbeheerders en de mogelijkheden voor derden om op te treden zijn hier essentieel.

Duurzaam hout en papiergebruik,

redactie Arjan Alkema, Vereniging Milieudefensie, Amsterdam, 1996, 49 p., 20 gulden, te bestellen bij MilieuBoek (zie kader).

In dit rapport wordt een doorlichting

DE MILIEUBIBLIOTEEK VAN BBL

De milieubiblioteek is open **elke maandag en dinsdag van 9 tot 12 en van 14 tot 17 uur**. Op woensdag enkel op afspraak. Je kan er meer dan 13.000 boeken en 300 tijdschriften inkijken, er wordt echter niets uitgeleend. Beperkte documentatieaanvragen, zoals kopieën van tijdschriftenartikels uit de Temalijst, worden opgestuurd tegen 5 frank per kopie.

De boeken en rapporten die hier worden voorgesteld, zijn gewoonlijk niet bij de Bond Beter Leefmilieu te verkrijgen. Ze zijn wel te bekijken in onze uitgebreide milieubiblioteek. Nagenoeg alle Nederlandse uitgaven kan je bestellen bij: MilieuBoek Postbus 18169 • NL-1001 ZB Amsterdam • 020/624.49.89. • MilieuBoek heeft een Belgisch rekeningnummer.

Je kan steeds publikatielijsten van bepaalde thema's aanvragen (100 frank per thema en 10 frank per blad).



gemaakt van de strategie die Nederland kan volgen om een meer verantwoord hout- en papiergebruik mogelijk te maken in de toekomst. Een preventiebeleid inzake papier, hergebruik van houtafval en gebruik van hout met ecolabel kunnen hiertoe bijdragen.

Feiten en cijfers,

Landelijk Bureau Windenergie, Zeist, tel. 00.31.30.691.77.60 (windenergie infolijn), 1996, 6 p., gratis brochure.

De beknopte brochure geeft enkele cijfers over de nieuwste windturbines in Nederland, hun opbrengst en milieubesparing. De Nederlandse overheid wil tegen het jaar 2000 maar liefst 1000 MW windenergievermogen realiseren. Begin 1996 is er ongeveer 250 MW geïnstalleerd. De prijs van windenergie, gevolgen voor de werkgelegenheid en internationale toestand worden bekeken. De windenergie-infolijn geeft antwoord op al uw vragen over windenergie.

Emissies van stortplaatsen,

VROM, Afdeling emissieregistratie en informatiemanagement, tel. 00.31.70.339.39.39, Den Haag, 1995, 62 p., kosteloos te bestellen (publikatiereeks emissieregistratie nr.28)

Dit rapport bevat een methodiek voor de bepaling van emissies uit stortplaatsen naar de lucht en het water. De karakteristieken van de individuele stortplaatsen is gekombineerd met algemene gemiddelde emissiefactoren voor stortplaatsen. Uit de getotaliseerde stortplaatsemissie blijkt dat de emissies in water van stikstof, chloride, arseen, cadmium en kwik het grootst zijn. In de lucht blijkt methaan het grootst te zijn.

Projekt 'Natuur en landschap',

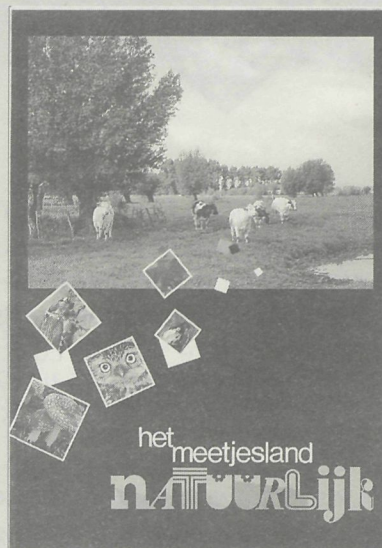
Provinciaal Instituut voor Milieu Educatie PIME, Lier, tel. 015/31.95.11, 1996, 2 diskettes voor PC met windowsbesturing, 700 fr (350 fr voor leerkrachten) + 50 fr verzendingskost.

