

MILIEURAMA

Afgiftekantoor
Brussel X

nummer 9
september 1998



**Maandblad
van
de Bond
Beter Leefmilieu**

Redactie en administratie:
Tweeherkenstraat 47,
B-1000 Brussel
Tel.: 02/282.17.20 - Fax: 02/230.53.89

- Sporen er straks weer treinen over de IJzeren Rijn?
- Milieu en kanker. De waarheid verteld door prof. dr. Van Larebeke.
- Binnenkort een vrachtluchthaven in Malle?
- Groene tewerkstelling doet het steeds beter.
- Wordt Capadocië het slachtoffer van zijn eigen roem?

Inhoud

Commentaar

Geef uzelf een gezicht!

2

Omslagverhaal

Trekt de IJzeren Rijn binnenkort een spoor van vernieling doorheen Vlaanderen?

3-6

Ledenblad

In september zoekt iedereen zijn eigen paddestoel. Nu ook te boek gesteld!

7

Interview

Met kankerspecialist Nick Van Larebeke. Een schokkend relaas over de band tussen milieu en gezondheid.

8-11

Flitsen

Een nieuw karweezepje doet zijn intrede op de markt. Toch even uitkijken wat de markt ermee doet.

12

Groen Werkt!

Milieu en tewerkstelling doen het steeds beter samen. De leuke kant van wijnflessen vullen...

13-15

16-17

Als het van de Antwerpse havenschepen Delwaide afhangt, landen er straks Russische vrachtvliegtuigen in Malle. Spijker vast dat dak!

Boek en milieu

Een frisse duik in onze milieubibliotheek maakt een en ander duidelijk.

18-19

Ecotips

Uw boekentas voor het nieuwe schooljaar raakt stilaan gevuld. Met kringlooppapier?

20-21

Frontlijn

De NMBS weet met zijn creativiteit geen blijf. Na de zoveelste vernieuwde tijdsregeling blijken onze treinen momenteel te rijden op PET-flessen. Zolang wij maar gezond blijven...

22-23

Wet en Mina

Een vernieuwd decreet op de ruimtelijke ordening. Een stuk in twee delen.

24

Brieven uit de wereld

Het geluk proeven tijdens een jaartje reizen? Een verslag uit Capadocië.

27-29

Puzzelen

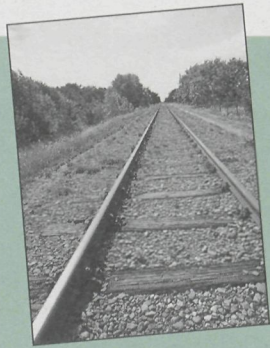
Scherp uw potlood en laat ons weten wat u van Milieurama vindt.

30

Kalender

In Brugge proberen ze alvast wat beter te gaan leven. En wie zijn wij om ze daar geen gelijk in te geven?

31



Met haar 174 km is de IJzeren Rijn de kortste en meest directe verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. Komt de mythe binnenkort weer tot leven?

(foto Luc Verhaegen)

COMMENTAAR

Geef jezelf een gezicht



We hebben er de statistieken niet op nageslagen, maar we vermoeden dat in eenrichtingsstraten zelden botsingen voorkomen. Dit betekent nochtans niet dat het verkeer er altijd vlot verloopt.

Zo zit het ook met de redactie van Milieurama: zelden krijgen we reacties van onze lezers en omwille van de structuur van BBL, een federatie van verenigingen met een tijdschrift voor een breder publiek, hebben we ook nooit lijfelijke ontmoetingen met onze lezers. Enkel bij het versturen van een enquête komt er commentaar.

Wat wij nu zouden willen? Wel, onze lezers blijken mondige mensen te zijn. Het zou ons daarom plezier doen dat zij af en toe ook eens in de pen zouden krui-
pen, al was het maar om mezelf, Rik, Danny, Piet, Jan en al de anderen eens hun vijf waarheden te verkondigen. Of om eenvoudigweg de eigen mening over een artikel te ventileren, om suggesties te geven voor de inhoud van bepaalde rubrieken, om vragen te stellen, om ons geluk te wensen.

Een psychologische hulplijn gaan we niet openen. Toch zou het voor ons aangenaam zijn dat de lezer af en toe een gezicht kreeg. Wij wachten af. Lees alvast onze rubriek 'Lezers in de Pen' op pagina 30 en doe er iets mee...

Lieve Grauls

COLOFON

Milieurama

18de jaargang - Maandblad van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw

Redactie en Administratie

Bond Beter Leefmilieu
Tweakerkenstraat 47 - 1000 Brussel
Tel. 02/282.17.20. - Fax. 02/230.53.89.
email: bblv@popost.eunet.be
http://www.ecomarkt.net/bbl/

Abonnementen

80 frank (los nummer),
750 frank (jaarabonnement),
1.500 frank (steunabonnement),
1.500 (abonnement buitenland).
Betaling kan op rekeningnummer
001-1475409-18 van Bond Beter
Leefmilieu vzw.

Combi-Abonnementen

Lidorganisaties van Bond Beter Leefmilieu kunnen hun leden een uiterst voordelig combi-abonnement van Milieurama aanbieden. Geïnteresseerd? Neem vandaag nog contact op met het BBL-secretariaat.

Hoofdredacteur en

Verantwoordelijke Uitgever

Lieve Grauls,
Tweakerkenstraat 47, 1000 Brussel

Bindredacteur

Piet Decoster

Werken mee aan dit nummer:

Jo Bultynck, Stefaan Claeys, Rik De Baere,
Charles De Buyser, Piet Decoster, Lieve Grauls,
Erik Grietens, Danny Jacobs, Martine Langen,
Bea Lootens, Bart Martens,
Conny Peeters, Dirk Serneels, Jo Van Assche,
Johan Vandewalle, Saar Van Hauwermeiren,
Jan Vanherk, Set Van Houdt, Dirk Van
Regenmortel.

Foto's

Frans Geys, Kristel Peeters, Luc Verhaegen

Illustraties

Hilaire

Vormgeving en druk

VUMpress

Copyright

Overname van artikelen wordt aanbevolen, mits bronvermelding.

Advertenties

Adverteerders zijn verantwoordelijk voor de inhoud van de opgenomen advertentie.

Papier

Milieurama wordt (uiteraard) gedrukt op niet-gebleekt kringlooppapier, de kaft is niet-chloorgebleekt. Gooi deze Milieurama niet zomaar weg! Geef hem door aan vrienden of geïnteresseerden. Volledig uitgelezen? Geef Milieurama dan een plaatsje bij het oud papier!

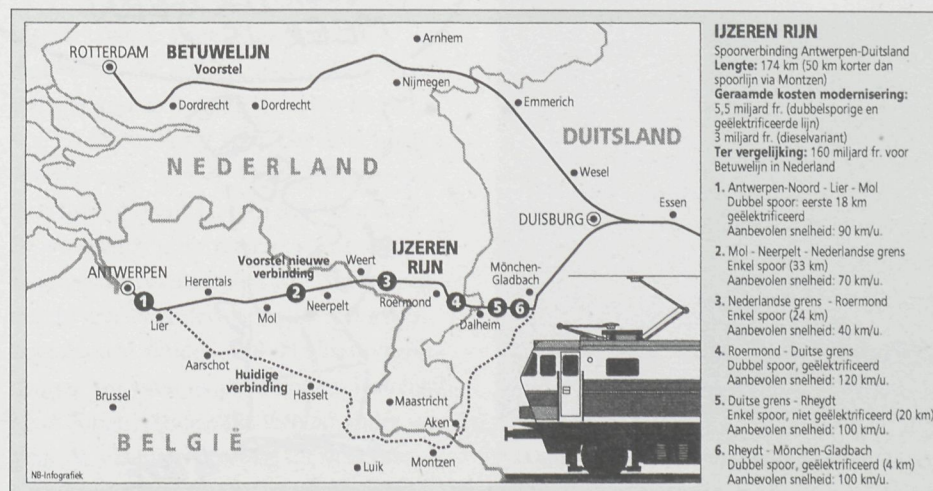
Trekt
de
IJzeren
Rijn
zich
binnen-
kort
opnieuw
op gang?



De gevaren van een nieuwe goederenriool vanuit Antwerpen...

*Rijden er binnenkort weer goederentreinen over de IJzeren Rijn?
Als het van een handvol Vlaamse ondernemers en het Antwerpse
Havenbedrijf afhangt, alvast wel. Zij zijn al enkele jaren voorstander
om de oude spoorlijn die Antwerpen met het Duitse Ruhrgebied
verbindt, opnieuw in gebruik te nemen. Op het eerste zicht valt op
die idee misschien weinig aan te merken. Toch zou een tweede
goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven, een noodzaak
om de IJzeren Rijn opnieuw functioneel te maken, niet zonder
gevolgen blijven voor natuur en milieu. Binnenkort buigt de
Vlaamse Regering zich over dit netelig dossier...*

De IJzeren Rijn is de benaming voor de historische spoorlijn die Antwerpen verbindt met het Duitse Oberhausen, middenin het industrieel belangrijke Ruhrgebied. De verbinding, die sinds 1869 bestaat en daarmee de allereerste grensoverschrijdende spoorverbinding in Europa was, loopt vanuit Antwerpen over Lier, Herentals en Mol naar Neerpelt. (zie kaartje hiernaast) Daarna loopt ze door Nederlands-Limburg om zo in Mönchen-Gladbach aansluiting te geven op het Duitse spoorwegnet. Met haar 174 km is de spoorlijn de kortste en meest directe verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. "Het was dankzij de IJzeren Rijn dat Antwerpen in de 19de eeuw haar sterke positie als belangrijkste uitvoerhaven van Duitse exportproducten heeft kunnen realiseren", weet BBL-beleidsmedewerker Johan Vandewalle. "In de Eerste Wereldoorlog raakte de lijn buiten gebruik. De Duitse bezetter in België wilde het neutrale Nederland omzeilen en verkoos een nieuwe spoorverbinding via Montzen. Deze zogenaamde Montzen-route loopt over Aarschot, Hasselt, Tongeren en Montzen naar Aken. De omweg van 51 kilometer, om dus niet over Nederlands





Dit is de 'muizenval' van het spoorverkeer van en naar de Antwerpse haven. Op deze spoorweg naar het goederenstation van Antwerpen-Noord passeert de helft van alle goederentransport van ons land. Een klein akkefietje en het volledige goederenspoorverkeer wordt in de war gestuurd...

grondgebied te gaan, werd er noodgedwongen bijgenomen".

Antwerpen schiet wakker

Sindsdien zijn er twee (Nederlandse) stukken van het traject in ongebruik geraakt: Budel-Weert en Roermond-Dalheim. Dat laatste loopt doorheen het stiltegebied Meinweg. Op bepaalde baanvakken omvat ze nog slechts één spoor, wat onder andere betekent dat de maximale snelheid er beperkt is tot 40 km/uur. Bovendien zijn grote stukken van het traject nog niet geëlektrificeerd waardoor alleen met diesellocomotieven kan worden gereden. Om die redenen wordt het tracé van de IJzeren Rijn vandaag de dag vrijwel alleen nog maar gebruikt voor het beperkte goederenvervoer naar Budel, aan de grensovergang tussen België en Nederland. Toch lijkt het erop dat de IJzeren Rijn binnenkort nieuw leven wordt ingeblazen. En dat heeft alles te maken met de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. "De voorbije jaren is de trafiek van en naar de Antwerpse haven steeds meer komen vast te zitten", aldus Johan Vandewalle. "Vandaar dat vanuit het Antwerpse havenbedrijf al jarenlang wordt gepleit om die oude spoorlijn opnieuw in gebruik te nemen".

Tot eind jaren '80 was er binnen de Belgische beleidsniveaus echter weinig enthousiasme om dat ook effectief te doen. De NMBS was de mening toegedaan dat het spoorvervoer beter op een beperkt aantal assen kon worden geconcentreerd. Bovendien kon ook geen consensus worden bereikt over de verdeling van het noodzakelijke investeringsbudget terzake. "De kentering kwam er toen in Nederland de controversiële plannen werden opge maakt voor de aanleg van de Betuwelijn. Die spoorweglijn is bestemd voor vrachtvervoer tussen Rotterdam en Duitsland", verduidelijkt Frank Witlox van de Vakgroep Transport en Ruimte van de Universiteit Antwerpen. "Met die Betuwelijn zou de haven van Rotterdam voorzien zijn van een tweede hinterlandverbinding per spoor naar Duitsland en de rest van Europa. Meteen brak in bredere kringen in België het besef door dat de concurrentiepositie van Antwerpen op het spel stond en dat een stevige tegenreactie op zijn plaats zou zijn".

Stiltegebied voor de bijl

Ondertussen is de renovatie van de IJzeren Rijn uitgegroeid tot een politieke topprioriteit. Maar dan wel één met verregaande ruimtelijke gevolgen. Het Antwerpse

Havenbedrijf pleit ervoor om het volledige oude tracé opnieuw in gebruik te nemen en te moderniseren. Het kostenplaatje daarvan schommelt tussen de 1,3 en de 5,7 miljard frank, afhankelijk van het precieze traject. In vergelijking met de aanleg van de Nederlandse Betuwelijn, die wordt geraamd op 180 miljard frank, lijkt dat een peulschil. Maar er is de milieu-impact van de gehele operatie die niet of nauwelijks wordt meegerekend. "We zien alleen een probleem ter hoogte van de Meinweg, een Nederlands stiltegebied in de buurt van Roermond", argumenteert Jan Blomme van het Antwerps Havenbedrijf. "Maar dat Meinweggebied is pas enkele jaren geleden als stiltegebied erkend zonder bovendien rekening te houden met de internationale verdragen die nog steeds gelden voor de spoorlijn. Bovendien loopt het tracé door



Spelen en stoeien langs het Netekanaal in de IJzeren Rijn, die heel wellicht over dit fietspad dit in de toekomst onmogelijk wordt.



het minst waardevolle deel van het gebied". BBL-beleidsmedewerker Johan Vandewalle voorspelt evenwel dat er heel wat meer problemen zullen opduiken wanneer de IJzeren Rijn onvoorwaardelijk wordt gereïnovéerd. "En dat heeft alles te maken met het feit dat de modernisering van de IJzeren Rijn sowieso zal moeten gekoppeld zijn aan een tweede spoorwegtoegang tot de Antwerpse haven", legt Vandewalle uit. "De huidige spoorwegtrafiek van en naar Antwerpen heeft zijn saturatiepunt bereikt. Het ringspoor rond Antwerpen en de verbinding naar Lier, die aansluit op de IJzeren Rijn, is nu reeds overbezet door enerzijds het personenvervoer zoals de internationale verbinding naar Roosendaal en anderzijds de belangrijke goederenstromen vanuit de haven. Een tweede ontsluiting van de Antwerpse haven lijkt dan ook onvermijdelijk".



al in de buurt van Lier. Met de komst van de dit fietspad zou lopen, zit het er dik in dat

Natuur en landbouw slachtoffer

Precies rond die tweede ontsluiting van de Antwerpse haven 'knelt' het schoentje. De NMBS diende een tracé-voorstel in dat de Antwerpse haven wil ontsluiten langsheen het noordoostelijke deel van de reservatiestrook voor de Grote Ring rond Antwerpen, de zogenaamde A102. Vanaf Deurne zou de nieuwe spoorlijn de E313 volgen om in Ranst naar Lier af te buigen. Bizar genoeg is in de NMBS-plannen geen aansluiting op de IJzeren Rijn voorzien. "Bovendien zou die nieuwe spoorwegverbinding ten noordoosten van Antwerpen enkele zeer waardevolle natuurgebieden doormidden snijden. Ook landbouwgebieden en hele woonwijken worden bedreigd", weet Johan Vandewalle. Eén en ander was voor de Vlaamse Regering dit voorjaar geen bezwaar om haar principiële goed-

Spoorverkeer is achillespees van Antwerpse haven...

Op dit moment brengt de Antwerpse haven zo'n 60% van het Belgische spoorvervoer tot stand. Probleem is dat de Antwerpse haven slechts één spoorontsluiting heeft én daardoor bijzonder kwetsbaar is. Er moet maar één verbinding mislopen en alles loopt gigantische vertragingen op. De belangrijkste goederenstromen vanuit de Antwerpse haven gaan de zuidelijke en oostelijke richting uit. De zuidelijke goederenstroom verloopt nu volledig van

Antwerpen via Lier, Aarschot en Leuven naar Wallonië om via de grensovergangen van Atthus (bij Aarlen) of Erquelines (bij Mons) naar Frankrijk te gaan. De oostelijke goederenstroom verloopt eveneens vanuit Antwerpen via Lier, Aarschot, Diest, Hasselt en Tongeren naar Visé en de grensovergang van Montzen om in Duitsland terug naar het noorden af te buigen richting Mönchen-Gladbach.

keuring te geven aan dit door de NMBS voorgestelde tracé. "Onbegrijpelijk", reageert Johan Vandewalle. "De Vlaamse regering is gewoon gemakshalve akkoord gegaan met het voorstel van de NMBS en heeft de alternatieven nooit terdege onderzocht".

Goederentransport via Gent

En die alternatieven worden door de milieubeweging nochtans al een tijdlang op een schoteltje gepresenteerd. "Om te beginnen moet je er vanuit gaan dat het gebruik van het ringspoor rond Antwerpen heel binnenkort drastisch zal verminderen", verwijst Johan Vandewalle

naar de aan de gang zijnde werken aan het station van Antwerpen-Centraal. "Die spoorondertunneling voor de HST en de daaraan gekoppelde nieuwe HST-lijn Antwerpen-Breda moet ervoor zorgen dat alle personenvervoer op de lijn Antwerpen-Roosendaal van het ringspoor wordt gehouden. Daardoor komt er capaciteit vrij voor goederenverkeer tot Berchem".

