

MilieuRAMA

Afgiftekantoor
Brussel X

nummer 1-2
januari/februari 1999



Maandblad
van
de Bond
Beter Leefmilieu

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

- Vlaamse regering laat zich lijmen door bedrijfsleven.
- Vervoersecconoom Arie Bleijenberg over gratis openbaar vervoer.
- Hoe écht is het milieuprogramma van de CVP?
- Pakistan tussen nucleaire arrogantie en welwillende schoonheid.
- Tips voor de bouw van een speksteenkachel.

Commentaar

Over zuinig en gulzig zijn...

2

Omslagverhaal

Uw bedrijf heeft moeilijkheden met de milieuvergunning? Geen probleem, Theo past de wetgeving wel gauw even aan...

3-6

Ledenblad

Vibe bouwt kachels, Natuurreservaten zoekt ooievaars...

7

Interview

Met de Nederlandse vervoerseconoom Arie Bleyenbergh. Verrassend genoeg loopt die als Nederlander niet echt warm voor gratis openbaar vervoer...

8-11

Flitsen

Noorwegen lanceerde begin dit jaar een kerosinetaks. Wie volgt?

12

Beleid

Over zuinig ruimtegebruik in en rond bedrijventerreinen. Mét praktische voorbeelden!

13-15

Afval

Waar gaat uw blauwe zak naartoe?

16-19

Verkiezingen '99

Voor de CVP is de milieubeweging even belangrijk als de Boerenbond. Als we nu nog evenveel geld toegestopt krijgen, zijn we dik tevreden.

20-23

Duurzaam toerisme

We reizen tot de touroperators failliet gaan...

24-25

Boek en milieu

De BBL-milieubibliotheek doet voor de verandering zijn boekje eens open..

26-27

Frontlijn

De juridische strijd om Doel en Wilrijk wordt verdergezet.

28-29

Ecotips

Een speksteenkachel ouderwets? Dan is dat buiten Vibe gerekend!

30-

Internationaal

Op zoek naar de nucleaire arrogantie van Pakistan.

32-35

Puzzelen

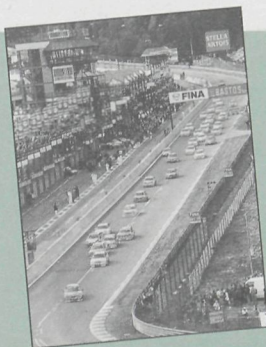
Het geluk zit 'm vaak in de kleine dingen...

38

Kalender

Zin om in je slaapkamer een zonneboiler te plaatsen? Elckerlk helpt je op weg.

39



Dia voorkaft:
Begin dit jaar versoepte de Vlaamse regering de milieuwetgeving. Een aantal industriële sectoren kreeg meteen een leuk eindejaarscadeau. Zo bijvoorbeeld de vzw Terlamen die het autoracecircuit van Zolder uitbaat. Zij kunnen naar hartelust verder gaan met bochtenscheuren...

COMMENTAAR

Meer geld voor de milieubeweging. Vòdr 13 juni...



Dit nummer van Milieurama lijkt wel gewijd aan het contrast tussen vrijgevigheid en zuinigheid. We beginnen met hetgeen voor de Vlaming spreekwoordelijk het moeilijkst is: zuinig zijn. Enkele onderwerpen op een rijtje... Verpakingsafval sorteren geeft een goed gevoel, maar nu zelfs Fost Plus geen promotie meer mag maken voor afvalpreventie lijkt het er wel op alsof we al lang vergeten zijn dat voorkomen beter is dan genezen. Karig zijn met het autogebruik wordt niet gestimuleerd door gratis openbaar vervoer. Dat helpt alleen om de verkeersindigestie in en rond de stad in te perken en is daarvoor een goedkoop instrument in vergelijking met nieuwe wegen en parkeerplaatsen. Het autogebruik kan je enkel beperken door een aantal onverklaarbare financiële stimulansen van het weg- en vrachtvervoer te verminderen of af te schaffen.