De diskette kadert in een totaal edukatief projekt rond natuur en landschap. Nog tot eind '97 kunnen jongeren de gelijknamige tentoonstelling bezoeken en excursies meemaken. Aangepaste buitenopdrachten rond veldwerk werden voorzien. De diskettes bieden achtergrondinfo met een overzicht van de natuurreservaten in Vlaanderen, een beeld van natuur- en milieuorganisaties, het overheidsbeleid rond die materie en het projekt edukatieve reservaten van WWF. Tot slot een voorstelling van PIME zelf.

HET MEETJESLAND NATUURLIJK

Het prachtige boek 'Het Meetjesland natuurlijk' is een uitgave van Natuur en Landschap Meetjesland vzw en geeft in 11 hoofdstukken een beschrijving van wat dit mooie plekje Vlaanderen aan natuur te bieden heeft. Het bevat tal van kleurenfoto's en schetst de historiek en de natuurwaarde van uitzonderlijk waardevolle gebieden zoals de Kreken, het Leen, de bossengordel Drongengoed-Keigat, Burkel en Vosseholse meersen, de Kraenepoel en de Bellemse bossen, Poekepark en de vallei van de Poekebeek, de bossen tussen Lembeke en Waarschoot, de bermen langs het kanaal Gent-Brugge in een notedop.

Het boek kost 1.450 frank (+ 150 frank verzendingskosten) en kan je bestellen door het bedrag over te schrijven op het rekeningnummer 890-1741291-75 van Meetjesland Natuurlijk, Industrielaan 44 te 9900 Eeklo.



• Aanwinstenlijst van de milieubiblioteek •

De stapel boeken en andere literatuur die maandelijks de biblioteek van de Bond Beter Leefmilieu bereiken, blijft onophoudelijk groeien. Om de rubriek **Boek en Milieu** overzichtelijk te houden bespreken we voortaan slechts een **selectie**.

Een **volledig overzicht** van nieuw materiaal vind je voortaan in de **Aanwinstenlijst**, een tweemaandelijks publiekatie van het documentatiecentrum van de Bond Beter Leefmilieu, Indocel vzw.

Je kan je eenvoudig telefonisch of via onderstaande bon abonneren. Ons telefoonnummer is 02/539.22.17. En dit ons adres: BBL, Indocel vzw, Overwinningstraat 26 bus 11, 1060 Brussel.

- ☐ Ik wens een abonnement op de Aanwinstenlijst en stort 600 frank (lidverenigingen betalen slechts 400 frank) op rekeningnummer 001-1475409-18 van BBL, Overwinningstraat 26, 1060 Brussel.
- ☐ Ik wens eerst een proefnummer te ontvangen van de Aanwinstenlijst

Naam :

Straat & nr.:

Postnr. & Gemeente :

LIKONA-jaarboek 1995,

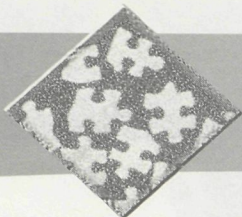
Limburgse kopel voor natuurstudie, Provinciaal Natuurcentrum, Zuivelmarkt 33, 3500 Hasselt, 1996, 86 p., ISSN 0778-8495.

Dit welgevulde jaarboek bevat diverse artikels over het beekherstel in Beringen, libellensoorten in Limburg, aalschovers in het Schulensbroek, de grauwe klauwier in Noord-Limburg en zo meer. Daarnaast verslagen van de diverse werkgroepen natuurstudie. Boeiend is ook de bekomentarieerde literatuurlijst van een honderdtal natuurstudiewerken. Kompleet met kleurenfoto's en tabellen.

Schone schijn: schoonmaakmiddelen en het milieu: een praktische gids,

Lucas Reijnders, Uitgeverij Babylon/De Geus en Stichting Natuur en milieu, Nederland, 1995, 123p., ISBN 90-6222-292-7, 398 fr, boekhandel.