Maar de milieubeweging bekijkt de problematiek van de tweede goederenontsluiting van de Antwerpse haven ook in een ruimer perspectief. "De noord-zuid-goederenverbinding vanuit de Antwerpse haven kan ook worden gerealiseerd door binnen



Het prachtige natuurdomein 'Calixberg' in de buurt van Antwerpen. Ook dit fraai stukje natuur wordt bedreigd wanneer de tweede spoorwegtoegang er komt.

het Antwerps havengebied een tweede spoortunnel onder de Schelde aan te leggen", argumenteert Johan Vandewalle. "Op die manier kan het goederenverkeer via het vormingsstation van Merelbeke naar Kortrijk en Frankrijk worden geleid. Het voordeel hiervan is dat je, met uitzondering van die tunnel onder de Schelde, geen aanpassing of uitbreiding van de spoorlijnen nodig hebt. De bestaande lijnen zijn daar immers niet verzadigd". Door de bestaande noord-zuid-verbinding om te leiden, wordt dan voldoende ruimte vrijgemaakt op de bestaande spoorlijn Berchem-Lier. "Het moderniseren van de bestaande lijn Antwerpen-Lier biedt dan voldoende mogelijkheden om de oostelijke goederenstroom af te leiden naar Herentals en de gemoderniseerde IJzeren Rijn zonder nieuwe spoorlijnen aan te leggen", aldus nog Johan Vandewalle. "Om de problemen in Nederland te omzeilen kunnen dan varianten op het oude tracé, bijvoorbeeld via Venlo, gebruikt worden. Er moet dan wel een nieuw stuk spoor aangelegd worden in Nederland. Het moderniseren van de IJzeren Rijn biedt ook mogelijkheden voor

de verbetering van het personenvervoer in het nu zeer slecht bediende Noord-Limburg".

Havenconcurrentie op sporen

Tenslotte is het voor de milieubeweging ook noodzakelijk om de hele discussie omtrent de IJzeren Rijn te bekijken door een Europese bril. Johan Vandewalle wijst erop dat Antwerpen en Rotterdam nog altijd een felle concurrentiestrijd leveren: "Terwijl Rotterdam goede binnenvaartverbindingen met het hinterland heeft, is de kracht van Antwerpen te vinden in de degelijkheid van de spoorverbindingen. Maar nu Rotterdam met de aanleg van de Betuwelijn inspanningen doet om ook zijn spoorverbindingen aanzienlijk te verbeteren en dus trafiek van Antwerps terrein wil wegkapen, doet Antwerpen al het mogelijk om zijn spoorvoordeel verder uit te diepen". De vraag kan dan ook worden gesteld of dergelijke concurrentiestrijd eigenlijk niet ietwat zijn tijd voorbij is? Frank Witlox van de Vakgroep Transport en Ruimte van de UIA vindt alvast van

wel: "Met de IJzeren Rijn als gemoderniseerde goederenlijn, de Betuwelijn als nieuw traject en de bestaande Montzen- en Brabantlijn, zal de Schelde-Rijndelta over vier grote toegangswegen per spoor tot Midden-Duitsland beschikken. En dat is eigenlijk teveel van het goede. Immers, de samenwerking tussen Antwerpen en Rotterdam had tot een zinvoller en globaal goedkopere oplossing kunnen leiden. De uitbouw van de IJzeren Rijn, gekoppeld aan een verbindingstuk tussen de Brabantroute en die IJzeren Rijn, zou alle havens ten goede zijn gekomen". Over enkele weken komt de goedkeuring van de ontwerp-gewestplannen inzake de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven alvast op de politieke agenda. Dan volgt een openbaar onderzoek. Bond Beter Leefmilieu (BBL) zal de huidige gang van zaken alvast aanvechten en lokale bewonersgroepen en milieuverenigingen ondersteunen bij het indienen van bezwaarschriften tijdens dat openbaar onderzoek.

Piet Decoster

foto's: Luc Verhaegen

Haalt IJzeren Rijn containers van de weg?

De heropening van de IJzeren Rijn wordt in beleidsmiddelen verkocht als een milieuvriendelijke oplossing voor het fileprobleem in en om Antwerpen. Maar is dat wel zo? Zullen nieuwe spoorinvesteringen en de heropening van de IJzeren Rijn veel vrucht van de weg halen? In de goederenstromen waar het spoor een hoog marktaandeel heeft (kolen, erts, ijzer- en staalproducten,...) valt nog weinig groei te verwachten. De grote groei wordt verwacht in het stukgoed dat hoe langer hoe meer gecontaineriseerd wordt. Waar in 1994 de Antwerpse haven 24 miljoen ton containers behandelde, zal dit volgens de prognoses meer dan verdubbelen tegen 2015. Nagenoeg de ganse groei van het maritiem transport wordt hiermee op rekening van de containersector geschreven. Het huidige aandeel van het spoor in de aan- en afvoer van containers naar Antwerpen, is vrij gering: slechts 7 %, terwijl het aandeel van het spoor in de totale goederenstroom ca. 20 % bedraagt. Meer dan de helft van de containers die via het spoor worden vervoerd, zijn afkomstig van of bestemd voor Italië of Zwitserland, terwijl deze landen slechts 4 % uitmaken in het totale containervervoer met Antwerpen. Er werden anno '92 meer containers vervoerd



per spoor tussen Antwerpen en Zwitserland of Italië dan tussen Antwerpen en Duitsland of Frankrijk, terwijl de totale containertrafiek met deze laatste landen toch meer dan acht keer zoveel bedraagt dan met Italië en Zwitserland. De containertrafiek met Frankrijk en Duitsland wordt slechts voor resp. 2 en 5 % via het spoor afgewikkeld, naar Zwitserland en Italië wordt ca. 55 % via het spoor vervoerd.

Geen milieuvriendelijke alternatief?

De reden voor de magere spoorprestaties van de containertrafiek met Frankrijk en Duitsland is dat containerspoorvervoer op

afstanden beneden de 500 à 600 km onrendabel is. Nochtans speelt het leeuwenaandeel van het containertransport zich beneden deze afstanden af. Zonder een flankerend beleid dat werk maakt van het doorrekenen van de externe kosten van het wegvervoer zal het wegvervoer op deze afstanden echter 'onklopbaar' blijven. Het aanleggen van nieuwe goederenspoorverbindingen met het achterland zal dan enkel tot gevolg hebben dat nog meer nieuwe lange-afstands-shuttle-diensten per spoor zullen worden ingelegd, ook naar nieuwe ver afgelegen knooppunten in het achterland (Italië, Oostenrijk, Zwitserland, Zuid-Frankrijk, maar ook steeds meer Oost-Europa). Nieuwe spoorinfrastructuur zal er m.a.w. aanleiding toe geven dat meer en meer gebieden zullen worden bediend die nu door andere havens worden bespeeld. Er zal in de eerste plaats extra trafiek aan onze havens worden toegevoegd, i.p.v. dat de bestaande trafiek op een meer milieuvriendelijke manier (meer via spoor) zal worden afgewikkeld. Het achterland van de Antwerpse haven wordt kunstmatig uitgebreid. Met de IJzeren Rijn wordt niet zozeer het wegvervoer beconcurrerd, maar juist andere havens.

Een percolatieveld in je tuin?



Op zaterdag 3 en zondag 4 oktober organiseert de Werkgroep Technologie van Dialoog vzw opnieuw een aantal workshops omtrent de mogelijkheden van individuele waterzuiveringsinstallaties. Zo'n installatie biedt een volwaardig alternatief voor huishoudens, (landbouw)bedrijven, toeristische infrastructuur,... die

i **Dialoog vzw,**
Steunpunt
Kleinschalige
Waterzuivering,
Blijde Inkomststraat 109,
3000 Leuven,
Tel. 016/29.47.28.,
Fax. 016/22.21.31.

gelegen is in gebieden waar een aansluiting op het openbaar rioleringsnet moeilijk is of duur uitvalt. Tijdens de workshops wordt ingegaan op waterzuiveringsmechanismen en vervuilingswaarden, het wettelijk kader, een overzicht van mogelijke systemen, de technieken voor waterbesparing en de werking en aanleg van percolatievelden. Er wordt ook een bezoek gebracht aan werkende installaties en de principes van biologische zuivering worden met kleine didactische opstellingen verduidelijkt. De workshops worden georganiseerd in 't Kasteeltje in Wijgmaal bij Leuven. Op het domein wordt tevens de eigen zuiveringsinstallatie gedemonstreerd. Op zaterdag 28 en zondag 29 november vindt een identieke workshop plaats in de Toren te Watervliet.

Op zoek naar paddestoelen en schimmels

September betekent, naast het obligate koopgedoe tijdens het begin van het schooljaar, traditioneel ook die periode van het jaar waarin de herfst zijn druilerige melancholie voor het eerst tentoonstreeft. En herfst betekent ook paddestoelen. Ga je wel eens wandelen doorheen het bos en wil je wat meer weten over de vele paddestoelen die je hier en daar aantreft? Precies voor dat soort mensen publiceert Hans Vermeulen van de Houtlandse Milieugroep vzw het boek 'Paddestoelen en schimmels van Vlaanderen'. Het werk telt 276 bladzijden en is vooral gericht op

het praktisch gebruik 'in het veld'. De bedoeling is de overgrote meerderheid van de paddestoelen die je bij ons vindt op naam te brengen. Geïnteresseerd? Betaal 650 frank op rekeningnummer 473-8081201-92 van de Houtlandse Milieugroep en je krijgt je exemplaar eerstdaags thuisbezorgd.

i **Houtlandse Milieugroep vzw,**
B. Callewaertlaan 94,
8810 Lichtervelde, Tel. 051/72.35.38.

Wandelen doorheen het Brabantse landschap

Voel je er wel iets voor om op een zondagnamiddag eens te gaan wandelen doorheen de meest noordelijke uitlopers van het golvende Brabantse landschap? Hou dan 20 september vrij in je agenda want dan organiseert de IJsvogel uit Opwijk een natuurwandeling doorheen Brussegem. Een gebied dat reeds van in de vroege Middeleeuwen bekend staat als een romantische streek... Het hele gebied staat op het gewestplan aangeduid als landschappelijk waardevol landbouw- en natuurgebied. De schoonheid van het landschap wordt vooral gevormd door de verspreide bosgebieden die gelegen zijn tussen weelderige akkers en door de verschillende privé-parkgebieden. Verscheidene stukjes holle weg doorkruisen nog het gebied.



i **De IJsvogel vzw,**
Esp 36, 1745 Opwijk,
Tel. 052/37.10.86.,
e-mail: ijsvogel@village.uunet.be

Zin in een job bij WWF...



Het Wereld Natuur Fonds (WWF) is op zoek naar een coördinator educatie (m/v) voor de coördinatie van bestaande projecten, de educatieve steun aan programma's en de uitbouw van nieuwe educatieve projecten. Kandidaten moeten beschikken over een wetenschappelijke vorming inzake educatie of een ruime educatieve ervaring kunnen voorleggen. Ook een grondige kennis van de natuur, de nodige creativiteit en zin voor initiatief zijn vereist. Kandidaten kunnen hun cv voor 15 september opsturen naar het WWF-secretariaat.

i **Wereldnatuurfonds (WWF),**
Annemie Clissen,
Waterloosteenweg
608, 1050 Brussel,
Tel. 02/340.09.99.,
Fax. 02/340.09.33.

of Arbeid en Milieu vzw?

En Arbeid en Milieu vzw zoekt dan weer een coördinator die de organisatorische, administratieve en inhoudelijke verantwoordelijkheid op zich neemt van de werking van dit samenwerkingsverband. Ook de redactie, coördinatie en productie van het tijdschrift en de diverse brochures en dossiers behoort tot het takenpakket van de coördinator. Net als de inhoudelijke en administratieve opvolging van projecten, de opstelling van subsidiedossiers en de organisatie van overleg- en debatactiviteiten. De coördinator kan zelfstandig werken, vlot omgaan met mensen en kan aardig uit de handen met tekstverwerking en database. Voeling met milieu- en vakbeweging en een kennis van ecologische en sociale thema's zijn evenzeer vereist. Kandidaten kunnen voor 11 september een sollicitatiebrief opsturen naar het secretariaat.

i **Arbeid en Milieu vzw,**
Statiestraat 179,
2600 Berchem,
Tel. 03/218.74.72.,
Fax. 03/218.80.77.



Kankerexpert prof. dr.
Nick van Larebeke:



foto: Kristel Peeters

"De impact van milieuvervuiling op onze gezondheid
is **veel groter**
dan overheid en wetenschappers toegeven"



foto: Kristel Peeters

Het stijgend aantal kankergevallen in de buurt van verbrandingsovens, stortplaatsen of verontreinigde sites vormt het trieste bewijs dat heel wat gezondheidsproblemen verband houden met de kwaliteit van ons leefmilieu. Met de recente onheilspellende berichten uit Wilrijk, Sint-Niklaas en Zelzate lijkt het erop dat ook in Vlaanderen de schrik er stevig in zit. Reeds meer dan 20 jaar onderzoekt prof. dr. Nick Van Larebeke, kankerexpert van de Universiteit Gent, die verstoorte relatie tussen gezondheid en milieu. Als voorzitter van de onlangs opgerichte Werkgroep Gezondheid en Milieu van de Vlaamse Gezondheidsraad heeft hij een ongezouten mening over de manier waarop milieuvervuiling onze gezondheid bedreigt. Een gesprek...



? Het voorbije jaar werd, ook in Vlaanderen, een aantal keer pijnlijk aangetoond dat heel wat gezondheidsproblemen eigenlijk kunnen toegeschreven worden aan diverse vormen van milieuverontreiniging. Vindt u dat die impact vandaag de dag wordt overschat?

In geen geval. In sommige Westerse industrielanden, en wellicht ook in België, loop je als man 35% kans om voor je 75 jaar één of andere vorm van kanker te ontwikkelen. Voor vrouwen bedraagt dat ongeveer 25%. Dat hoge kankerrisico is voor minstens 80% te wijten aan de blootstelling aan externe factoren, waaronder milieuvervuiling, hoewel we de precieze impact van deze belangrijke factor niet kennen. De aandacht die de voorbije jaren aan de thematiek wordt besteed, is dus zeker niet onterecht. Je merkt wel een duidelijk verschil in de manier waarop enerzijds het publiek en anderzijds de politieke wereld het probleem benaderen. Heel wat burgers worden rechtstreeks geconfronteerd met een concreet probleemgeval, bijvoorbeeld het gevaar van dioxinedepositie in de buurt van verbrandingsovens. Alleen is de impact van dat afzonderlijke geval op de gezondheid wellicht zeer klein, veel kleiner dan de verontruste burger denkt. Anderzijds is de impact van het geheel van milieuverontreiniging, het zogenaamde 'achtergrondniveau', veel groter dan iedereen denkt. En zeker veel groter dan de overheid en het wetenschappelijk establishment bereid zijn toe te geven.

Sidmar en wegverkeer bakken het te bruin!

? Milieuverontreiniging is uiteraard een vlag die heel wat ladingen dekt. Wat zijn volgens u de meest frappante bronnen van vervuiling die onze gezondheid bedreigen?

De grootste boosdoener is wellicht de luchtvervuiling die wordt veroorzaakt door het wegverkeer. De voorbije jaren is het aantal auto's op de weg in Europa verdubbeld van 61 miljoen in '70 naar 159 miljoen in '95. Motorvoertuigen, auto's in het bijzonder, zijn de belangrijkste bron van luchtvervuiling in de Europese steden. Ook het overdadig vrachtverkeer is een bedreiging voor de gezondheid. Er moet meer gebruik gemaakt worden van spoor en scheepvaart. Het wegverkeer is vooral een probleem omdat gebruik wordt gemaakt van verouderde motoren die zorgen voor

de uitstoot van stikstofoxiden (NOX), zwavel (SO₂), benzeen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en hun derivaten. Vooral benzeen is zeer kankerverwekkend. Uit onderzoek blijkt dat, na correctie voor roken, stedelijke populaties een risico hebben op longkanker dat 50% hoger ligt dan bij bevolking op het platteland. Gezien de enorme densiteit van het verkeer in Vlaanderen is de situatie ook hier zeer ernstig. Toch zou het verkeerd zijn om te denken dat de gevolgen van luchtverontreiniging zich beperken tot de plaatsen waar die het grootst is. Integendeel, PAK's en dioxines worden vaak neergeslagen op allerlei plant-aardige voedingsstoffen waardoor ze via de voedselketen in ons lichaam terechtkomen. Dat betekent dus dat de ziekmakende effecten van luchtverontreiniging niet geconcentreerd zijn op een bevolkingsgroep die toevallig in de buurt van een bron van luchtverontreiniging woont. Ook is het gezondheidsbedreigend effect van ingeademde verontreinigde lucht zeer beperkt wanneer je die vergelijkt met de totale impact die luchtverontreiniging heeft op de volksgezondheid via ingeademde lucht, drinkwater en voeding.

? Vlaanderen scoort ook bijzonder slecht op vlak van dioxineuitstoot in de buurt van verbrandingsovens. Wat is de impact daarvan op onze gezondheid?