Maar, er zijn ook zaken waar we als Vlamingen zeer gul mee zijn. Neem nu bijvoorbeeld de aanpassing van de hele Vlaamse wetgeving. De toepassing van een bepaalde wet verloopt moeilijk? Geen probleem, dan passen we die wet gewoon even aan. Verwerpelijk, vooral als blijkt dat die wet niet langer de verbetering van milieukwaliteit voor ogen heeft.

Ook door het niet innen van een kerosinetaks heeft de internationale gemeenschap jarenlang de luchtvaart gesubsidieerd. Nochtans houdt de milieubeweging al jarenlang vol dat zo'n heffing de enige manier is om de concurrentie tussen de verschillende vervoersmodi eerlijk te laten spelen. Vorig jaar nog berekende BBL hoeveel miljard de Belgische staat aan zijn neus ziet voorbijgaan en gewoon cadeau doet aan de luchtvaart. Komt hier binnenkort verandering in? Noorwegen neemt alvast het voortouw.

Tenslotte, het moet toch van mijn hart, belooft de CVP-voorzitter in deze Milieurama dat zijn milieuminister werk wil maken van een betere honorering van de activiteiten van de milieubeweging. Wij wachten al jaren op een aanpassing van ons subsidiebesluit en een verhoging van de subsidiegelden. Hoogst noodzakelijk als je weet dat alle milieuverenigingen samen, erkende gewestelijke en regionale én streekgebonden organisaties, nauwelijks 65 miljoen per jaar krijgen. En daarin is een projectenpot van 10 miljoen nog inbegrepen. Een verkiezingsbelofte? Toch niet, want volgens CVP-voorzitter Marc Van Peel gaat milieuminister Kelchtermans nog voor de verkiezingen van die noodzakelijke aanpassing werk maken. Dat is alvast genoteerd...

Lieve Grauls

P.S. Zoals ieder jaar danken wij vooral in deze periode onze vrijgeve donateurs. Door de jarenlange devaluatie van onze zgn. vaste subsidie beginnen wij het jaar met een zwaar kaskrediet. Iedere frank wordt hier warm onthaald!

COLLOFON

Milieurama

19de jaargang - Maandblad van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw

Redactie en Administratie

Bond Beter Leefmilieu
Tweckerkenstraat 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.

Hoofdreducteur en

Verantwoordelijke Uitgever

Lieve Grauls,
Tweckerkenstraat 47, 1000 Brussel

Bindredacteur

Piet Decoster

Werken mee aan dit nummer:

Jo Bultynck, Stefaan Claeys, Ilse Degenickx, Charles De Buyser, Piet Decoster, Lieve Grauls, Erik Grietens, Danny Jacobs, Martine Langen, Bea Lootens, Bart Martens, Conny Peeters, Valerie Puttevels, Dirk Sernels, Sandra Van Aerschoot, 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 artikels 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 koft 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!

De cultuur van de 'norm op maat'
wordt geïnstitutionaliseerd.

Nieuwe Vlarem-wetgeving beloont hardnekkige lobbying bedrijfsleven.

U vraagt, wij passen aan. Het lijkt er sterk op dat dit zowat het adagium is geweest dat Vlaams milieuminister Kelchtermans boven zijn bureau hangen had toen eind vorig jaar de 'vernieuwde' Vlarem-wetgeving op punt werd gesteld. 1 januari 1999 moest normaal een belangrijke mijlpaal worden in de geschiedenis van het Vlaamse milieubeleid. Bedrijven die reeds een vergunning op zak hadden voor de inwerkingtreding van Vlarem werden dan immers automatisch geconfronteerd met de strengere normen voor nieuwe inrichtingen. Sectoren die manifest weigerden hierop te anticiperen en de noodzakelijke aanpassingen niet zagen zitten, zijn dan maar de deur van milieuminister Kelchtermans gaan platlopen. Niet zonder succes...

Waar gaat het precies om? Een aantal industriële sectoren heeft zich niet willen aanpassen aan de strengere normen en heeft nagelaten de nochtans dringende noodzakelijke investeringen door te voeren. "Zij gingen er blijkbaar vanuit dat de overheid het toch niet zou aandurven de wet te doen naleven en hen dus wel respijt zouden geven", klinkt het bij BBL-beleidsmedewerker Bart Martens. "Hun lobbywerk wordt nu door de Vlaamse regering beloond. Deze voert nu 'à la tête du client' verregaande aanpassingen aan Vlarem II door". Nochtans zijn de sectoren die uitstel of versoepeling van de strengere normen krijgen, niet van de properste. Het gaat immers vooral over sectoren die gekenmerkt worden door een reeks van emissies naar de lucht door industriële installaties.