Hoe properder de mens, hoe vuiler het milieu?! Jammer genoeg is dat maar al te vaak waar. Persoonlijke hygiëne, propere kleren, een schoon huishouden en de schoonmaak door bedrijven worden praktisch doorgelicht. Omdat het als konsument zo moeilijk is om milieubelastende van minder milieu-onvriendelijke alternatieven te onderscheiden, staat hier en daar een tabelletje dat je in één opslag duidelijkheid biedt.



PUZZELN

Dat BBL zich in de loop der jaren een lijvige publikatielijst bij elkaar schreef, is u wellicht bekend. Zin om een fijne selectie van bijzonder interessante én actuele BBL-brochures helemaal gratis thuisbezorgd te krijgen? Dan doet u er goed aan om vandaag nog dit kruiswoordraadsel in te vullen. Lukt dat niet volledig? Geen probleem. Met wat geluk slaag je er wellicht wel in om de oplossing van de cijfer-letter-kombinatie te vinden. Net als de vorige maanden gaan we ook nu weer op zoek naar de naam van een BBL-lidvereniging. Stuur jouw antwoord op een briefkaart naar Bond Beter Leefmilieu, Milieurama-puzzel, Overwinningstraat 26 te 1060 Brussel. Met wat geluk krijg je eerstdaags het pakket thuisbezorgd. Net als Antonia Nimmegeers uit Mariakerke en Marc De Jong uit Stekene. Proficiat!

HORIZONTAAL

1. Onrustig heen en weer lopen ; Marterachtig roofdier
2. Halfvloeibare stof ; Wijfjesschaap ; Eveneens
3. UNO ; Sterrenwicheelaar ; Meester
4. Zintuig ; Overdreven ; Doctor ; Mager
5. Weidegewas ; Zijrivier van de Maas ; Brilslang
6. Muurholte ; Griekse letter ; Uitwas aan planten
7. Moerasplant ; Uitstekend strookje ; Amerikaans auteur ; Dwaas
8. Uitbouw ; Luister
9. Los ; Eenheid voor stralingsdosis ; Snel ; Supersnelle trein
10. Rivier in Rusland ; Streling ; Giftig oplosmiddel
11. Hetzelfde ; Grafmonument ; Zwemvogel
12. Lidwoord ; Persoonlijk voornaamwoord ; Let wel (afk) ; Klein hert
13. Grieks autokenteken ; Nu : Platina
14. Doodmoe ; Voordat ; Gesteente
15. Roofvogel ; Voelspriet

VERTIKAAL

1. Visetende vogel ; Zeer fijne as
2. Gevangenis ; Europeaan ; Van de
3. Franse dierenrechtenactiviste ; Folkloristische dierenmishandeling ; Beryllium
4. Tijdperk ; Muzieknoet ; Rond ; Milieueffektrapportage
5. Aziatische graansoort ; Zeezwaluw ; Roofvogel
6. Tetra'thylllood ; Vlaktemaat ; Keukenkruid
7. Gevangenis ; European Environmental Bureau ; Chinees staatsman ; Lof
8. Landbouwopbrengst ; Organische ammoniakverbinding

9. Lichaamsdeel ; Vruchtennat ; Deel van het skelet ; Brandgang
10. Lofdicht ; Grootvader ; Een zekere
11. Europeaan ; Graansoort ; Afvalberg
12. Kielwater ; Achter ; Egyptische zonnegod ; Watering
13. Persoonlijk voornaamwoord ; Hondenras ; Binnen
14. Insect ; Wier ; Namaak
15. Schaaldier ; Gevierde figuur

Met behulp van de hierboven gegeven letters kan de naam worden gevonden van een lidorganisatie van de Bond Beter Leefmilieu.