Dioxines zijn overduidelijk kankerverwekkend. Maar hun vermogen om ontwikkelingsstoornissen en geboortefwijkingen te veroorzaken, is wellicht nog groter. De vraag is alleen waar de dioxineuitstoot het hoogst is? Ik ben de mening toegedaan dat het debat rond de verbrandingsovens voor huishoudelijk afval teveel op de spits werd gedreven. De dioxineuitstoot van de huishoudelijke afvalverbranding is de voorbije jaren en maanden sterk verminderd, al mag dat dan weer geen argument zijn om geen werk te maken van een potentiële nuluitstoot. Maar het grote zorgkind is volgens mij de dioxineuitstoot van de chemische en petrochemische industrie die de voorbije jaren is blijven toenemen. Een bedrijf als Sidmar bijvoorbeeld betekent in de Gentse Kanaalzone een regelrechte bedreiging voor de volksgezondheid. De dioxineuitstoot die Sidmar realiseert ligt vele malen hoger dan die van een verbrandingsoven voor huishoudelijk afval. Toch vertikt iedereen het om tegen zo'n bedrijf op te treden. Trouwens, dezelfde redenering gaat op voor heel wat andere bedrijven, bijvoorbeeld in de Antwerpse Haven.



Nick Van Larebeke:
"Ons hoge risico op kanker is voor minstens 80% te wijten aan de blootstelling aan externe factoren, waaronder milieuvervuiling".

De lijst is heel lang. Uit experimenten met dieren blijkt dat wellicht 10% van alle scheikundige stoffen in mindere of meerdere mate kankerverwekkend zijn. In de Europese Unie zijn er ongeveer 100.000 scheikundige stoffen op de markt. In de omgevingslucht werden reeds duizenden stoffen geïdentificeerd. Het is dus duidelijk dat duizenden elementen bijdragen tot ons kankerrisico en dat het gezond maken van het leefmilieu geen eenvoudige zaak is.

Uitkijken met pesticiden, asbest,...

? Uw stelling is dat onze gezondheid niet wordt bedreigd door één of twee vervuilende bronnen maar door een veelheid aan factoren. Waar ziet u die nog aanwezig in ons leefmilieu?

Bijvoorbeeld in de absurde manier waarop we in de Westerse wereld onze landbouw hebben georganiseerd. In Europa, en in België in het bijzonder, worden grote hoeveelheden pesticiden gebruikt waarvan nochtans wetenschappelijk vaststaat dat ze zeer gevaarlijk zijn voor de volksgezondheid. Uiteraard weten we van heel wat van die producten op dit moment nog niet waarvoor ze precies schadelijk zijn, maar ondertussen worden ze wel op grote schaal gebruikt. Tegelijk hebben we tarweoverschotten, boterbergen en melkmeren bij de vleet. Een inkrimping van onze te grote veestapel zou ons toelaten om minder maar gezondere gewassen te produceren. Ik ben er in ieder geval zeker van dat volgende generaties onze manier van landbouw als een kapitale vergissing zullen beschouwen. Maar het is inderdaad precies die veelheid aan schadelijke bronnen die onze gezondheid bedreigt. Dat gaat van stofdeeltjes afkomstig van verbrandingsovens of dieselmotoren over giftige asbestvezels en nucleaire energie tot niotioniserende stralingen van hoogspanningslijnen of GSM-telefoons.

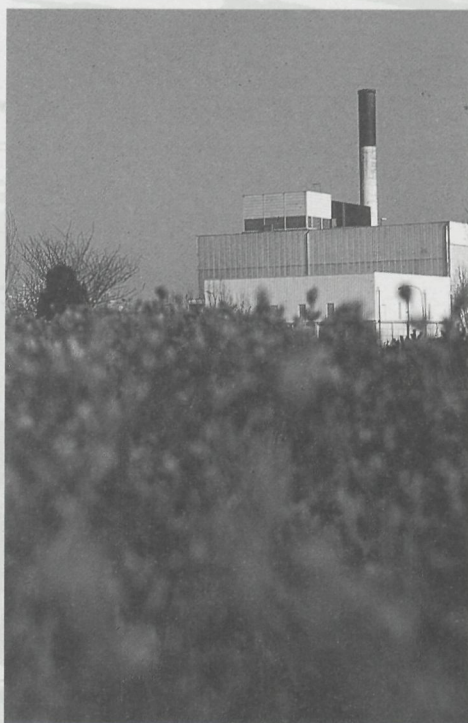
Dioxines, pesticiden, bodemverontreiniging, luchtpollutie,... "Halfweg de jaren '80 hadden de Vlaamse beleidsverantwoordelijken niet de minste interesse voor het belang van milieusanering en kankerpreventie. Ik kreeg toen zelfs een schriftelijk verbod om me nog met kankerpreventie bezig te houden. Enkele frappante dossiers van milieuvervuiling en de daaruit voortvloeiende gezondheidsproblemen hebben daar verandering in gebracht", aldus Nick Van Larebeke.



Fysisch-chemische hygiëne

? Naar analogie met de anti-microbiële hygiëne die in de 19de eeuw de infectieziekten deed dalen, houdt u in dat kader een pleidooi voor een zgn. 'fysisch-chemische hygiëne' waardoor beschaafingsziekten zoals kanker moeten worden aangepakt. Kan u dat wat toelichten?

Die fysisch-chemische hygiëne moet toelaten om onze blootstelling aan reactieve scheikundige of hormoonachtige stoffen en bepaalde stralingen te beperken. Iedereen zou zich voor zichzelf de vraag moeten stellen waarmee hij zoal in contact komt en hoe die blootstelling kan worden verminderd. Vaak gaat het om heel voordehandliggende zaken waar veel mensen niet meer bij stilstaan. Bijvoorbeeld door het gebruik van scheikundige verven en oplosmiddelen zoveel mogelijk te beperken. En, als je ze toch gebruikt, voor voldoende verluchting te zorgen. Door het eten van zwartgeblakerd vis of vlees of beschimmeld voedsel te vermijden. Of ervoor te zorgen dat je geen rook inademt. Of door je blootstelling aan uitlaatgassen te verminderen door je auto goed af te sluiten in tunnels. Om het bij enkele voordehandliggende voorbeelden te houden...



? Maar moet er toch niet meer gebeuren dan de ventilatie van je auto af te zetten? Wie vlak naast een slecht functionerende verbrandingsoven woont, heeft daar wellicht geen boodschap aan. Is fysisch-chemische hygiëne ook en vooral geen zaak van politieke verantwoordelijkheid?

Heel zeker. Fysisch-chemische hygiëne betekent in eerste instantie dat het beleid een kader moet scheppen waarbinnen een mentaliteitsverandering mogelijk moet zijn en overschrijdt de grenzen van de controle en de verantwoordelijkheid van het individu. Concreet houdt dat in dat heel veel producten en procédés vervangen moeten worden door meer geperfectioneerde, minder gevaarlijke en dikwijls duurdere producten en procédés. Je kan bijvoorbeeld een beleidskader scheppen waarbinnen openbaar vervoer en transport per spoor of schip fiscaal worden gestimuleerd en wegverkeer op dezelfde manier wordt afgeremd. Op een ander niveau zal je dingen ronduit moeten verbieden. Bepaalde pesticiden bijvoorbeeld zouden boudweg moeten verboden worden.

Economie aanzwengelen

? Vindt u dat de dualiteit tussen milieu en gezondheid in Vlaanderen voldoende au-sérieux wordt genomen?

Er is zeker sprake van een evolutie. Halfweg de jaren '80 hadden de Vlaamse beleidsverantwoordelijken niet de minste interesse voor het belang van milieusanering en kankerpreventie. Eind '78 richtte ik in het Pasteurinstituut een labo op voor de detectie van kankerverwekkende stoffen. Maar in '84 werden de kredieten daarvoor heel drastisch teruggedroefd, ik kreeg toen zelfs een schriftelijk verbod om me nog met kankerpreventie bezig te houden. Ondertussen is er heel wat veranderd. Enkele frappante dossiers van milieuvervuiling en daaruit voortvloeiende gezondheidsproblemen kwamen aan de oppervlakte. En zowel op federaal als Vlaams niveau werden enkele beleidsmaatregelen genomen. Zo werd eind '96 de Vlaamse Gezondheidsraad opgericht waarbinnen onlangs de Werkgroep Gezondheid en Milieu werd opgericht. Dat was 15 jaar geleden ondenkbaar.

? Toch krijg je vaak de indruk dat het beleid nog steeds te weinig de ernst van de situatie inschat. Van een degelijk ozonbeleid is bijvoorbeeld nog steeds geen sprake en inzake afval is er nog steeds geen beleid dat gericht is op preventie, bijvoorbeeld door een beperking van de stapel verpakkingsmateriaal.

Dat klopt, ik vind het bijvoorbeeld een zeer trieste zaak dat de ekotakswetgeving een dergelijke stille dood is gestorven. Die milieuheffing had een keerpunt kunnen betekenen in de manier waarop het Belgische afvalbeleid is gestructureerd. Als je ziet hoeveel absurde verpakkingen worden geproduceerd en wat de impact van heel wat verpakkingsmaterialen is op onze gezondheid... Al te vaak worden economische argumenten, zoals een verzwakte concurrentiepositie met het buitenland, misbruikt om noodzakelijke maatregelen niet uit te voeren. Terwijl precies de invoering van een schonere technologie, bijvoorbeeld voor auto's of verbrandingsovens, een stimulans en een motor kan zijn voor de economie. Als lid van de Commissie Baeyens heb ik de indruk dat ook binnen de industrie stilaan de overtuiging groeit dat een schone technologie ook economisch een meerwaarde zou betekenen.

? Tot slot: ziet u binnen dat concept ook een rol weggelegd voor de milieubeweging?

Het is belangrijk dat de bevolking met zijn vragen, opmerkingen en klachten naar buiten komt. De milieubeweging moet in dat proces een belangrijke rol spelen. Als wetenschappers kunnen wij beleidsverantwoordelijken informeren over de schadelijkheid van bepaalde producten maar beschikken wij niet over de slagkracht van een sociale beweging om bepaalde beleidsbeslissingen af te dwingen. De milieubeweging kan dat wel en moet zich op vlak van milieu en gezondheid in die zin laten gelden. De oprichting van een Centraal Meldpunt Milieu en Gezondheid door minister Demeester is op zich bijvoorbeeld een goede zaak maar misschien valt er ook iets te zeggen voor een soort meldpuntennetwerk dat door burgers zelf wordt bemand. De gezondmaking van het leefmilieu komt er maar als de milieubeweging die vraagt en als sociale beweging in dat debat sterk genoeg staat.

Piet Decoster





Industrieel erfgoed op het internet

12

Dit jaar bestaat de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie (VVIA) vzw 20 jaar. En dat wordt o.m. gevierd met de introductie van een eigen website waarmee de VVIA de werking van haar werkgroepen en musea nog meer bekendheid wil geven. De voorbije jaren ontpopte de VVIA zich tot spreekbuis van de industriële archeologie in Vlaanderen. Zo was zij de eerste vereniging in Vlaanderen die industrieel-archeologische stadswandelingen organi-

seerde en bracht zij als eerste thema's zoals de herbestemming van industriële gebouwen en industrieel toerisme op de agenda. De VVIA organiseert ook regelmatig studiedagen, bijvoorbeeld omtrent de mogelijkheden van een gemeentelijk beleid inzake industrieel erfgoed. Nu is er dus de gloednieuwe VVIA-website met informatie over de eigen federatie én tal van interessante links naar andere sites die verband houden met industriële archeologie.

i Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw,
Postbus 30, 9000 Gent, <http://www.conservare.be/via/viahome.htm>

Milieuvriendelijke karweizeep maakt alles schoon



U heeft ook wel eens vuile handen die met gewone zeep niet of nauwelijks schoon te maken zijn? Verf-, smeer- of olieplekken die je maar niet wegstrijkt? Misschien probeert u dan maar eens de nieuwste karweizeep die Ecover onlangs op de markt gooide. Bedoeling van de karweizeep is, uiteraard, dat je handen in een wip weer helemaal schoon zijn. Daarvoor rekent Ecover op een combinatie van ecologische detergënten en schurende bestanddelen zoals houtmeel van beukenhout en gemalen kokosnootschalen. Het houtmeel absorbeert het vuil zo sterk dat het niet meer vrijkomt. De detergënten zorgen dan weer voor de vorming van een aangenaam, crèmeachtig schuim en de ontvettende werking van de karweizeep. Geen

sprake dus van agressieve solventen, petrochemische detergënten of harde plastic korrels die doorgaans worden gebruikt in de bestaande karweizepen en wel eens vaker aanleiding zijn voor huidirritatie, kloven, ... Het nieuwste telgje uit het

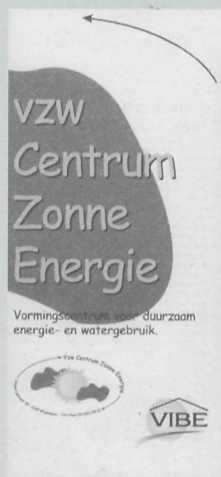
Ecovergamma is bovendien gebaseerd op hernieuwbare grondstoffen en worden snel afgebroken in onschadelijke ele-

menten. En de nieuwe karweizeep zit ook verpakt in een uiterst handige en hygiënische tube waardoor het product makkelijk te doseren is en langer houdbaar is. De Ecover-karweizeep is geschikt voor dagelijks gebruik. Zowel voor de professioneel in garages, machineerwerkplaatsen, schilderateliers, ... als voor de hobbyist die in elk van ons schuilt...

i Ecover,
Industrieweg 3, 2390 Malle,
Tel. 03/309.25.00., Fax. 03/311.72.70.

Nieuw vormingscentrum voor duurzaam energie- en watergebruik

België staat aan de top van de grootste energiegebruikers en verbruikt massaal conventionele brandstoffen. Nochtans zijn er voldoende alternatieven. Passief en actief gebruik van zonne-energie bijvoorbeeld. In ons land wordt deze energievorm nog maar weinig toegepast en niet gewaardeerd zoals het hoort. Daar wil het Centrum Zonne-energie (CZE) vzw iets aan doen. Door de organisatie van voordrachten, cursussen en info-avonden wil CZE vzw het ruime publiek sensibiliseren voor alternatieve energie. Tegelijk wil de nieuwe organisatie ook advies en begeleiding geven bij grotere projecten en assisteren bij de samenstelling van educatieve pakketten terzake. Ook de technische ondersteuning bij de uitwerking van zonne- of regenwatersystemen beschouwt CZE vzw tot één van zijn taken. Net als de opleiding van specifieke doelgroepen zoals architecten, installateurs, vaklui en industriëlen. CZE vzw is ervan overtuigd dat zonne-energie en regenwater overal kunnen bijdragen tot meer kwaliteit in het leven. De gloednieuwe organisatie engageert zich ertoe om voor elke vereniging, milieuorganisatie, vakgroep, school of geïnteresseerde groep een aangepast programma te brengen met duidelijke en betrouwbare informatie.



i Centrum Zonne-Energie (CZE) vzw,
Stokerijstraat 30,
2110 Wijnegem,
Tel. & Fax. 03/353.39.16.

Flessen vullen voor een beter leefmilieu

Vlaanderen maakt werk van groene tewerkstelling



Werk en milieu. Beide worden wel eens vaker als aan elkaar tegengestelde polen voorgesteld. In de praktijk is dat echter lang niet altijd het geval. Zinnvolle tewerkstelling en aandacht voor milieu gaan perfect samen. Ook in Vlaanderen. Arbeid en Milieu vzw ijvert al enkele jaren voor een dialoog tussen beide actoren en presenteerde onlangs een interessant boekje. Met daarin de levendige verhalen van enkele tewerkstellingsprojecten waar milieu en arbeid zinvol worden gecombineerd. Milieurama ging op bezoek en brengt deze en volgende maand verslag uit...



Vooraleer je het weet, is jouw PC vandaag de dag 'voorbijgestreefd'. Ook afgeschreven? In geen geval. Heel wat componenten kunnen nog worden hergebruikt. Ook dit opent heel wat perspectieven voor groene tewerkstelling.

Het gemeentelijk containerpark aan de Kouter in Snellegem, een plattelandsgemeente in de Brugse rand. Dit is de uitvalsbasis van Volterra, een opleidingsproject voor langdurig werklozen waar jaarlijks 2.000 ton glas wordt bijeengebracht uit de verste uithoeken van West-Vlaanderen. Net geen 4 miljoen flessen, waarvan ongeveer de helft na verloop van tijd opnieuw de deur uitgaat. Klaar voor hergebruik. "Volterra werd in mei '95 opgericht als leerwerkopleiding voor mensen die het door allerlei omstandigheden moeilijk hebben om werk te vinden op de normale arbeidsmarkt", vertelt coördinator Koen Willems. "Die mensen komen meestal bij ons terecht via de VDAB of het OCMW. Het is de bedoeling dat ze binnen Volterra een jaar lang meedraaien om dan in een 'echt' bedrijf aan de slag te kunnen gaan".

Volterra haalt overal in West-Vlaanderen lege flessen op en werkt daarvoor samen met 4 Westvlaamse intercommunales, samen goed voor zo'n 40 containerparken. "De afspraak is dat we met Volterra op die parken alleen de groene wijnflessen ophalen in speciaal daarvoor bestemde draadcontainers", aldus nog Koen Willems. "Die inzameling via containerparken verloopt heel vlot en is onze voornaamste bron van flessen". Maar niet de enige. Volterra heeft eveneens een overeenkomst met een 50-tal horecaken uit de Brugse binnenstad om ook hun gebruikte glazen flessen op te halen. Liep dat systeem aanvankelijk wat uit de hand, het binnengebrachte glas was vaak nogal smerig en onvoldoende gesorteerd, dan is deze service momenteel één van de succesnummers van Volterra: "Bedoeling is om naar de toekomst toe ook elders in West-Vlaanderen glazen flessen te gaan ophalen bij horecabedrijven. Met Volterra ontdekten we op dit vlak zeker een gat in de markt", aldus een enthousiaste Koen Willems.