Dood aan overdosis fluor

Bijvoorbeeld steenbakkerijen. Het is al langer bekend dat de keramische sector voor nogal wat milieuoverlast zorgt. Vooral dan door de hoge stof- en zwaveldioxide-uitstoot. "Wij weten er alles van", vertelt ons François Verstocken van de Milieuwerkgroep 'Ons Streven' uit Tielrode. "We hebben hier al enkele jaren heel wat

last van een steenbakkerij in de buurt.

Heel wat mensen klagen over irritaties van de

luchtwegen en vooral in de zomer, wanneer je toch vaker in je tuin bent, is de overlast groot. Naar bin-

nen trekken is het enige wat je dan rest".

DAT HIJ DIE SCHONHEID IS
DE EERSTE STEEN WERPE...



Boosdoener in Tielrode is de nv Antwerpse Machiensteenbakkerijen (AMS), een bedrijf dat sinds enkele jaren een nieuw soort baksteen maakt en daarbij dus voor de nodige overlast zorgt. "Bij dat nieuwe procédé wordt polystyreen aan de klei toegevoegd waardoor in de oven heel wat schadelijke polluenten worden gevormd. Waaronder bijvoorbeeld dioxines", aldus nog François Verstocken. "Begin september van vorig jaar stelde het Bestuur Milieuspectie overigens nog een proces op tegen AMS wegens een te hoge uitstoot van dioxines. We hadden gehoopt dat de nieuwe Vlarem-wetgeving een einde aan de problemen zou brengen maar dat blijkt nu tevergeefs. Ondertussen blijft de buurt hier met de overlast én de vragen zitten. De bevolking brengt de aanwezigheid van een hinderlijke fabrieksschouw erg snel in verband met gezondheidsproblemen zoals hoofdpijn en een duidelijk merkbare stijging van het aantal kankergevallen hier in de buurt".

Eenzelfde geluid is te horen in Zonnebeke waar de groep Koramic-Terca een steenbakkerij uitbaat. Begin jaren '90 reeds stelde BBL, samen met lokale actiegroepen, de fluoruitstoot van de steenbakkerij aan de kaak. "Het is inderdaad vooral de uitstoot van fluor die ons hier zorgen baart", zegt Joris Van Wallegghem, tot voor kort eigenaar van een landbouwbedrijf in de buurt maar momenteel aan de slag als advocaat. "Fluor is van nature in gebonden toestand aanwezig in de bodem en komt tijdens het bakproces van de steen vrij waardoor het in de vorm van fluoriden in de omgevingslucht terecht komt en neerslaat op bijvoorbeeld landbouwgewassen". Van Wallegghem weet waarover hij spreekt. In het verleden werd een schaaop op zijn landbouwbedrijf reeds dood aangetroffen na een overdosis fluor. "De overlast is dus groot en heeft vooral ook te maken met de grote productiecapaciteit", voegt Joris Van Wallegghem eraan toe. "Momenteel zijn hier drie ovens actief. Dat is teveel. Hoe meer productie er op één plaats gebeurt, hoe meer schadelijke stoffen er in de omgeving neerslaan. In die zin verschilt de problematiek van de steenbakkerijen in niks van die van de verbrandingsovens. Alleen komt de overlast in de buurt van steenbakkerijen veel minder aan bod".