B3 - G10 - N8 - K15 - I15 - N1 - F3 - K6 - H11 - E7 - N13 - D15 - G5 - A5 - E13 - K8 - H2 - O14 - A9 - N5 - A2 - A15 - I6 - L11 - I9 - A10 - K1 - H4 - J15 - N9 - E9

Oplossing van Milieurama 96/9:

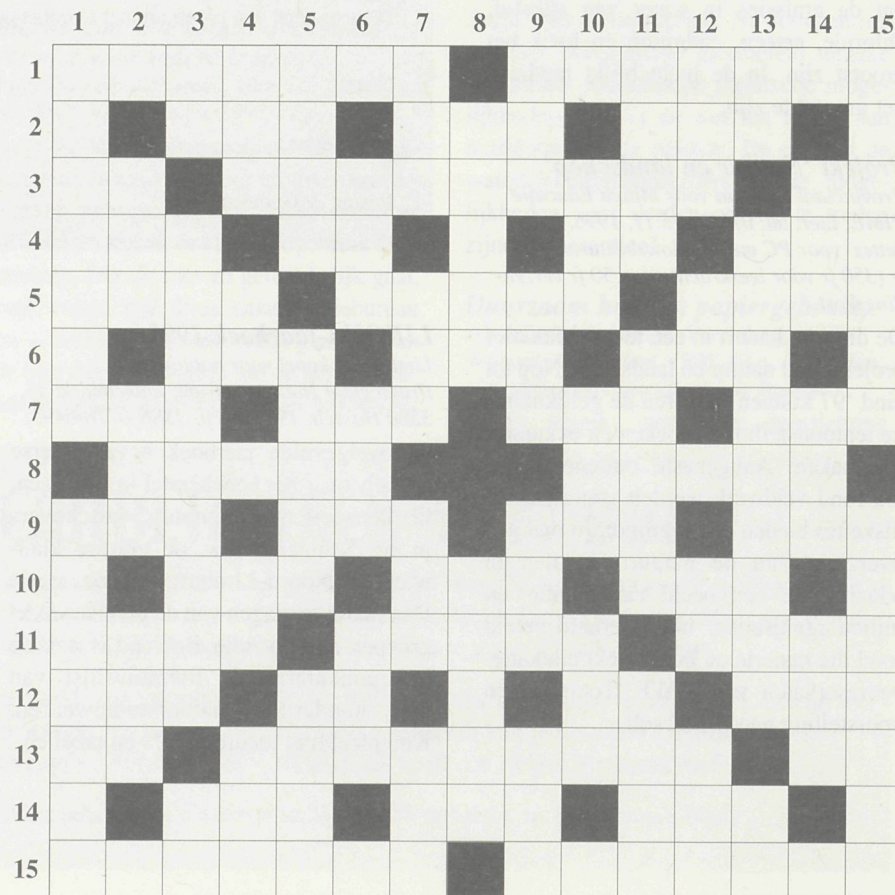
Horizontaal:

A. afzelia-hospita ; B. ole-ase-ook ; C. ac-feminisme-cr ; D. zak-dij-es-bed ; E. oord-leest-wilg ; F. oer-lip-beo ; G. ego-aks-are-gos ; H. engte-enorm ; I. alk-eir-keu-aar ; J. uil-ara-lof ; K. kern-klant-piep ; L. ork-do-ob-enorm ; M. of-moe-raseik-ei ; N. oud-uri-pak ; O. daklook-pistool.

Vertikaal:

1. amazone-akkoord ; 2. cao-gel-erf ; 3. zo-kroonkurk-ok ; 4. elf-de-in-mul ; 5. leed-ratel-dodo ; 6. mijl-kei-koe ; 7. aai-els-ral-ruk ; 8. snoei-radar ; 9. hei-spa-kan-sip ; 10. set-ree-toe ; 11. soms-benul-bips ; 12. poe-we-op-kat ; 13. ik-biogra-fie-ko ; 14. cel-oma-ene ; 15. aardgas-reptiel.

• Dirk Serneels





VMPA MAAKT JE WEGWIJS IN HET MILIEUBELEID

Het is niet eenvoudig om vandaag de dag nog een klare kijk te hebben op de ingewikkelde milieuwetgeving, zelfs niet voor mensen die er beroepsmatig wel eens mee in kontakt komen. Om meer klaarheid te scheppen, organiseert de Vereniging voor Milieu-educatie provincie Antwerpen (VMPA), in samenwerking met het Centrum voor Natuur- en Milieu-educatie (CVN), 3 info-avonden over 3 belangrijke milieutema's.