Energie sparen

Blijft natuurlijk de vraag wat Volterra met het ingezamelde glas aanvangt? "De flessen worden door onze medewerkers eerst gesorteerd", legt Koen Willems uit. "Want tussen de ingezamelde flessen zitten nog steeds een grote hoeveelheid retourflessen en flessen die niet meer bruikbaar zijn. Met de retourflessen kunnen we terecht bij Colruyt en Delhaize, het breukglas vertrekt naar een specifiek bedrijf dat het schoonmaakt, verbrijzelt en hersmelt". Dat breukglas is trouwens niet noodzakelijk gebroken. Het gaat hier ook om flessen waarvan de bottelarij gevestigd is in Chili,



14

CARTOONIST: EEN MILIEUVRIENDELIJK BEROEP

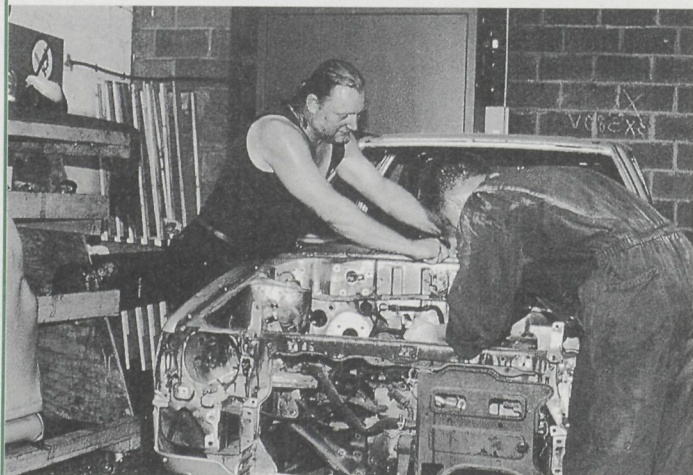
CONSTANTE RECYCLAGE VAN OUDE MOPPEN!



Bulgarije of Zuid-Afrika. De flessen die goed worden bevonden voor hergebruik worden netjes per soort gesorteerd. Klaar voor hergebruik. "En daarvoor werken we samen met een bedrijf uit het Noord-Franse Séclin dat de flessen dan verder verdeelt naar bottelarijen waar ze gespoeld en hervuld worden", aldus nog Koen Willems. "Deze manier van werken heeft ontegensprekelijk een belangrijk milieuvoordeel. We sparen heel wat energie uit omdat de flessen niet worden gebroken en het glas niet wordt gesmolten en hervormd. Bovendien vermijden we door onze manier van werken ook heel wat onnodige kilometers". Uiteraard is hergebruik van glazen flessen op milieuvlak een goede zaak. En Volterra levert daar een aardige bijdrage aan. In '96 werd in West-Vlaanderen 25.968.000 kg glas selectief ingezameld. Eén en ander betekent dat het aandeel van Volterra in de selectieve inzameling van glas 7,5% bedraagt. Meer dan 3% van het in West-Vlaanderen opgehaalde glas wordt op die manier dankzij Volterra hergebruikt. "Maar ook op vlak van tewerkstelling levert Volterra aardige resultaten", voegt Koen Willems eraan toe. "Iedereen die de opleiding afrondt, en dit is ongeveer 70%, kan rechtstreeks overstappen naar een andere tewerkstelling. De werknemers worden nog een jaar nadat ze Volterra hebben verlaten, intensief begeleid".

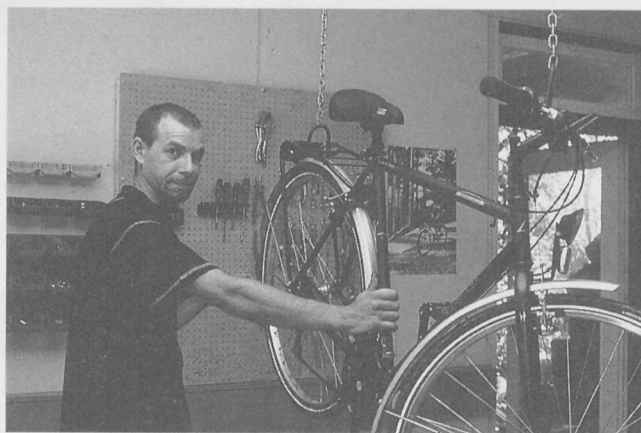
Van auto naar karkas

Een gelijkaardig initiatief, maar dan actief in de autorecyclage, is Educator. Ergens tussen de Antwerpse havensilo's werd in juli '94 een project opgestart om langdurig werklozen te helpen in hun zoektocht naar een job in een industrieel bedrijf. Met een zeer doelbewuste en professionele aanpak is Educator erin geslaagd om



in de praktijk te bewijzen dat een combinatie van autorecyclage en tewerkstelling perfect mogelijk is. "Wist je dat in België jaarlijks zo'n 350.000 wagens buiten gebruik worden gesteld", gooit Educator-coördinator Luc Lebon ons prompt voor de voeten. "Maar van die gigantische afvalberg wordt er momenteel slechts een heel kleine fractie gerecycleerd of gerecupereerd. Nochtans lezen we in een studie van Belauto dat het op termijn mogelijk moet zijn om 95% van een auto te recyclen". Educator wil die doelstelling vandaag al zo dicht mogelijk benaderen. "Jammer genoeg is de recyclage van wagens weinig winstgevend", merkt Luc Lebon op. "Educator wil echter bewijzen dat autorecyclage misschien rendabel maar toch evenmin verlieslatend is. Zeker niet als je de sociale en ecologische winst meerekent".

Verkeersvrije binnenstad? Een job bij de fietskoerierdienst!



Zowel Volterra als Educator zijn twee voorbeelden van tewerkstellingsprojecten waarbij wordt gepoogd om langdurig werklozen, jongeren en bestaansminimumtrekkers opnieuw uitzicht te bieden op een baan in het 'reguliere' arbeidscircuit. In de praktijk wordt een deel van die opdracht uitgevoerd door de OCMW's en de PWA's. Op beide terreinen beweegt de laatste tijd nogal wat. De OCMW's worden gestimuleerd om bestaansminimumtrekkers aan een baan te helpen, en bij buurtdiensten zoekt men naar een regularisatie en betere doorstroming van de PWA's. Telkens wordt milieuzorg daarbij als een prioritair domein beschouwd waarin banen kunnen worden gecreëerd. Sinds begin '98 kunnen OCMW's, andere overheidsinstellingen maar ook privé-ondernemingen rekenen op een fikse ondersteuning wanneer ze bestaansminimumtrekkers tewerkstellen in 'milieuvriendelijke' banen. "Toch is het niet de bedoeling om vrijblijvende cadeaus te doen aan bedrijfsleiders of om reguliere arbeidsplaatsen te verdringen", verduidelijkt Bram Claeys van Arbeid en Milieu vzw. "Maar dergelijke maatregelen zijn zeker een stap in de goede richting".

Voor Arbeid en Milieu vzw is het duidelijk dat ook de lokale besturen een rol te spelen hebben inzake de creatie van milieuvriendelijke tewerkstelling. Bram Claeys: "Een mobiliteitsplan of een afvalvoorkomingsplan, een brochure over groencompostering of energiebesparing in het gezin. Het zijn allemaal middelen om milieuproblemen onder individuen bespreekbaar te maken. Een zonneboilerpremie kan de vraag naar energiebesparende renovatie of nieuwbouw stimuleren. Een regenwaterpremie doet hetzelfde voor de bouw van regenwaterputten. En het autovrij maken van de binnenstad schept werk voor koerier- en vrachtdiensten per fiets".



Jaarlijks worden in België zo'n 350.000 wagens buiten gebruik gesteld. Slechts een klein deel daarvan wordt fatsoenlijk gerecycleerd. Toch is het technisch mogelijk om 95% van een auto te recycleren. Beter dan ze hier doen dus...

Een binnengekomen autowrak wordt bij Educator gewoon stelselmatig uit elkaar gehaald. Wat nog bruikbaar is, wordt opzij gelegd voor verdere verkoop aan verdelers. Wat niet meer bruikbaar is, maar wel nog kan worden hersmolten en gerecycleerd, wordt gesorteerd naar grondstof. "In een eerste fase zorgen we voor de 'drooglegging' van de auto", doet Luc Lebon zijn verhaal. "Dat betekent dat alle vloeistoffen worden opgevangen in aparte reservoirs. De volgende stap bestaat uit het verwijderen van alle interieur en externe accessoires. Eigenlijk komt dat er gewoon op neer dat we alles losmaken en weghalen wat makkelijk te verwijderen is. Bijvoorbeeld ook autoruiten die nog intact zijn. Die worden apart gehouden en zorgvuldig verpakt in polyurethaanschuim dat uit de zetels wordt gehaald". Vervolgens wordt het motorblok van het koetswerk gescheiden zodat enkel nog een blok staal overblijft. Deze autokarkassen worden naar een shredderinstallatie gebracht waar het wrak wordt vermalen en het ijzer, staal en aluminium wordt gesorteerd. Tenslotte worden in het bandenstation de banden gescheiden van hun velgen.

Werk aan de winkel!

Arbeid en Milieu vzw pleit voor de aanwerving, binnen het OCMW, van projectontwikkelaars die in nauwe samenwerking met de sociale dienst en de tewerkstellingsdienst, en dus met de arbeidsbemiddelaars, werk maken van het ontwikkelen van groene werkgelegenheidsprojecten. De ervaring in een aantal OCMW's wijst verder uit dat samenwerking met andere partners heel goed mogelijk is en kan gaan van het leren van tot het aansluiten bij bestaande initiatieven uit de privé- of de sociale economie. Op korte termijn kan een OCMW werkgelegenheid creëren door de realisatie van bijvoorbeeld groene (ver)bouwwerkzaamheden, fietsherstelwerkplaatsen, bosbeheer...

60% vindt nieuwe baan

Ook Educator scoort goed op vlak van tewerkstelling.

"Afgestudeerde cursisten kunnen in heel wat segmenten van de arbeidsmarkt terecht", aldus een overtuigde Luc Lebon. "Mensen die een tijdlang bij Educator hebben gewerkt, hebben zicht op een job in de metaal- en kunststofverwerking, de autobranche, de recyclagesector, overslag- en distributiebedrijven, de transportsector,... In ieder geval is de cursist na zijn opleiding beter gewapend voor de strijd om een job dan voordien". 60% van de cursisten vindt na afloop een baan. De goede doorstromingskansen hebben tot gevolg dat de cursisten bijzonder gemotiveerd zijn.

Toch heeft Educator niet altijd reden tot juichen. "De wereld van de autosloop en de autokerkhoven is klein en de concurrentie is er bikkelaar", legt Luc Lebon uit. "Zonder subsidies is autorecyclage op dit moment niet rendabel. Eén van de oorzaken hiervan zijn de te lage stortkosten waardoor het voordeliger is om te storten dan om te hergebruiken en te recyclen. Om een sloopstraat leefbaar te maken, zou die stortprijs dus drastisch de hoogte in moeten. Het wordt tijd dat de overheid dat beseft". Toch is de kans reëel dat er op korte termijn werk zal worden gemaakt van autorecyclage op grotere schaal. In het Vlaamse Reglement op Afvalvoorkoming en -beheer (Vlarea) is de terugnameplicht immers voorzien. En dat betekent dat er naar de toekomst toe een groeiende vraag zal zijn naar mensen die kaas gegeten hebben van autodemonterende en -recyclage.



Het boek 'OCMW: Openbaar Centrum voor Milieu en Werk'

is een uitgave van Arbeid en Milieu vzw, Stationsstraat 179, 2600 Berchem, Tel. 03/218.74.72., Fax. 03/218.80.77.

"Uitbreiding luchthaven Deurne In strijd met Structuurplan"



Vlaamse regering vliegt haar eigen beloften voorbij.

De problematiek van de regionale luchthavens stond de voorbije weken weer volop in de belangstelling. Vooral de verlenging van de startbaan in Deurne en een hersenspinsel van de Antwerpse havenscenen Delwaide om de voormalige Navo-luchthaven van Malle om te toveren tot een internationale cargo-luchthaven zorgde voor de nodige deining...

Het begon op vrijdag 24 juli met een beslissing van de Vlaamse regering om verder onderzoek te laten uitvoeren omtrent de verlenging van de landingsbaan van de luchthaven van Deurne. De Vlaamse bewindsploeg gaat ervan uit dat een verlenging van de startbaan het 'enige valabele alternatief' is voor de luchthaven. Een bizarre beslissing, vooral omdat zowel de Vlaamse regering als het Vlaamse parlement vorig jaar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen goedkeurden. En volgens dat Structuurplan kan een optimalisering van de luchthaven 'onder geen beding een uitbreiding van de luchthaven betekenen'.

De aap werd opnieuw uit de mouw getoerd toen een aantal socio-economische groepen, naar aanleiding van 75 jaar Sabena, de gelegenheid te baat nam om nog maar eens de uitbreiding van de luchthaven van Deurne te bepleiten. Zelfs minister-president Van den Brande vond het nodig om de Antwerpse zakenbelangen bij te springen. "Nochtans blijkt uit alle beschikbare studies dat het economische belang van de luchthaven relatief gering is", nuanceert Erik Grietens van de Stedenbouwwacht. "De verdere exploitatie is en blijft verlieslatend voor zowat 67 miljoen per jaar. Alleen een zeer dure piste-verlenging en een onrealistische spectacu-

laire groei zou de verliescijfers kunnen wegwerken. Maar dan wel ten koste van veel extra milieuproblemen".

Structuurplan lege doos?

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) kwam tot stand na jarenlang denken en onderzoekswerk, doorliep verschillende inspraakprocedures en legt de doelstellingen voor het ruimtelijk beleid voor de volgende tien jaar vast. Met dit Structuurplan zou volgens de Vlaamse regering afgestapt worden van de ruimtelijke ordening van de vraag en uitgegaan worden van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. "Voor de toekomst van de luchthaven moet men volgens het Structuurplan rekening houden met de HST die mikt op dezelfde relaties op middellange afstand", weet Erik Grietens. "De luchthaven van Deurne is immers vooral gericht op Europese bestemmingen, net zoals de HST. Internationale vluchten worden dan ook beter geconcentreerd op Zaventem. Trouwens, die nationale luchthaven bevindt zich op amper 35 km afstand van Deurne".

Maar de luchthaven van Deurne heeft ook een aantal andere nadelen. Die ook in het Structuurplan worden onderkend. Erik Grietens: "Het gebrek aan ontsluiting, een laagwaardige omgeving voor luchtvaart-



Volgens het Structuurplan Vlaanderen is een uitbreiding van de luchthaven van Deurne niet verantwoord.



Foto Frans Geys

Uit alle studies blijkt dat het economische belang van de luchthaven van Deurne zeer gering is. De verdere exploitatie is en blijft verlieslatend voor zowat 67 miljoen per jaar...

activiteiten en de uiterst beperkte draagkracht van de ruimte. Vooral op milieuhygiënisch en ruimtelijk vlak. Door de ligging in een sterk en dicht bebouwd stedelijk gebied zou bij uitbreiding de ruimtelijke structuur onherroepelijk worden aangetast". Volgens het Structuurplan is uitbreiding dan ook niet verantwoord noch gewenst en moet de bestaande bouwvrije zone in het verlengde van de luchthaven blijven bestaan.

Diamant op de trein

Voor de huidige transporten vanuit Deurne zijn dus makkelijk volwaardige

alternatieven beschikbaar. Zo is er de nog uit te bouwen HST-verbinding vanuit Antwerpen en de nationale luchthaven van Zaventem. "Het zo gekoesterde en opgeklopte diamanttransport kan zonder veel kosten en tijdverlies via Zaventem verlopen", merkt Erik Grietens op. "Of kunnen diamanthandelaars niet met de trein reizen misschien?". De middelen die nodig zouden zijn voor het bijpassen van het exploitatieverlies, de modernisering en voor een eventuele pisteverlenging in Deurne kunnen volgens de milieubeweging beter worden geïnvesteerd in de verdere verbetering van de rechtstreekse spoorverbindingen

tussen Antwerpen en Zaventem. "En in de nabestemming van het luchthaventerrein als woon- en parkgebied, zoals dat op het gewestplan is aangeduid", aldus een misnoegde Erik Grietens.

Vraag is alleen wanneer alle betrokken politici deze argumenten, die ze bovendien zelf hebben goedgekeurd, eindelijk onder ogen durven zien? "Je kan het bezwaarlijk ernstig noemen dat de Vlaamse regering nu snel een paar studies laat uitvoeren die moeten aantonen dat een verlenging van de startbaan een economische noodzaak is, zonder dat de luchthaven zelf fundamenteel in vraag gesteld wordt", vindt BBL-beleidscoördinator Rik De Baere. "De pleidooien voor de uitbreiding van de luchthaven Deurne zijn immers achterhaald en voor een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbaar. Beter zou zijn door een alternatief verkeersbeleid de totale afbouw van het luchtverkeer in Deurne voor te bereiden. Nu blijkt echter dat de Vlaamse regering andermaal zwicht voor de economische lobbygroepen en opnieuw dreigt te vervallen in de oude ruimtelijke cultuur: de ruimtelijke ordening van de vraag".