Effectieve lobbying

Is de overlast rond steenbakkerijen groot, dan heeft dat de Vlaamse regering alvast niet weerhouden om de keramische sector



in de nieuwe Vlaremwetgeving nog voor enkele jaren een vrijgeleide te geven. Misschien niet helemaal een verrassing als je er rekening mee houdt dat de sector reeds eind '97 zelf met voorstellen op de proppen kwam om de normen voor hun sector aan te passen. "Vooral dan voor de uitstoot van zwaveldioxide", weet Agalev-kamerlid Johan Malcorps die recent ook de versoepeling van de Vlaremwetgeving krachtig veroordeelde. "De baksteenindustrie zou naar eigen zeggen een goede 10.600 ton SOx per jaar uitstoten. De sector vroeg overgangsnormen voor zwaveldioxide, stof, fluoriden en chloriden tot 2003. Daartoe vroegen ze de toelating om tot 2003 niet de best beschikbare technieken in te zetten. Alles werd zomaar klakkeloos overgenomen. De voorstellen van wetsbepalingen die de sector voorstelde, werden letterlijk overgeschreven. Inclusief de afwijking op de algemene Vlaremregel dat de best beschikbare techniek moet ingezet worden en inclusief de voorgestelde normen die door de minister braaf werden

De staalnijverheid kan zich met de versoepeling van de Vlaremwetgeving in de handen wrijven. Vooral de manier waarop de staalreus Sidmar telkens weer de dans ontspringt wekt verbazing. Nochtans kreeg dit bedrijf enkele maanden geleden van het Bestuur Milieuinspectie nog een aanmaning over de te hoge dioxineuitstoot. Maar die blijkt volgens het nieuwe Vlarem ineens niet langer een probleem...

Volgens het nieuwe Vlarem kunnen de elektriciteitscentrales, zoals hier de oude kolencentrale van Genk-Langerlo, volop zwavel en stikstof blijven uitstoten. Lobbying loont!

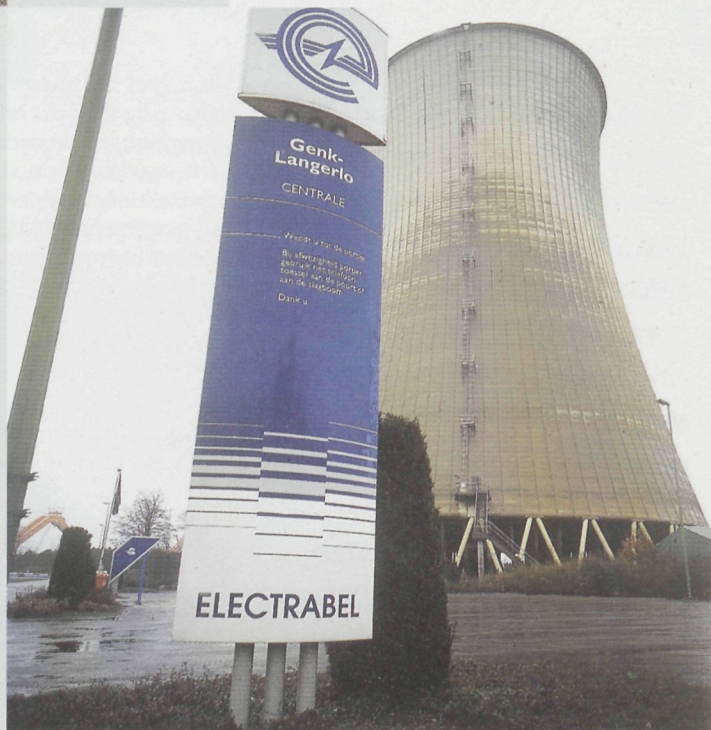


Foto: Luc Verhaegen

gekopieerd zonder één komma te verzetten. Dat is zo flagrant dat het toch wel de vraag doet rijzen wie de echte auteurs van de hele Vlaremwetgeving en de wijziging ervan zijn", aldus een boze Malcorps. Dioxinenormen voor de steenbakkerijen komen er niet. Recente emissiemetingen bij de steenbakkerijen vonden niet plaats en moeten ook niet onmiddellijk verwacht worden.

Wachten op Europa?