Op dinsdag 3 december '96 maakt Jef Leestmans, natuurwachter bij AMINAL, ons wegwijs in het Mestactieplan (MAP). Op dinsdag 10 december verduidelijkt Marc Schuurmans, Boswachter bij AMINAL, het bestaande bosdecreet.



DAG VAN DE NATUUR OP 23 EN 24 NOVEMBER

Dit jaar wordt al voor de 19de keer de Dag van de Natuur, een 'Doe-dag voor natuur en landschap', georganiseerd. Het thema van deze Dag van de Natuur '96 zijn de Gemeentelijke Natuur Ontwikkelingsplannen (GNOP's). Tijdens deze Dag van de Natuur slaan verschillende verenigingen met uiteenlopende doelstellingen en gemeentebesturen de handen in mekaar. Sinds dit jaar is er ook ondersteuning van natuurverenigingen op Vlaams nivo: de Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming (JNM), De Wielewaal, Natuurreservaten, Stichting Omer Wattez, De Torenvalk, Durme vzw, Stichting Limburgs Landschap en de Zuid-West-Vlaamse Natuur- en Milieukoepel vzw

sprokkelden heel wat projecten bij mekaar. Op 23 november zal er weer duchtig geplant, geknot en beheerd worden in Vlaanderen. Zoveel is duidelijk.

In West-Vlaanderen wordt deze Dag van de Natuur een verregaand samenwerkingsverband tussen het provinciebestuur en de West-Vlaamse Milieufederatie. Dankzij die gezamenlijke organisatie worden op 23 en 24 november in maar liefst 38 West-Vlaamse gemeenten activiteiten georganiseerd. Ook jouw vereniging kan meewerken aan het project. Wie wil weten wat er in zijn gemeente op het programma staat, kan kontakt opnemen met de West-Vlaamse Milieufederatie.

Inlichtingen:

West-Vlaamse Milieufederatie (WMF),
T.a.v. Martine Langen, De Blankaart,
Iepersteenweg 56, 8600 Diksmuide,
Tel. & Fax. 051/54.57.85. Provinciebestuur
West-Vlaanderen, Provinciehuis Boeverbos,
Jurgen Vanpraet, Tel. 050/40.33.38.



IS HET SIENJAAL DOOD?

Deze vraag zal centraal staan tijdens een gespreksnamiddag die de Beweging voor Sociale Vernieuwing (BSV) organiseert op zaterdag 16 november in het Cultureel Centrum aan de Sint-Andriesplaats te Antwerpen.

Enkele maanden na het verschijnen van 'Het Sienjaal', de oproep voor een Radikaal-Demokratisch Projekt, wil de BSV een eerste evaluatie maken en een aantal suggesties op een rijtje zetten. Maurits Coppieters en Norbert De Batselier, de initiatiefnemers van 'Het Sienjaal', richtten zich met hun werk zowel naar vakbonden en partijen, als naar de basisbewegingen. Volgens de BSV

'hebben veel van die basisbewegingen hun buik vol van de politieke verloederding, de schandalen, het toenemende racisme,... dat ons piepkleine land de jongste tijd steeds weer in de wereldbelangstelling brengt'. 'Het Sienjaal' wil voor een aantal van deze problemen een antwoord bieden. Tijdens de gespreksnamiddag wordt een konfrontatie georganiseerd tussen Maurits Coppieters, Antoon Roosens en de aanwezigen. Patsy Sorensen leidt het debat in. De gespreksnamiddag begint om 13u00 en wordt afgerond omstreeks 17u00. De toegang is gratis.

Inlichtingen:

Beweging voor Sociale Vernieuwing (BSV),
Dany Sprockeels, Bothastraat 36,
2140 Borgerhout, Tel. 03/235.13.40



NEEN TEGEN KERNAFVAL

De polemiek rond de opslag van laag-radioactief afval lijkt wat uitgedoofd. Het probleem blijft echter niet minder dreigend. Om de kat opnieuw de bel aan te binden, nam de Milieuraad Galmaarden het initiatief voor een grootscheepse campagne tegen kernafval. Op die manier wil men de overheid en de bevolking nog eens wijzen op de immense risico's van kernenergie en -afval. De campagne bestaat o.a. uit een affichenactie waarmee de initiatiefnemers lokale milieugroepen en gemeentebesturen ertoe willen aanzetten in hun omgeving zoveel mogelijk affiches tegen de opslag van radio-actief te verspreiden. De affiches kosten 350 frank per stuk en zijn 1m85 x 2m50 groot.