"Een vrachtluchthaven in Malle?"

Dat nooit!"

Een zeehaven koppelen aan een vrachtluchthaven.

Het lijkt op het eerste zicht een ietwat vreemd idee.

Niet zo voor de Antwerpse havenschepen Leo Delwaide die half augustus de idee opperde om op de voormalige

NAVO-luchthaven van Malle een intercontinentale vrachtluchthaven uit de bouwen.

Zowel vriend als vijand stonden erbij en luisterden ernaar...

Woensdag 12 augustus. In het kader van de nakende beslissing van de Vlaamse regering over de toekomstige exploitatie van de luchthaven van Deurne, laat directeur-generaal Eddy Bruyninckx van het Antwerpse Havenbedrijf weten geïnteresseerd te zijn om 'als privé-partner te investeren in een 'Antwerp City Airport Deurne'. Maar er is meer. Bruyninckx ziet ook wel iets zitten in de synergiemogelijkheden tussen een zeehaven en een vrachtluchthaven. Bijvoorbeeld op de voormalige Navo-basis in Malle. En ook de Antwerpse havenschepen Leo Delwaide reageerde meteen enthousiast. Beide heren kwamen prompt met het voorbeeld van intercontinentale fruittrafiek op de proppen: "Daarvoor zijn er periodes met kleine volumes en hoge prijzen. Dan kan luchtvervoer interessanter zijn dan maritiem transport, dat zijn rol weer opeist als de volumes groter worden".

Wordt het anders vrij rustige Malle binnenkort overvlogen door flink uit de kluiten gewassen vrachtliegtuigen? Zo'n vaart zal het allicht niet lopen. Nadat het nieuws werd bekendgemaakt, regende het vanuit diverse hoeken verraste tot verbolgen reacties. Voor burge-

meester Harry Hendrickx van Malle is het alvast duidelijk dat het Navo-vliegveld nooit kan worden uitgebouwd tot een internationale vrachtluchthaven. "Soortgelijke voorstellen zijn tientallen jaren geleden al eens geopperd. Maar het kan niet de bedoeling zijn dat één van de weinig ongeschonden plekken in de stille Kempen

daarvoor wordt ingepalmd". Ook Bond Beter Leefmilieu (BBL) kantte zich onmiddellijk en formeel tegen de plannen. BBL-beleidscoördinator Rik De Baere: "Dit hersenspinsel van havenschepen Delwaide zal voor een pak geluidsoverlast zorgen en is bovendien volstrekt in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen". Volgens de milieubeweging heeft één en ander ook te maken met het feit dat steeds meer goederentransporten via de lucht gebeuren. "Op kerosine moeten nog steeds geen accijnzen worden betaald en daardoor is luchttransport uiteraard veel goedkoper", verduidelijkt Rik De Baere. "Het havenbedrijf ziet om die reden heel wat potentiële klanten vertrekken naar de goederenluchtvaart. Wellicht wil het havenbedrijf met dit initiatief ook een poging doen om daarvan zijn graantje mee te pikken".

DE MILIEUBIBLIOTHEEK VAN BBL

De milieubibliotheek is open elke maandag en dinsdag van 9 tot 12 en van 14 tot 17 uur. Op woensdag en donderdag alleen na afspraak. Je kan er meer dan 13.000 boeken en tijdschriften inkijken, er wordt echter niets uitgeleend. Beperkte documentatieaanvragen, zoals kopieën van tijdschriftenartikels, 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 milieubibliotheek. Nagenoeg alle Nederlandse uitgaven kan je bestellen bij MilieuBoek, Postbus 18169, NL-1001 ZB Amsterdam, Tel. 00.31.20.624.49.89. MilieuBoek heeft een Belgisch rekeningnummer. Publicatielijsten rond bepaalde thema's kan je steeds aanvragen bij het BBL-secretariaat.

De leefbaarheid op aarde: Global change: met welke toekomst?



R. Weiler en D. Holemans (red), Garant, Leuven, 1997, 193 p., ISBN 90-5350-533-4, prijs : 690 fr.

In dit boek tracht een team van experts een antwoord te geven op enkele belangrijke vragen aangaande ons leefmilieu. Wat gebeurt er met ons milieu, verandert het en waarom? Kan de bodem nog voldoende voedsel produceren voor 8 à 10 miljard mensen? Voor welke problemen zorgt de toegenomen verstedelijking? Het geheel wordt afgerond met een antwoord op de vraag of de uitdaging van de milieucrisis leidt tot een actief burgerschap.

Bedrijfsinterne milieuzorg in Vlaanderen: een analyse van het Decreet van 19 april 1995

A. Roef, Kluwer Rechtswetenschappen, tel: 03/360.03.54, 1996, 190 p., ISBN 90-5583-230-8, prijs: 2.450 fr. bestelcode BVL VB 0190

André Roef, bedrijfsjurist bij een groot Duits bedrijf maakt een gedetailleerde rechtsvergelijking tussen de naar het bedrijfsleven gerichte 'Bedrijfsinterne Milieuzorg' en de overeenkomstige bepalingen uit het Duitse recht. Na de bespreking van de inhoudelijke bepalingen van het Decreet volgt een beoordeling van dit Decreet. Volgens de auteur is het Decreet een stap in de goede richting maar niet verregaand genoeg en teveel gericht op de handhaving van de bestaande wetgeving.

Communicatie en maatschappelijke acceptatie van het milieubeleid: een onderzoek naar de houding ten aanzien van de 'dure afvalzak' in Barendrecht

Puk van Meeeren, 1997, 290 p., ISBN 90-5485-659-9, prijs : 25 gulden, te bestellen bij Communicatie en Innovatie Studies, Wageningen Agricultural University, tel: 00.31.317.48.43.10

Dit proefschrift handelt over de communicatieve aspecten die het milieuedrag beïnvloeden: de mogelijkheden en ook de onmogelijkheden die eraan verbonden zijn. In het theoretisch gedeelte wordt de effectiviteit van voorlichting op milieuedrag bestudeerd. Het onderzoek werd verricht in Barendrecht, na de invoering van de dure vuilniszak. Na de conclusies volgen nog enkele kritische beschouwingen.

Verleidelijke groei: kroniek van duurzaam Nederland

NCDO, Amsterdam, tel : 00.31.20.550.35.55, 1998, 175 p., ISBN 90-391-0765-3

Dit is de vijfde kroniek van duurzaam Nederland. Deze kroniek handelt over het spanningsveld tussen economische groei en een kwaliteit van leven die sociaal en ecologisch vol te houden is. Er staan drie verleidingen centraal: een wereld waarin nauwelijks grondstoffen en energie worden verbruikt, waarin een ware vrije markt heerst die ieder het zijne geeft en waarin de natuur en de biologische verscheidenheid behouden blijven. 11 auteurs leveren een bijdrage aan dit werk omtrent duurzame ontwikkeling.

advertentie

*Natuurlijke Franse en Italiaanse wijnen
De betere kwaliteitswijnen gemaakt met respect voor
het milieu, de gezondheid en de consument*

Gecontroleerde teelt zonder enige bespuiting met giftige stoffen



DE SPECIALIST IN EXCLUSIEVE WIJNEN
uit BIOLOGISCHE en BIODYNAMISCHE teelt

Rechtstreekse invoer uit alle grote FRANSE wijnstreken en ITALIE
Een selectie van 80 wijnen afkomstig van 30 wijnbouwers

WELKOM OP DE DEGUSTATIEDAGEN

In October : op 3, 4 en 5 - 10, 11 en 12 - 24, 25 en 26 (14-19 u)

Vraag vrijblijvend prijslijst en documentatie

Wegbeschrijving: via E 313 (afrit Massenhoven) of E 34 (afrit Zoersel) : voorbij winkelcentrum Rodendijk - na MEUBLO/SELFMADE 1^{ste} dreef links (Zoerselbosdreef = doodlopend!) ten einde = Ten Hoflaan

BIOTIEK BVBA 2980 Zoersel

Ten Hoflaan 22 Tel 03-3122438 - Fax 03-3125914

Inventarisatie van kleinschalige en individuele waterzuiverings-systemen in Vlaanderen.

AMINAL, Brussel, tel: 02/550.20.64 - 60, 1998, prijs : 400 fr.

De werkgroep LEVEN van de Technologische Hogeschool Leuven maakte in opdracht van AMINAL, afdeling Water, een inventarisatie van de kleinschalige en individuele waterzuiveringssystemen in Vlaanderen. Er werd dan een onderverdeling gemaakt naar gebruikte zuiveringstechniek. Per techniek werd dan een technische fiche opgemaakt en een praktijkvoorbeeld gegeven. Deze inventarisatie heeft als doel een overzicht te geven van de op dit ogenblik in Vlaanderen te verkrijgen systemen voor individuele afvalwaterzuivering. Ze is bedoeld voor zowel overheidsinstanties, particulieren en bedrijven die hun huishoudelijk afvalwater willen behandelen.

Beleidsverkenning landelijk gebied 21ste eeuw: werkdocument van het ministerie van LNV

Ministerie van LNV, Den Haag, 1997, 46 p., te bestellen bij Ministerie van LNV, PB 20401 - 2500 EK Den Haag - Nederland

De verschillende opties voor ontwikkelingen in het landelijk gebied worden in deze gids aangeboden. Die keuzes hebben verstrekkende gevolgen en een politieke/bestuurlijke lading. Deze brochure is bedoeld als handreiking en als uitnodiging om eigen wensen en verwachtingen ten aanzien van het landelijk gebied uit te spreken en de dialoog met anderen aan te gaan.

advertentie

Ahrend Samko:
Alles voor kantoor, voordelig en snel

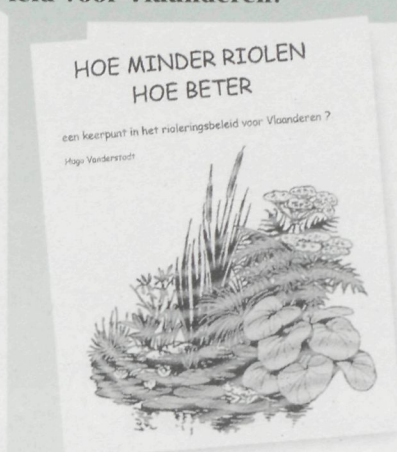
**Kantoorartikelen
Computer supplies
Drukwerken**

9000 produkten in stock
Ahrend Private Labels
Merkartikelen
Alternatieve produkten
Milieuvriendelijke produkten

**Snelle en fijnmazige
distributie nationaal
binnen 24 uur.**

ahrend
Ahrend Samko Office Supplies
Spinnerijstraat 12 9240 Zele
Tel.: (052) 454 200 - Fax: (052) 454 201

Hoe minder riolen, hoe beter: een keerpunt in het rioleringsbeleid voor Vlaanderen?



Hugo Vanderstadt, Ecobooks, tel: 052/37.11.38, 1998, 89 p., prijs : 400 fr.

De auteur stelt voor om in de landelijke gebieden het afvalwater te laten zuiveren door plantensystemen en geen nieuwe riolen meer te bouwen. Riolen bieden onder meer volgende ecologische nadelen: verdroging, wateroverlast, vervuiling door overstorten. Door minder riolen te bouwen zou verdroging tegengegaan worden. Tevens pleit de auteur voor een scheiding van regenwater en afvalwater.

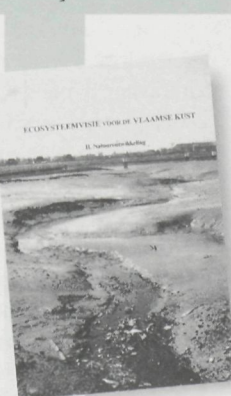
Doorbraak naar de toekomst: industriële oplossingen voor maatschappelijke problemen



Gunter Pauli, VUB-press, 1998, 246 p., ISBN 90-5487-188-1, prijs : 695 fr. te koop in de betere boekhandel

Dit boek is een pleidooi om industriële productieprocessen zo te veranderen dat ze geen afval voortbrengen en tevens zo competitief zijn dat ze tot extra tewerkstelling kunnen leiden. Dit is volgens de auteur mogelijk door langs de ene zijde wetenschappelijk-technische innovaties en aan de andere zijde via het aan elkaar clusteren van industriële activiteiten. Pauli beschrijft dan ook enkele bestaande initiatieven die aantonen dat het voorgaande geen utopie hoeft te zijn. Er is wel noodzaak aan een andere kijk op begrippen als productie en winst. Er worden aan de lezer enkele provocatieve ideeën geboden.

Ecosysteemvisie voor de Vlaamse Kust: II. Natuurontwikkeling



AMINAL, Universiteit Gent, Instituut voor Natuurbehoud, 1996, 130 p., prijs: 1.100 fr. voor de drie delen, te storten op rek.nr. 091-2206053-11 met vermelding 'ecosys afd Natuur'

Ecosysteem Vlaamse kust omvat een visie op natuurbeheer aan de Vlaamse kust. Het kadert in de uitvoering van het Mina-plan 2. De kernvraag in deze visie luidt: 'Hoe kunnen we de natuurwaarden verbonden aan en potentieel aanwezig in het kustecosysteem op een duurzame manier behouden en zich verder of opnieuw laten ontwikkelen?'. Er wordt een analyse gemaakt hoe de open ruimte momenteel gebruikt wordt en de daarmee samenhangende problemen inzake natuurbehoud worden belicht. Uiteindelijk wordt er een streefbeeld geschetst die een oplossing vormt voor de gestelde knelpunten.

Valérie Puttevils



20

Kopiëren en archiveren met kringlooppapier? Problemen van de baan!

Vlaamse administratie geeft th

Hoe gaat het met de kwaliteit van het kringlooppapier in Vlaanderen? Met deze vraag in het achterhoofd trok BBL de voorbije zomer op onderzoek uit voor een doorlichting van de papiermarkt in Vlaanderen.

En we zagen dat het goed was... Zowat alle groothandels hebben kringlooppapier in hun gamma en ook de kwaliteit en de witheid van het papier evolueren in gunstige zin. Bovendien blijkt dat kringlooppapier vooral in bedrijven en kantoren een stijle opmars kent.

Al blijft het uitkijken voor kapers op de kust...



Kringlooppapier is op milieuvlak ronduit de beste keuze. Helaas werd de discussie de voorbije jaren vooral beheerst door de thematiek van chloor en chloorbleking. TCF-papier, dat is volledig chloorvrij gebleekt papier, is de voorbije jaren naar voor geschoven als dé redding voor het milieu. In zoverre zelfs dat kringlooppapier een beetje in het verdomhoekje is gedreven. Nu heeft de omschakeling naar chloorvrij papier onmiskenbaar een aantal voordelen. Toch bracht die helaas geen ommekeer teweeg in het papierverbruik en allerlei effecten die ermee gepaard gaan, zoals energiegebruik, transport en de steeds verder oprukkende monoculturen-boommakers. Waar dergelijke 'papierbossen' komen, daar moet natuur onvermijdelijk wijken. Waardevolle veengebieden in het noorden en primair regenwoud in het zuiden worden nog steeds in groten getale gekapt om er papierbossen neer te poten... Het zag er dus even naar uit dat kringlooppapier van de markt zou worden geconcentreerd door het 'milieuvriendelijke wonder' van het chloorvrij papier. Maar de steeds verder doorgedreven gescheiden inzameling van papierafval in Europa heeft de economische positie en evolutie van kringlooppapier een stevig handje toegestoken. Door de gigantische hoeveelheden en de uiterst lage prijzen wordt oud papier een steeds aantrekkelijker grondstof. En ondertussen heeft ook de techniek niet stilgestaan, zodat we vandaag kunnen kiezen uit een ruim gamma kringlooppapier soorten van goede kwaliteit...

Steeds witter

BBL trok de voorbije maanden dus op onderzoek naar de kringlooppapier soorten op de Belgische markt. Onze aandacht ging hoofdzakelijk naar de mogelijkheden van kringlooppapier voor gebruik in kantoren en bedrijven. Bij de voornaamste groothandels werd dan ook het aanbod van kringlooppapier onder de loep genomen. Was het vroeger dikwijls zoekwerk om een degelijke papier soort te vinden dan is het nu geen probleem om papier te vinden dat aan de strengste technische eisen voldoet...

Onder druk van de consument is er bijvoorbeeld een duidelijke evolutie waar te nemen op het vlak van de witheid van het papier. De voorbije jaren verschenen steeds blekere kringlooppapier soorten op de markt. Vaak kunnen ze met een witheidsgraad van 90% of meer zonder probleem de vergelijking met (TCF)-wit papier doorstaan. Sommige soorten doen het door middel van een kunstgreep, bijvoorbeeld door bijmenging van een deel nieuwe vezels of 'pre-consumer' papierafval. Verheugend is dat andere soorten deze optimalisatie kunnen doorvoeren zonder enige toegeving op milieuvlak en dus blijven voldoen aan de strenge criteria van het Duitse milieukeurmerk 'blauwe engel' (zie kader). Pionier Steinbeis bracht onlangs het 'Trend White' kringlooppapier op de markt en UK Paper kwam met het 'Evolve'-gamma de club vervoegen.

Kopiëren geen probleem

In het verleden werden wel eens vragen gesteld bij de mogelijkheid om kringlooppapier ook te gebruiken bij het kopiëren of archiveren. Kringlooppapier zou sneller komen vast te zitten in het kopieerapparaat en zou evenmin geschikt zijn om op lange termijn te archiveren. Ondertussen is de technische kwaliteit van het kringlooppapier de voorbije jaren zodanig verbeterd dat er eigenlijk niet langer argumenten bestaan om geen kringlooppapier te gebruiken in de kantoor'sfeer'. U bent geïnteresseerd om in uw bedrijf of kantoor op grote schaal gebruik te maken van kringlooppapier? Mooi zo, maar hou dan wel met een aantal zaken rekening.

Zo wordt de technische kwaliteit van kopieerpapier door een aantal DIN-normen vastgelegd. De vlotte doorgang door kopieermachines is er daar één van (de zogenaamde DIN 19309) én wordt door alle gescreende kringlooppapiersoorten gehaald. Zorg er dus voor dat je kringlooppapier in je bedrijf binnenhaalt dat aan die norm voldoet. En wat met de moeilijkheden om kringlooppapier te archiveren? Ook op dat vlak lijken de problemen van de baan.



het goede voorbeeld...

Althans voor het kringlooppapier dat voldoet aan de DIN 6738 92-norm. Die norm deelt papiersoorten, op basis van verouderingstests, in verschillende categorieën in. En hoe scoort het onderzochte kringlooppapier op dat vlak? Prima! Zeven van de onderzochte papiersoorten doen het zelfs nog een stuk beter dan de voor veel overheidsdocumenten (en voor het Blauwe Engel-label) vereiste LDK 6-70-norm...

Vlaams Gewest op kringloop

Kortom, er zijn nog weinig technische argumenten voorhanden om op kantoor te vertikken om milieuvriendelijk kringlooppapier te gebruiken. En dat merkten we de voorbije zomer alvast bij een aantal overheidsdiensten. Zo probeert de administratie van de Europese Commissie, althans op dat vlak, toonaangevend te zijn. 80% van het kopieerwerk, toch goed voor zowat 3.000 ton per jaar, gebeurt er op kringlooppapier. En enkele jaren geleden spoorde ook minister van Binnenlandse Zaken Louis Tobback de adminis-

traties in een omzendbrief ertoe aan om milieuvriendelijk papier, liefst kringlooppapier, te gebruiken. Ook binnen het Vlaams Gewest worden grootse plannen gesmeed. Eerstdaags schakelt de Vlaamse administratie gedeeltelijk om naar kringlooppapier. Stefan De Fraine van de Afdeling Aankoopbeheer getuigt: "Voor het drukwerk wordt reeds enige tijd kringlooppapier gebruikt, tot ieders tevredenheid overigens. Voor het kopieerwerk maakten we tot nu toe gebruik van TCF-papier maar vanaf eind dit jaar doen we de eerste lading kringlooppapier open. We hebben bewust gekozen voor een papiersoort uit 100% postconsumptie-oud papier van een fabriek die een goed milieuraapport kan voorleggen". Het Departement Leefmilieu en Infrastructuur zal als eerste proefdraaien. Een omzendbrief van minister Van Den Bossche van Ambtenarenzaken moet ook de overige departementen over de streep halen. "Tegen eind volgend jaar hopen we de helft van het kopieerpapier, of zo'n 25 miljoen vel op jaarbasis, te vervangen door kringlooppapier", aldus nog De Fraine.

Stefaan Claeyss

Milieulabels helpen door het bos de bomen te zien

De milieuvriendelijkheid van een papiersoort inschatten is vaak geen sinecure. Gelukkig zijn er een aantal internationaal erkende en algemeen toegepaste milieukeurmerken die ons helpen in onze keuze. We stellen de twee belangrijkste even voor:

- **Blauwe Engel.** De Blauwe Engel is een Duits-keurmerk, dat betrekking heeft op de eigenschappen van het papier zelf. Het wordt toegekend en gecontroleerd door een onafhankelijke instantie en geldt als één van de meest degelijke en vergaande milieukeurmerken. De criteria hebben betrekking op de grondstoffen (minimaal 100% postconsumptie-oud papier, waarvan minimaal 51% uit de onder- en middensoorten), de toevoegingen (een hele rist verboden stoffen) en de technische eigenschappen (DIN 19309 en 6738 92). Op één na alle soorten uit de tabel hiernaast dragen het Blauwe Engel-label.
- **Nordic Swan.** Het Nordic Swan-label is een Scandinavisch label dat betrekking heeft op de milieubelasting van de papierfabriek (en dus niet op het papier zelf). Om het label te krijgen, moet de uitstoot van een aantal vervuilende stoffen (chloor, organische vervuiling en zwavel) beneden een bepaalde drempel liggen. Zes papiersoorten uit de tabel dragen het Nordic Swan-label.
- **Milieukeur Nederland** is verwaarloosbaar: slechts twee merken kringlooppapier vroegen en kregen het label. Het label is bovendien onduidelijk omdat het een mengelmoes is en omdat zowel kringlooppapier als wit papier het label kunnen krijgen. Daarenboven zet het kringlooppapier en TCF-papier op gelijke voet, wat de duidelijkheid voor de milieubewuste consument niet ten goede komt.

Papiersoort en fabrikaat	Blauwe Engel	Nordic Swan	Verdeler (ev. merknaam)
Cyclus Copy (Stora Papyrus, Dalum - DK)	ja	ja	PB Papier, Rank Xerox (Xerox Recycled +)
Evercopy + (Everbai, Evergnicourt - F)	ja	neen	Buopapier
Evolve Business (UK Paper, Kemsley - UK)	ja	neen	Buopapier
Evolve Office (UK Paper, Kemsley - UK)	ja	neen	Buopapier
Gold Label Recycled (Neusiedler, Ulmerfeld - A)	ja	neen	Haseldonckx
Harmonie Copy (Moulin Vieux, Pontcharra - F)	ja	neen	Pandava ('Rosalindt'), GPG ('Biocopie')
Repeat Laser Copier (Inveresk, Kilbagie, Alloa - SC)	ja	neen	MoDo Papier, PB Papier
Recycopy (Stora Papyrus, Dalum - DK)	ja	ja	Grepapier
SRC Classic (Steinbeis, Gemmrigheim - D)	ja	ja	Grepapier, Pandava, PB Papier, Rank Xerox (Xerox Recycled)
SRC Bright (Steinbeis, Gemmrigheim - D)	ja	ja	Grepapier, MoDo Papier ('Global Recycled')
SRC Extra White (Steinbeis, Gemmrigheim - D)	neen	ja	Grepapier
SRC Trend White (Steinbeis, Gemmrigheim - D)	ja	ja	Grepapier, Epacar, GPG

"Twee jaar verzet van milieubeweging werpt vruchten af"

Kelchtermans weigert vergunning voor verbrandingsoven in Gentse kanaalzone.

Op 31 juli vernietigde Vlaams minister van Leefmilieu Kelchtermans in beroep de milieuvergunning voor de bouw van een afvaloven in de Gentse kanaalzone, die eerder door de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen aan Fabricom was toegekend. Enkel voor de sloopstraten voor wit- en bruingoed en autowrakken en voor de mechanische behandeling van niet-gevaarlijk afval is een vergunning afgeleverd. Even later knalden de eerste champagnekurken in de Gentse kanaalzone in de lucht.

De twee jaar lange strijd tegen de verbrandingsoven wierp immers zijn vruchten af. Zo verzamelden milieuverenigingen maar liefst 11.000 handtekeningen tegen het project. Hoogtepunt was de betoging op 1 maart waaraan maar liefst 1.500 mensen deelnamen. "Het is nu ook een opluchting te mogen vaststellen dat de minister de argumenten van Bond Beter Leefmilieu (BBL), Gents MilieuFront (GMF) en een 50-tal overige beroepsindieners volgde. Een goede zaak voor de Gentse Kanaalzone die nu al overbelast is

op vlak van dioxines!", juicht Stefaan Claeys van BBL en GMF.

Eerder dit jaar, op 12 februari verleende de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen met zeer dubieuze argumenten de milieuvergunning voor het milieupark annex verbrandingsoven in de Gentse Kanaalzone. De vergunning kwam er niet-tegenstaande het negatief advies van de Ovam. De oven is immers volledig in strijd met het Vlaams Uitvoeringsplan Huishoudelijke Afvalstoffen (UHA) dat de afvalverbrandingscapaciteit voor huishoudelijk en niet-gevaarlijk bedrijfsafval in Vlaanderen berekende. Hieruit bleek dat er in de Gentse regio geen behoefte bestaat aan een bijkomende verbrandingsoven. Fabricom zag de bui hangen en beweerde zogenaamd RDF-afval te zullen verbranden. RDF staat voor 'refused derived fuel', zeer specifiek hoogcalorisch afval dat buiten de definitie van huishoudelijk en niet-gevaarlijk bedrijfsafval valt. De vergunningsaanvraag van Fabricom bevatte echter verschillende afvalstoffen (zoals grof huisvuil, verontreinigde verpakkingsmate-

rialen, niet-sorteerbare afvalstoffen, niet-risico-houdend medisch afval, papier en karton, kunststof, metaal, hout en textiel) die wél vergelijkbaar zijn met huishoudelijk afval en dus onder de UHA-doelstellingen vallen. Het is dan ook logisch dat Kelchtermans de vergunning weigerde die eerder werd afgeleverd door de provincie Oost-Vlaanderen.

"Als Fabricom zich trouwens wél strikt zou beperken tot RDF-afval was de capaciteit van de geplande oven bovendien bovenmaats! Het is dan ook overduidelijk dat er helemaal geen behoefte bestond aan dergelijke verbrandingsinrichting. We vragen nu, en dit om gelijkaardige problemen in de toekomst te voorkomen, dat er voor specifieke afvalstoffen die niet onder het UHA vallen, uitvoeringsplannen worden opgemaakt die vooropstellen hoe men deze maximaal kan voorkomen, herbruiken of recyclen. Deze uitvoeringsplannen moeten bovendien aangeven welke de best beschikbare technieken zijn om de uiteindelijke restfracties te verwerken", besluit Stefaan Claeys.

Danny Jacobs



Foto: Armand Verschraegen

Op 1 maart betoogden nog ruim 1.500 mensen tegen de geplande bouw van een afvaloven in de Gentse kanaalzone. Niet zonder succes. Leefmilieuminister Kelchtermans vernietigde onlangs de milieuvergunning die de Bestendige Deputatie eerder had toegekend.



De NMBS laat er duidelijk geen gras over groeien. Enkele weken geleden werden zomaar 75 miljoen PET-flessen onder de grond gestopt. Dat onze nationale spoorwegmaatschappij geen tekort aan fantasie had, liet ze de voorbije maanden reeds afdoende blijken. Maar dit staaltje van 'struisvogeltje spelen' tart werkelijk alle verbeelding...

NMBS stopt miljoenen PET flessen onder grond

"Bewijs van falend verpakkingsbeleid"

In het Waalse Berloz, op de grens met het Limburgse Gingelom gebruikte de NMBS afgelopen zomer 2.875 ton of 75 miljoen afgedankte PET-flessen als alternatief ophogingsmateriaal voor de aanleg van een nieuwe HST-bedding. De flessen werden samengeperst en verhit. Dat procédé levert een staalhard blok kunststof op die voor tal van constructies als ondergrond kan dienen en tot een vierde goedkoper zou zijn dan zware zandfunderingen. "Een overduidelijk bewijs van het falen van het huidig verpakkingsbeleid", jent BBL-beleidsmedewerker Rik De Baere. "Immers, bij gebrek aan afzetmarkten voor selectief ingezamelde kunststofflessen gaat men over tot dergelijke praktijken. Dit terwijl de burger volop 'gesensibiliseerd' wordt om zijn plasticen wegwerpflessen netjes in de 'blauwe zak' van Fost Plus te keilen. Waarvoor eigenlijk?"

Hoe is het nu eigenlijk zover kunnen komen? Een korte terugblik in de tijd. Om de enorme berg verpakkingsafval terug te dringen, koos de overheid begin van de jaren '90 onder druk van de industrie en de distributie via Fost Plus, voor een grootschalige selectieve inzameling en

recyclage van verpakkingen. Het systeem van herbruikbare verpakkingen dat de totale afvalproductie zwaar zou kunnen verminderen, werd totaal genegeerd. Zelfs voor drankverpakkingen waar retoursystemen ingeburgerd waren, werd preventief hergebruik stelselmatig afgebouwd. Gevolg van dit alles: door de groei van de eenmalige kunststofverpakkingen en de structurele problemen inzake recyclage- en afzetcapaciteit bleven de inzamelaars van verpakkingsafval met grote hoeveelheden geselecteerde kunststoffen zitten. Ze zijn dan ook waarschijnlijk bereid om voor de afname van het kunststofafval veel geld te bieden. Zo duwt het ene afvalproduct het andere van de markt en worden PET-flessen als alternatief gebruikt voor bouw- en sloopafval, een afvalproduct waarvoor ook afzetproblemen bestaan.

Rik De Baere: "Met de NMBS-werken in Berloz komt de voorspelling van de milieubeweging uit. Aangezien ook andere landen als Duitsland en Frankrijk een gelijkaardig beleid voeren, ontstaat er een enorme stroom selectief ingezamelde kunststofverpakkingen waarvoor er nauwelijks een afzetmarkt is. Wel laat men de

consument zijn afval scheiden en moet hij via het 'Groene Punt' betalen voor de inzameling en recyclage. Dezelfde consument moet nu echter vaststellen dat zijn inspanningen een maat voor niets zijn en dat de kunststofverpakkingen toch gestort worden. Hierdoor ondergraaft men de sensibilisering van de bevolking". Storten in HST-beddingen is voor BBL overigens allesbehalve een duurzame oplossing voor het afvalprobleem en is in elk geval geen volwaardige recyclage. In aanvulling op preventie is recyclage voor de milieubeweging alleen aanvaardbaar indien men de kringloop sluit en de ingezamelde materialen opnieuw in een vergelijkbare toepassing gebruikt. In dit geval indien men van ingezamelde kunststofverpakkingen nieuwe kunststofproducten maakt. Het storten van kunststof is daarom een onaanvaardbare verspilling van grondstoffen en energie. "De Vlaamse overheid treedt ons daarin bij", verklaart De Baere. "Zo liet Ovam ons weten dat het gebruik van PET-flessen als secundaire grondstof in bijvoorbeeld de bouwsector niet is toegelaten".

Danny Jacobs

Op weg naar een provinciale structuurplanning?

Eerst leek het er op dat de Vlaamse regering aan 'wetgevingsconstipatie' leed. Onder het motto 'reguleren waar moet, derugeleren waar kan' werd er een stop gezet achter de vernieuwing van de Vlaamse milieuwetgeving. Ondanks alle mooie beloften verdwenen de voorstellen van de Commissie Bocken in de kast. Net voor het zomerreces werden blijkbaar alle schuiven geleidigd en zijn er op korte termijn liefst vier belangrijke ontwerpdecreten goedgekeurd. Een plotse herinnering van beloften uit het regeerakkoord, in het zicht van de volgende verkiezingen?

Het initiatief om de reglementering inzake ruimtelijke ordening, waterbeleid, milieu-effectrapportering en handhaving te moderniseren is een goede zaak. Alleen komen ze nogal laat. Het valt zeer te betwijfelen of de Vlaamse regering en parlement, dat met zijn aandacht reeds bij de verkiezingen zit, deze dossiers nog tot een goed einde zal brengen. Men heeft drie jaar tijd verloren en nu moet alles opeens snel en samen afgehandeld worden...

Milieurama zal later in deze rubriek nader ingaan op de ontwerpen en op de komende adviezen van de MiNa-raad. We beginnen alvast met de bespreking van de krachtlijnen van het spraakmakende ontwerpdecreet op de ruimtelijke ordening. Dit decreet zou de bestaande wet van 1962 (gecoördineerd in 1995) en het decreet over de structuurplannen vervangen. In dit voorontwerp zitten heel wat nieuwe elementen en vrij ingrijpende aanpassingen. In dit eerste deel komt het 'planniveau' aan bod: de structuur- en uitvoeringsplannen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk vlak. In het oktobernummer van Milieurama worden de nieuwe regels in verband met vergunningen en de handhaving uit de doeken gedaan.

Nieuwe manier van plannen, nieuwe manier van uitvoeren

Na het Structuurplan Vlaanderen moeten ook alle provincies en alle gemeenten een eigen structuurplan opmaken. Ook zij zullen, samen met hun bevolking, moeten nadenken over de meest optimale ontwikkeling van hun leefomgeving. Deze structuurplannen moeten het vertrekpunt vormen om over te stappen naar een meer samenhangende en sturende ruimtelijke planning. De bepalingen in verband met de inhoud en de opmaak van structuurplannen zijn grotendeels overgenomen uit het vroegere planningsdecreet.

Om de visie uit de structuurplannen ook waar te maken, worden nieuwe uitvoeringsplannen voor de drie niveaus voorzien. Zo kan de bestemming en inrichting van een gebied geregeld worden. Deze uitvoeringsplannen zullen vergelijkbaar zijn met de huidige gemeentelijke aanlegplannen (Algemene en Bijzondere Plannen van Aanleg, APA's en BPA's). Een grote vooruitgang t.o.v. de gewestplannen die moeilijk inrichtingsmaatregelen toelaten, bv. om een zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen te stimuleren door bedrijven te laten bouwen in meerdere bouwlagen. De bedoeling is dat de gewestplannen, APA's en BPA's stilaan vervangen worden door de nieuwe uitvoeringsplannen.