Inlichtingen:

Milieuraad Galmaarden, Kathy Vandekerckhove, Zeuningenstraat 45, 1570 Tollembeek, Tel. 054/58.72.16., of 054/59.61.80.

MILIEURAMA

16DE JAARGANG • MAANDBLAD VAN DE
BOND BETER LEEFMILIEU

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE

Bond Beter Leefmilieu, Overwinningstraat 26,
B-1060 Brussel, Tel. 02/539.22.17., Fax.
02/539.09.21.

ABONNEMENTEN

70 Bf (los nummer), 650 Bf (jaarabonnement),
1.300 Bf (buitenland), 1.300 Bf (steunabonne-
ment) op rekeningnummer 001-1475409-18
van de Bond Beter Leefmilieu vzw.
Lidverenigingen van BBL kunnen hun leden een
voordelig kombi-abonnement aanbieden.

HOOFDREDAKTEUR EN VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Lieve Grauls, Overwinningstraat 26, B-1060
Brussel

EINDREDAKTEUR

Piet Decoster

WERKTEN MEE AAN DIT NUMMER:

Stefaan Claeys, Rik De Baere, Els De Geest,
Marion Geron, Lieve Grauls, Erik Grietens,
Danny Jacobs, Martine Langen, Bea Lootens,
Bart Martens, Dirk Serneels,
Sandra Van Aerschoot, Jan Van Herk,
Mauricette Van Houdt,
Dirk Van Regenmortel

FOTO'S

Frans Geys

DIA VOORKAFT

Luc Verhaegen

ILLUSTRATIES

Hilaire

VORMGEVING

KODE • Koen Theré

PRE PRESS

Fotogravure FM

DRUK

Pandava Ekeren

COPYRIGHT

Overname van artikels wordt aanbevolen,
mits bronvermelding.

Adverteerders zijn verantwoordelijk voor de
inhoud van de opgenomen advertentie.



Milieurama wordt gedrukt op niet-gebleekt kringlooppapier, de kaft is niet chloorgebleekt en de inkt is op vegetale basis.



PROCTER & GAMBLE

kwaliteitsprodukten gemaakt met zorg voor het milieu

Milieubeleidsverklaring van Procter & Gamble

Procter & Gamble vervaardigt hoogwaardige producten die beantwoorden aan de wensen van de consumenten.

Daarbij worden de volgende milieubeleidslijnen gevolgd :

- Producten en verpakkingen moeten veilig zijn voor de consument en het leefmilieu.
- Hierbij wordt het effect op het milieu zoveel mogelijk beperkt of voorkomen, zowel bij vormgeving, productie, distributie, gebruik en afvalverwerking.
- Bestaande milieuwetgeving wordt gerespecteerd en onderzoek wordt gedaan naar mogelijkheden om verder te gaan dan wat de wet voorschrijft.
- De uitvoering van het milieubeleid wordt voortdurend gecontroleerd en op vooruitgang geëvalueerd.
- Informatie over de milieuimpact van producten en verpakkingen wordt verspreid binnen en buiten het bedrijf.
- Het milieubeleid is geïntegreerd in de verantwoordelijkheid van elke werknemer.
- Het milieubeleid wordt ondersteund door een aangepaste organisatie, de nodige middelen en werkprogramma's.

**Dit milieubeleid geldt voor alle producten
van Procter & Gamble :**

**o.a. Ariel • Dash • Dreft • Lenor • Vizir • Mr. Proper
Viakal • Pampers • Always • Demak'Up • Tempo
Pantene • Vicks • Pétrôle Hahn • Oil of Olaz
Head & Shoulders • Camay**