Om een structuurplan goed te kunnen uitvoeren zijn deze uitvoeringsplannen echter onvoldoende. Zo moet het ook mogelijk zijn om via uitvoeringsplannen een actief ruimtelijk beleid te voeren. Bij de afbakening van een stedelijk gebied bv. moet

in het uitvoeringsplan aangeduid kunnen worden welke sociale woonprojecten wanneer worden uitgevoerd, welke groengebieden prioritair moeten worden aangelegd, of een bouwverplichting kan worden ingevoerd op leegstaande kavels om leegstand en speculatie tegen te gaan,... Met dit soort actieplannen kan de doelstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om te streven naar meer aantrekkelijke en beter leefbare steden (om aldus de druk op de open ruimte te laten verminderen) ook effectief waargemaakt worden. Op deze manier kan ook afgestapt worden van een passieve ruimtelijke ordening waarbij het beleid zich beperkt tot het afleveren of weigeren van bouwvergunningen.

Grondbeleid

Een grondbeleid wil een aantal financiële mechanismen voorzien om de gewenste ruimtelijke ordening te kunnen stimuleren of om de verdringing van zachte functies tegen te gaan. Aangezien de inrichting van de ruimte maar al te vaak gestuurd wordt door economische krachten, is het grondbeleid een essentiële voorwaarde om het ruimtelijk beleid effectief te laten functioneren. Ook op dit punt worden nieuwe elementen ingevoerd. Zo wordt een voorkooprecht voor de overheid ingevoerd, wordt het mogelijk gemaakt een belasting te heffen op leegstaande woongebieden en bedrijvenzones en wordt de oprichting van een grondfonds in het vooruitzicht gesteld.

De meest opvallende vernieuwing zijn de zgn. planbaten. Dit is een afroaming van de winsten die gemaakt worden bij de omzetting van een gebied met een zachte naar een harde functie, bv. bij de omzetting van landbouw naar bedrijvenzone. Deze planbaten zijn een tegenhanger van de reeds bestaande planschade. Bij de omzetting van woonzone naar bv. landbouw- of natuurgebied, wordt de schade die hiermee geleden wordt, vergoed door de overheid. De mogelijkheid om deze planschade te eisen wordt beperkt, wat positief is omdat verschillende gemeenten nu niet willen overgaan tot de omzetting van een nog niet aangesneden woonzone naar natuur- of landbouw (bv. via een open ruimte-BPA), omdat ze de planschade niet kunnen betalen. Nu moet het ook mogelijk worden om de opbrengsten van de planbaten te gebruiken om de planschade te kunnen betalen.

Ook nieuw, maar minder gelukkig, is de invoering van planschade voor agrarische gebieden. Bij de omzetting van landbouw naar natuur moet eveneens een schadevergoeding betaald worden. Dit houdt het risico in dat de realisatie van de 38.000 ha bijkomend N en R-gebied, zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de facto onmogelijk wordt gemaakt.

Eric Grietens
Rik De Baere

3-6 november 1998 - Lyon Eurexpo - Frankrijk

Pollutec⁹⁸

14^e Internationale Vakbeurs
voor Uitrusting, Technologie
en Diensten voor het milieubeleid
van Industrie en Overheid

voor industrie
en overheid

U levert de produkten, wij leveren de vraag*



Pollutec 98, de Internationale Vakbeurs voor Uitrusting, Technologie en Diensten, vindt plaats in Lyon en richt zich, zoals gebruikelijk in de even jaren, zowel op de Industrie als op de Overheid.

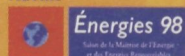
Het hart van de milieumarkt

Het succes van Pollutec 1996 in Lyon:

- 1.712 exposanten uit 24 landen
- 51.600 bezoekers uit 90 landen
- 70.000 m² beursoppervlakte

In samenwerking met:

Ademe



* 70 % van de bezoekers van Pollutec hebben tijdens hun laatste bezoek aan de beurs produkten gekocht van exposanten.
(Bron: Pollutec 97, bezoekersonderzoek)

- ☐ Ik overweeg deelname aan de beurs en ontvang graag exposanteninformatie.
- ☐ Ik will de beurs bezoeken en ontvang graag een uitnodiging.

Naam: Voornaam:

Bedrijf: Adres:

Postcode:

Land:

Tel.: Fax:

Stuur, fax of mail
deze coupon naar:

P98/157

Exhibitors:

POLLUTEC  Miller Freeman

A United News & Media company

70, rue Rivay - 92532 Levallois-Perret Cedex - France
Fax : + 33 1 47 56 21 20

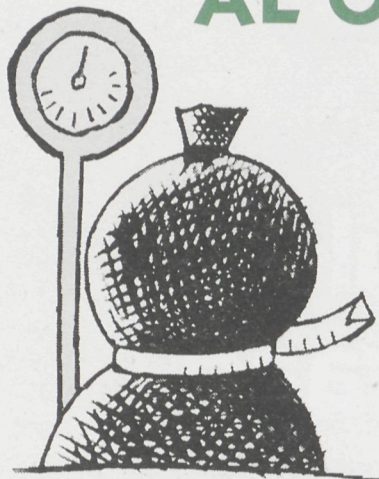
Visitors:

Promosalons België - Luxemburg

Louizalaan 137 (7de verdieping) B - 1050 Brussel
Tel: 02 / 534 98 98 - Fax: 02 / 534 98 66

E-mail: promosalonsbel@arcadis.be

STAAT UW VUILNISZAK AL OP DIEET?



Wist u dat het een klein kunstje is om het afval van uw gemeente te vierende-
len? Gemeenten die sorteren kunnen
hun afvalberg gevoelig verkleinen.
Samen met de aparte ophaling
van natte of droge fractie, doet het thuis-
composteren het restafval halveren.
Toch is sorteren alleen niet voldoende.

Kringloopcentra geven op een leuke manier een tweede leven aan spullen die anders verloren gaan. Mogelijkheden zijn er genoeg om in uw gemeente afval te voorkomen met een boodschappentassenactie, milieuzorg op de kantoren, een stickercampagne tegen reclaimedrukwerk, een brooddozen-actie op school...

- De OVAM werkt aan een handleiding die u in de toekomst kan helpen bij afvalvoorkomingsbeleid.

SAMEN ZETTEN WIJ UW VUILNISZAK OP DIEET !



OPENBARE AFVALSTOFFENMAATSCHAPPIJ VOOR HET VLAAMSE GEWEST
KAN. DE DECKERSTRAAT 22-26 • 2800 MECHELEN
TEL. 015/28.42.84 • FAX 015/20.32.75



Respecteert uw spaargeld uw zorg voor het milieu?

Stel u voor: u springt regelmatig in de bres voor de bescherming van een naburig natuurgebied, terwijl uw bank uw spaarcenten investeert in een prestigeproject waar ettelijke hectaren bos voor moeten wijken. Het kan: de meeste banken staren zich immers blind op de winst en hebben lak aan uw principes.

Al 14 jaar lang bewijst Netwerk Vlaanderen vzw dat het ook anders kan. Voor Netwerk is geld geen doel op zich, maar een instrument voor maatschappelijke vernieuwing. Daarom heeft Netwerk in samenwerking met de ASLK het **Krekelsparen** ontwikkeld. Een Krekelspaarrekening



biedt u het gewone rendement plus **100% zekerheid dat uw geld op een verantwoorde manier belegd of geïnvesteerd wordt:** niet in wapenhandel, kernenergie, dierproeven, criminele activiteiten of schending van mensenrechten, wel in bedrijven en organisaties die uw principes delen. Netwerk ontvangt bovendien voor elke Krekelspaarder een vergoeding van de ASLK. Met dat geld ondersteunt Netwerk al meer dan 400 geëngageerde projecten in Vlaanderen, met advies, giften en goedkope leningen.

Wil u de 11.271 ste Krekelspaarder (m/v) worden? Loop dan even langs bij uw plaatselijk ASLK-kantoor of **bel ons**.



netwerk (02) 201 07 70

Anders omgaan met geld



Netwerk Vlaanderen vzw, Vooruitgangstraat 333 bus 9, 1030 Brussel, (02) 201 07 70, fax (02) 201 06 02

Eeuwenoude rotswoningen moeten wijken voor zinloze viervaksbaan.

Vanaf deze maand leest u in Milieurama op geregelde tijdstippen opnieuw een aantal Brieven uit de Wereld. Eind juli vertrokken Peter Van der Hoeven en Lieve Vijverman uit Haaltert met de rugzak richting Turkije om vandaaruit achtereenvolgens een bezoekje te brengen aan Iran, Pakistan, India, Nepal, Australië en Nieuw-Zeeland. Het engagement in de plaatselijke Wielewaal-afdeling lieten ze voor een jaartje aan anderen over. Maar de idee om hun reisverhalen ten behoeve van de Milieuramalezer af en toe eens door een milieubril te beschouwen, leek hen wel iets... We beginnen deze maand in Turkije. Een prachtig land dat evenwel te kampen heeft met een aantal niet onbelangrijke milieuproblemen...



We hadden de dagen en maanden voor ons vertrek letterlijk 'afgeteld' en plots leek alles heel snel te gaan. Vooral toen we te horen kregen dat de vrachtwagen die ons vanuit Düsseldorf een lift zou geven naar Turkije, twee weken vroeger dan voorzien zou vertrekken. Die trucktrip naar Turkije verliep bovendien alles behalve gesmeerd. In Heggersberg, een dorpje vlakbij de Duits-Oostenrijkse grens, diende één van onze chauffeurs met een alcoholintoxicatie te worden opgenomen in het ziekenhuis. Een zondag wachten aan de grensovergang, en het daarbijkorende hijsen van het plaatselijke gerstennat, werd de man teveel. De rit doorheen Hongarije, Roemenië en Bulgarije werd door de resterende chauffeur aan een hels tempo afgelegd. Tijdens een rit van 18 uur werd tijd gemaakt voor welgeteld één uurtje rust. De tachograaf? Een eventuele controle hiervan is in de voormalige Oostbloklanden gewoon een kwestie van voldoende steekpenningen op zak te hebben. Wijzelf deden afwisselend dienst als copiloot en deden al het mogelijke om te vermijden dat de ogen van onze chauffeur dichtvielen. Als gekken raasden we door kleine dorpjes over een barslechte tweevaksbaan. Voetgangers, fietsers en dorpbewoners met paard en kar moesten aan de kant voor onze toeterende truck. Wijzelf konden onze verbolgenheid met moeite bedwingen en probeerden onze toevlucht te zoeken in de mooie vergezichten buiten de truck. Langs de Bulgaarse wegen zagen we vele ooievaars op hun trek naar het zuiden.

Geen druppel uit de kraan

Na vier dagen bereikten we Istanboel, de niet-officiële hoofdstad van Turkije. Ankara is immers de echte hoofdstad maar Istanboel is ontegensprekelijk de stad met het rijkste verleden. Synoniemen zoals Constantinopel of Byzantium klinken als historische muziek in de oren en door de belangrijke strategische ligging aan de Bosporus, de scheiding van Europa en Azië én de enige toegangspoort van de Middellandse naar de Zwarte Zee, groeide Istanboel



Met de truck van Düsseldorf naar Turkije. Voor het vertrek zag alles er nog prima uit. Eens op de weg ontponpte de veeltonner zich evenwel tot een gevaar van formaat. Het traject doorheen Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Roemenië en Bulgarije werd tegen een hels tempo, vrijwel zonder rustpauzes, afgemaald.

uit tot een megacity. Eén van onze chauffeurs sprak over 'het New York van het Oosten'. Met zijn 12 miljoen geregistreerde inwoners is Istanboel alvast aardig op weg... Toch gaat die vergelijking niet langer op als je de moeite getroost om Istanboel op een andere manier te bezoeken. Op geen enkel ogenblik hadden wij het gevoel in een miljoenenstad aanbeland te zijn. Dit heeft vooral te maken met de totale afwezigheid van enorme flatgebouwen en met die idyllische ligging aan de Bosporus.

Wat in Istanboel meteen opvalt, is dat het openbaar vervoer er spotgoedkoop is. Voor een treinrit van ongeveer 15 kilometer betaal je ongeveer 10 frank, een busrit van 20 kilometer kost nauwelijks 15 frank en een boottoertocht van één uur zowat 120 frank. Ondanks dat spotgoedkope openbaar vervoer blijft het autoverkeer, zoals wellicht in elke wereldstad, ook hier moordend. Een bijkomend nadeel voor de zwakke weggebruiker, én de rugzaktoerist, is de vaststelling dat de auto hier op elk ogenblik voorrang heeft. Na één zelfmoordpoging en enorm getoeter van auto-claxons hadden we die manier van werken al gauw door. Istanboel zelf is enorm uitgestrekt en groeit nog steeds in oostelijke en westelijke richting. Die groei heeft zo zijn logische gevolgen: het afvalwater stroomt hier ongezuiverd in zee en de afvalberg is indrukwekkend. Veilig drinkwater vind je alleen in plastic flessen, en eens die leeg zijn worden ze gewoon bij het afval gedeponeerd. Elke inwoner drinkt dagelijks gemiddeld 2 tot 3 flessen, op jaarbasis zorgt dat voor een afvalberg van ettelijke miljoenen ton. Het leidingwater zelf wordt aangevoerd met tankwagens. Ook de jeugdhierberg, waar we enkele dagen verbleven, werd op die manier bevoorrad. Deze vorm van watervoorziening werkt op een bepaalde manier ook wel verbruiksbeperkend. Als het water op is, komt er gewoon geen druppel meer uit de kraan... Een prima manier om het waterverbruik ietwat in de hand te houden.

Gele smog

Na een 5-daags verblijf in Istanboel waren we dringend aan wat zuivere lucht toe. Het ging met de boot en de bus dan ook richting Bursa, met een miljoen inwoners zowat de derde stad van Turkije. Bursa ligt aan de voet van het Uludaggebergte, één van de meest interessante nationale parken in Turkije. De thermometer in het centrum van Bursa wees op 38°C. Toch hadden we hier niet echt last van. De bussen zijn immers niet alleen goedkoop, ze zijn ook comfortabel want uitgerust met heerlijke airconditioning. Het eerste wat opvalt als je in Bursa met de bus reist, zijn de enorme, splinternieuwe busterminals. Ook de organisatie van busverbindingen is erg goed. Door de aanwezigheid van vele busmaatschappijen en de grote onderlinge concurrentie blijven de prijzen boven-



dien laag en de kwaliteit hoog. Als toerist word je bij aankomst bijna letterlijk naar de balie van een bepaalde maatschappij gesleurd. Al doe je er toch goed aan om de prijzen van de diverse maatschappijen goed met elkaar te vergelijken. Het openbaar vervoer in Bursa mag dan al prima zijn, toch kampt de stad met een aantal levensgrote milieuproblemen en verschilt ze in die zin niet zoveel van Europese steden. 's Winters wordt Bursa bedekt met een deken van gele smog. Verwarming met bruinkool en zware industrie zijn hiervan de oorzaak. Binnenkort opent een kerncentrale haar deuren en hoopt men het smogprobleem definitief in te dijen. Kernenergie als oplossing van milieuproblemen? Het is maar hoe je 't bekijkt...

Onze eerste kennismaking met het nationaal park van de Uludag was alvast bijzonder positief. Op de bergweide waar we ons tentje hadden opgeslagen, groeiden planten als tijm, sint-janskruid en jeneverbes voluit. En eenmaal de dagiestoeristen de stad weer opzochten, werd alles er zalig rustig. Ook onze eerste bergwandeling doorheen het gebied begon schitterend. Bedoeling was om de Uludag (2.543m) te beklimmen. Door de slechte wegmarkering raakten we echter vrij snel het juiste spoor kwijt en dienden we bovendien alle bovenkledij aan te trekken als bescherming tegen muggen. Maar een bergdorpje dook zichtbaar op vanuit de verte. Het werd een ontgoocheling. Het dorpje deed ons spontaan denken aan één van de vele Franse skioorden met een aaneenschakeling van hotelgebouwen annex skilift. Opmerkelijk was het feit dat de hotelinfrastructuur niet enkel werd opgelapt maar dat er ook volop nieuwe gebouwen werden neergepoot. Naderhand bleken we in Shí, één van de belangrijkste wintersporttoorden van Turkije, aanbeland te zijn. Een beklimming naar de top van de Uludag interesseerde ons al lang niet meer...



De Sultanmoerassen aan de voet van de Ereiges Dagı, een uitgedroogde vulkaan van bijna 4.000 meter hoog. De moerassen genieten internationale faam en zijn enorm geliefd onder vogelliefhebbers.



Politieke wanbeleid

Het nationale park van Capadocië, het gebied ten zuidoosten van Ankara, is één van de toeristische trekpleisters van Turkije. Capadocië staat vooral bekend om zijn uiterst ongewone rotspieken in diep ingesneden dalen waarin van de 6de tot 8ste eeuw rotswoningen en kerken werden uitgekapt. Aanvankelijk lagen we niet erg gebrand op een bezoek aan Capadocië omwille van de vrees voor een toeristische vloedgolf maar uiteindelijk leek het ons toch leuk om vanuit Bursa richting Görense te bussen. Achteraf leek de gevreesde overrompeling door vakantiegangers best mee te vallen. Toch wordt Capadocië ernstig bedreigd. Rotswoningen en rotskerken met eeuwenoude fresco's vallen niet alleen ten prooi aan erosie maar hebben ook last van het politieke wanbeleid van het gemeentebestuur van Görense. Zo werden nog niet zo lang geleden een aantal nog bewoonde rotswoningen onbewoonbaar verklaard. De bewoners kregen een appartement toegewezen en de unieke rotswoningen werden met de grond gelijk gemaakt. Als je weet dat de bevolking van Görense hoofdzakelijk uit landbouwers bestaat en dat je op een krappe flat onmogelijk een koe of een geit kunt houden, dan begrijp je wel dat er ongenoegen heerst onder de bevolking...

In Görense maakten we kennis met Nico Leyssen, een Nederlandse hoteluitbater die probeert om op een milieuvriendelijke manier het plaatselijk toerisme wat aan te zwengelen. Hij pleit alvast voor een herstel van de bouwvallige rotswoningen en meent dat het geld hiervoor moet komen vanuit een fonds dat gespijsd wordt met inkomgelden van de plaatselijke musea. Tot nu toe wordt dit geld hoofdzakelijk gebruikt voor projecten die vooral het plaatse-

lijke politieke establishment ten goede komen. Enkele voorbeelden? Een viervaksbaan dwars door het rustige dorpje. Totaal zinloos want de meeste toeristen komen met de bus. Verder werd ook een afschuwelijk winkelcentrum gebouwd dat de economische activiteit wilde aanwakkeren met de verkoop van 'originale Turkse 'tapijten'. Terwijl écht originele en waardevolle rotswoningen zomaar worden gesloopt... Een tip voor de Belgische toerist? Richt je bij de aankoop van een souvenir of bij restaurantbezoek vooral tot handelszaken die worden uitgebaat in originele gebouwen. Zo kan je als toerist ook meehelpen om de juiste koers te bepalen die voor Görense en de bezoekers aangewezen is.

Moerassen (net niet) drooggelegd

Onze laatste bestemming in Turkije waren de Sultanmoerassen aan de voet van de Ereiges Dagi, een uitgedroogde vulkaan van bijna 4.000 meter hoog. De moerassen en het aanpalende zoutmeer van Yay Gölü genieten internationale faam en zijn enorm geliefd onder vogelliefhebbers. Maar dit natuurgebied van ongeveer 1.000 km² wordt ernstig bedreigd door de drooglegging van de moerassen voor de aanpalende landbouwgronden. Onder druk van Turkse en buitenlandse natuurorganisaties konden de plannen van de Turkse overheid evenwel worden bijgesteld. Het moeras zelf heeft een oppervlakte van 40 km² en is 's morgens met bootjes toegankelijk. Zelf kregen we zilverreigers, lachsternen, overvliegende flamingo's, groene kikkers en ringslangen te zien samen met een aantal aalscholvers. De enorme stilte in het moeras en de opkomende zon met de indrukwekkende berg op de achtergrond lieten alvast een diepe indruk na. Dit gebied is alvast een aanrader voor natuur- en vogelliefhebbers. Ook het aanpalende ondiepe zoutmeer Yay Gölü loont de moeite. Duizenden flamingo's en zelfs enkele pelikanen waadden hier door het ondiepe water. Hou er wel rekening mee dat de temperatuur 's zomers 40°C overschrijdt en dat je bij een bezoek aan het gebied best ook wel een muskietennet meebrengt...

Ondertussen zit onze eerste reismaand er bijna op. Eerst bezoeken we nog het gebied rond het Van-meer en het Kaçargebergte. Daarna trekken we naar Iran waar we vooral contact willen leggen met de plaatselijke bevolking. We lieten ons vertellen dat de Iraanse feestjes legendarisch zijn. Van hoofddoeken blijkt geen sprake te zijn, jeansbroeken en lippenstift zouden het daarentegen bijzonder goed doen. Fantasie of realiteit. We brengen jullie in een volgend Milieurama-artikel alvast op de hoogte!



De brug tussen Oost en West...

De brug tussen Oost en West. Zo wordt Turkije wel eens genoemd. Het land heeft een oppervlakte van 779.452 km² met 63 miljoen inwoners, en grenst aan Griekenland, Bulgarije, Georgië, Armenië, Iran, Irak en Syrië. Turkije kan een aardig natuurplaatje voorleggen met een rijke variëteit aan kustgebieden, bergketens, steppe, meanderende rivieren, watervallen, oerwouden, bananenplantages en landbouwvalleien. Op hun weg naar het zuiden is Turkije voor heel wat trekvogels een uitgelezen stopplaats. Maar Turkije heeft evenzeer te kampen met een aantal aanzienlijke milieuproblemen. Vooral de grootschalige landbouw, met een ongebreideld gebruik van pesticiden, vormt een regelrechte aanslag op fauna en flora.

Verkeerslawaaï.
Dat was de oplossing van de vorige puzzel. Met overigens onze excuses voor het ontbreken van één vakje in het puzzelrooster... Voor Els De Vuyst uit Outer en Cis Willems uit Retie was dat echter geen bezwaar om ons de juiste oplossing te bezorgen. Zij krijgen binnenkort een boekenpakket met daarin een aantal van de meest recente BBL-publicaties. Interessant met enkele regenachtige herfstavonden in aantocht. U waagt uw kans? Mooi. Het principe is eenvoudig: puzzel invullen, letters uit de groene vakjes overplaatsen naar het rooster én insturen die handel. Stuur uw oplossing naar ons adres: Bond Beter Leefmilieu, Milieurama-puzzel, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel. Of doe het per e-mail: bblv@pop-host.eunet.be
Dirk Serneels

Zins-begoocheling	Enheid van elektrische weerstand	Schade aan een schip	Klimplant	Bloedvat	Chemisch element
Mol		Voorzetsel		Nikkel	Zich voeden
Ivoor	Afgemat Schaakstuk		Nihil Loflicht		
		Voerbak Jaarlijkse tocht van vogels		Klein hert Naaldboom	
Voorzetsel Puntenaantal		Zelfingenomen Peulvrucht		Neon Broeikas	
		Griekse liefdesgod Welge groei			Frisheid
Traag Plus			Uitwerpselen Rode biet		3.14
	Vloeibaar metaal Oosters gerecht			Voormaag bij vogels Plaats in O.-Vlaanderen	
Bloedgroep Rigide		Uitdrukking Spinnenweb		Koords Slons	
		Groep herten Persoonlijk voornaamwoord			Daar
Moskee hoofd Toestel om radioactiviteit te meten		Scandinavische munt		Overdreven	

Oplossing van het vorige nummer: VERKEERSLAWAII

U R A

pen

de

in

Lezers



Na enkele maanden afwezigheid bieden we u andermaal de kans om binnen de lijnen van deze rubriek ongezoeten uw mening te ventileren over één of ander milieutem. U maakte de voorbije weken of maanden een wereldschokkend milieuschandaal mee dat u ook met de andere Milieurama-lezers wil delen? Of u wil wel eens zeggen wat u van deze Milieurama vond of niet vond? Aarzel niet langer en scherp uw potlood. Stuur uw brief naar Bond Beter Leefmilieu, Lezers in de Pen, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel.

"Niet gelukkig met het 'Happy Ticket' van de NMBS..."

Beste Milieuramaredactie,

Milieurama neem ik altijd door. Zo ook het nummer van juni '98. Maar bij de ecotips voor de zomervakantie vraag ik me af voor wie deze bedoeld zijn? Zijn uw lezers dezelfde als die van Het Laatste Nieuws? Voor mij waren deze tips alvast onbruikbaar. Één tip die u ons niet wilde onthouden, moet bovendien met een flinke korrel zout worden genomen: het 'happy ticket' van de NMBS. Dit ticket is niet nieuw en het wordt ook niet verkocht in de stations noch elders. Sommige hotels aan de kust geven het als u bij hen boekt. (...) Bovendien zijn ook de opgegeven

nuttige adressen beperkt. We lezen bijvoorbeeld niets over het RAVEL-fietsnetwerk in Wallonië dat Vlaanderen hiermee voorbijsteekt. En het prachtige analoge netwerk in het Groothertogdom Luxemburg dat al langer bestaat. U spreekt over prachtige landschappen in Wallonië? Vermeld dan zeker de 'Réserves Naturelles'. De opgegeven zustervereniging Natuurreservaten vzw rept nauwelijks over Wallonië. Niets heb ik gelezen over alternatieve verblijfsmogelijkheden als ecoboerderijen, trekkershutten, fietslogies of Servas waarvan ik secretaris ben voor België. Een half jaar eerder kreeg u daarover informatie, nadat in Milieurama werd geschreven over IJU. Een volgende keer beter?

Jo Verwimp, Asse.

antwoord van de redactie:

* Of onze lezers dezelfde zijn als die van Het Laatste Nieuws? Eigenlijk maakt dat voor ons niets uit. Iedereen, of die nu abonnee is van Het Laatste Nieuws, Blik of De Morgen, is welkom als Milieuramalezer. Het milieuthema belangt heus iedereen wel aan... Uw opmerking over het 'Happy-ticket' is uiteraard correct. Onze excuses... Maar het RAVEL-fietsnetwerk in Wallonië kwam uitgebreid aan bod in het zomernummer van Milieurama. En we menen ons te herinneren dat ook Natuurreservaten vzw af en toe nieuws brengt vanuit Wallonië. In het meest recente nummer van hun tijdschrift bijvoorbeeld, met een prima reportage over enkele prachtige Waalse natuurreservaten. En met de organisatie van enkele wandelingen aldaar. Alvast bedankt voor uw reactie. We doen ons uiterste best, om zoals elke maand, wat beter te doen!



Beter leven in Brugge?

Van vrijdag 25 tot en met zondag 27 september wordt in Brugge 'Beter Leven 2000' georganiseerd. Een beurs rond gezondheid, milieu en een betere leefkwaliteit die een initiatief is van het stadsbestuur van Brugge, het Provinciebestuur West-Vlaanderen, het Brugse OCMW en de Vlaamse Kankerliga. De beurs wordt opgebouwd rond gezondheid, gezin en leefmilieu. Zo wordt de aandacht gevestigd op gezonde voeding, homeopathie, lichaamsbeweging en slaapcomfort. Ook de veiligheid in de woning, verantwoord speelgoed, milieuvriendelijke interieurinrichting zoals verven, linnen, behang en ecologisch bouwen en wonen komen aan bod. Tot slot wordt ook ruimschoots aandacht besteed aan waterbehandeling, alternatieve energie, recycling en compostverwerking. Bovendien wordt, om het publiek kennis te laten maken met biologische landbouw-, tuinbouw- en hoeveproducten, ook een biomarkt georganiseerd met rechtstreekse verkoop. En doorlopend staan ook voordrachten, panelgesprekken en andere activiteiten op het programma.

i **Beter Leven 2000,**
Nieuwe Gentweg 140,
8000 Brugge,
Tel. 050/33.07.57.,
Fax. 050/33.23.87.



Wandelen in de Gulke Putten



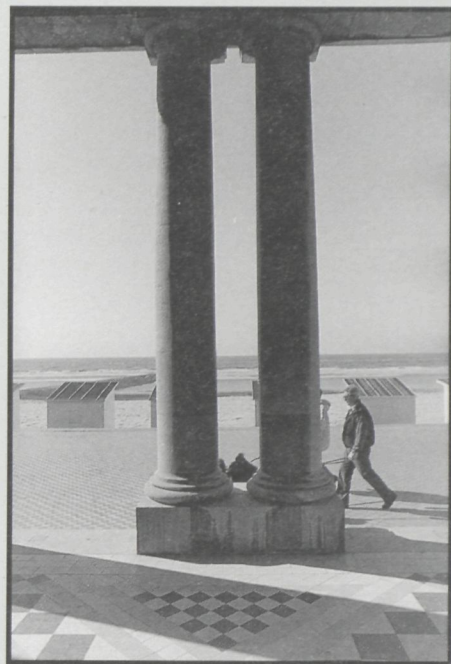
Op zondag 27 september organiseert de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon een landschapswandeling in het natuurreservaat 'de Gulke Putten'. Dit reservaat wordt beheerd door Natuurreservaten vzw en heeft een bijzonder grote waarde.

Het landschap is zeer gevarieerd en wisselt van loofbos over natte en droge heide tot onbemeste weilanden. Het bevat niet alleen een rijke flora met zeldzame plantensoorten maar eveneens vele vogelsoorten, een rijke insectenfauna en in de poelen vind je zeldzame salamanders, kikkers en levendbaren-de hagedissen.

Enkele dagen eerder, op donderdag 24 september, organiseert Natuur en Stedenschoon bovendien een voordracht door Louis Verpraet over het beheer van de Kalmthoutse Heide.

Deze voordracht wordt georganiseerd in het Natuureducatief Centrum 'De Vroente' in Kalmthout.

i **Natuur en Stedenschoon,**
Kon. Astridplein 24,
2018 Antwerpen,
Tel. 03/232.35.31



Zijn onze monumenten voldoende toegankelijk?

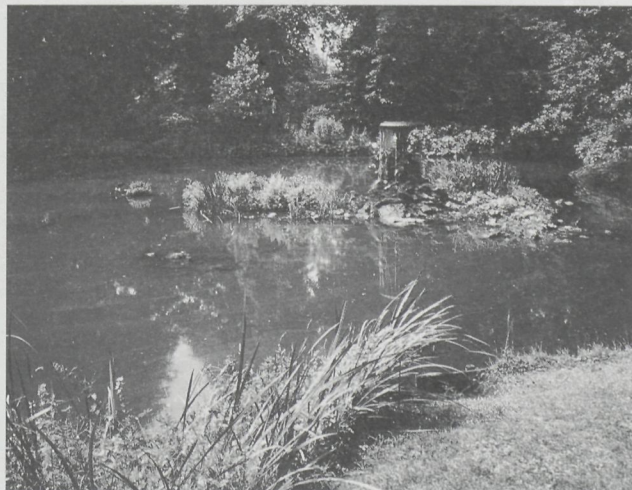
'Het geheim achter een Open Deur'. Dat is de titel van een studiedag die de Koning Boudewijnstichting organiseert op woensdag 9 september in het Casino-Kursaal van Oostende. Met deze studiedag wil de Koning Boudewijnstichting het debat en de reflectie over de omgang met het bouwkundig erfgoed verruimen tot zoveel mogelijk betrokkenen: monumentenbeheerders, beleidsverantwoordelijken, andere deskundigen en iedereen die zich betrokken voelt.

De basis voor deze studiedag vormt het gelijknamige boek dat een publicatie is met verschillende 'ingangen' tot de problematiek van het cultureel erfgoed: theoretisch en praktisch, strategisch en instrumenteel. Het boek schetst een beeld van acht eigentijdse ontsluitingsprojecten voor monumenten. Tijdens de studiedag staan o.m. bijdragen van Stef Ampe (directeur Nieuwpoort-theater), Kristiaan Borret (vakgroep Architectuur en Stedenbouw) en Bart Caron (cultureel informateur Brugge 2002) op het programma.

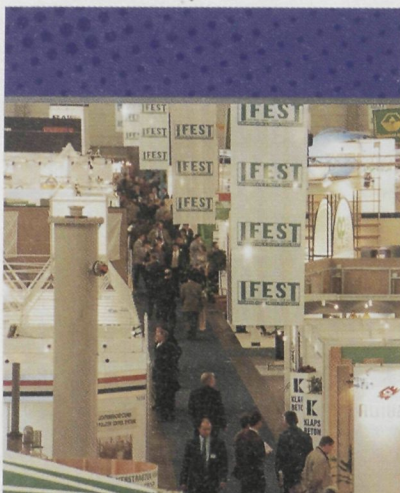
i **Koning Boudewijnstichting,**
Brederodestraat 21, 1000 Brussel,
Tel. 02/511.18.40., Fax. 02/511.52.21.

Een weekend lang wilde planten

Ecologisch tuinieren, natuurrijke tuinen, tuinieren met planten uit onze streken,... Het zijn begrippen die steeds meer onder de aandacht komen van de tuinliefhebber. Toch is het verre van evident om een aangepast aanbod van natuurlijke tuinproducten en inheemse planten te vinden. Ecoflora is een kwekerij die zich heeft gespecialiseerd in de productie van wilde, inheemse vaste planten. Ook kruiden, inheemse haagplanten, zaadmengsels voor bloemenweiden, nestkasten en bio-tuinproducten behoren tot hun aanbod. Op 19 en 20 september organiseert Ecoflora opendeurdagen. Je kan er in en rond de gerestaureerde vierkantshoeve terecht voor heel wat fraais.



i **Ecoflora,**
Ninoofsesteenweg 671, 1500 Halle,
Tel. 02/652.07.78.,
Fax. 02/361.77.61.



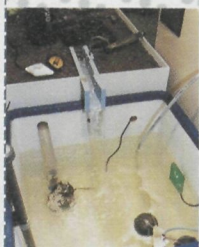
Als milieuspecialist
wenst u natuurlijk
steeds op de hoogte
te zijn, nieuwe
oplossingen te
ontdekken en met
collega's van ge-
dachten te wisselen.
En waar kan u dat
beter dan op IFEST,
de referentiebeurs
in de BENELUX.
Meer dan ooit geeft
IFEST u het volledige
overzicht van wat
de sector te bieden
heeft. Het nieuwe
energielukkig en
-congres maken
IFEST '98 bovendien
nog meer
de moeite waard !



meer info?



Is milieu uw job?
Dan is IFEST
uw beurs !



IFEST
INTERNATIONAL TRADE FAIR FOR
ENVIRONMENTAL & SAFETY TECHNOLOGIES

20 - 23 / 10 / 1998

Voor meer info, stuur of fax onderstaande bon ingevuld naar Flanders Expo NV
Maaltekouter 1 • B-9051 Gent • België • info +32(0)9/241 92 11

☐ IFEST ☐ Het speciale energielukkig op IFEST ☐ Als exposant ☐ Als bezoeker

Naam: _____ BBL

Bedrijf: _____ Functie: _____

Straat: _____ Nr: _____

Postcode: _____ Woonplaats: _____

Tel.: _____ Fax: _____

e-mail: _____

FAX +32(0)9/241 94 95