Ook de elektriciteitscentrales van Electrabel komen er in de nieuwe Vlaremversie goed vanaf. Voor de grote stookinstallaties wordt een nog veel hogere uitstoot van stikstof gedoogd. Voor nieuwe stookinstallaties op basis van vloeibare of gasvormige brandstoffen wordt de norm van resp. 150 en 100 mg Nox/m³ versoepeld tot 400 en 200 mg Nox/m³. "En dat net op een ogenblik dat de Europese Commissie een nieuwe richtlijn met daarin veel strengere normen voorbereidt", klinkt het onbegrijpelijk

Crematoria krijgen dioxinenorm

Valt er dan niks positief te melden over de goedgekeurde wijzigingen aan Vlarem II? "Toch wel", reageert BBL-beleidsmedewerker Bart Martens. "We vinden het goed dat er voor het eerst dioxinenormen worden ingevoerd voor crematoria en dat er geluidscontouren rond vliegvelden worden afgebakend waarbinnen maatregelen tegen geluidsoverlast kunnen opgelegd worden". Al hangt alles uiteraard af van de uitwerking van die maatregelen. Ondermeer wordt de mogelijkheid voorzien dat het Vlaamse gewest bepaalde typen van lawaaierige vliegtuigen kan verbieden. Eén en ander is ongetwijfeld goed nieuws voor de actiescomités die op diverse plaatsen in Vlaanderen de overlast van luchthavens aan de kaak stellen.



Foto: Luc Verhaegen

bij BBL-beleidsmedewerker Bart Martens. "De uitstoot van zwavel en stikstof had precies verstrengd moeten worden. De kans dat de Vlaamse regering terzake binnenkort wordt teruggefloten door de Europese Commissie en dus alweer de Vlaremnormen zal moeten aanpassen is, dan ook vrij reëel". Daarnaast zijn er de bestaande grote stookinstallaties, meestal gaat het om oude kolencentrales zoals die van Langerlo in Genk. "Daarvoor worden soepelere emissiegrenswaarden ingeschreven voor koolstofmonoxide (CO), chloriden, vanadium en nikkel", zegt Johan Malcorps. Naar verluidt wordt deze versoepeling ingevoerd om de problemen die momenteel worden geconstateerd bij het bijstoken van gedroogd waterzuiveringsslib in elektriciteitscentrales te kunnen 'oplossen'. Het bijstoken van het Aquafinslib zou leiden tot een overschrijding van onder meer de HCl uitstootnorm. Eerder had de Vlaamse regering in het VLAREA het gedroogd waterzuiveringsslib reeds het statuut van secundaire brandstof gegeven, zodat het opstoken ervan in elektriciteitscentrales niet conform de normen voor verbrandingsovens diende te gebeuren. Nu worden via de nieuwe Vlarem II de resterende normen die problemen stellen, aangepast.

Controle? Geen probleem!

Maar daar blijft het niet bij. Ook raffinaderijen, drukkerijen, papier- en kartonindustrie en de sector van de kunststoffenbewerking kunnen zich in de handen wrijven. Al deze fabrieken moeten de normen

voor de uitstoot van stof en vluchtige organische stoffen (VOS) pas halen tegen 2003. In afwachting zagezegd van de ontwikkeling van solventarme waterhoudende inkt. "Een erg controversiële beslissing want precies deze vrijkomende solventen zijn in belangrijke mate mee verantwoordelijk voor het ontstaan van een teveel aan ozon in onze leefomgeving in de zomer", weet Johan Malcorps. Nochtans wijzen ook cijfers van de Vlaamse Milieumaatschappij op een stijging van de uitstoot van vluchtige organische stoffen door de papierindustrie en de grafische nijverheid. In Wespelaar heeft men alvast reeds ervaren waartoe een versoepeling van de Vlaremnorm kan leiden. De verpakkingsdrukkerij Mafrans vestigde er zich in juni '95 op een industrieterrein van amper 0,8 ha dat geheel is ingesloten door een woonzone. Het bedrijf veroorzaakt ondraaglijke overlast voor de omwonenden door het slecht functioneren van de naverbrandingsinstallatie. Er doen zich voortdurend diffuse emissies voor van solventen van ethylacetaat en azijnzuur met acute stankhinder en mogelijke schadelijke effecten op de gezondheid als gevolg. Begin '97 werd de situatie geregulariseerd door de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant die op proef een vergunning afleverde.

De sector van de steenbakkerijen zorgt al heel lang voor veel milieuoverlast. Vooral de hoge stof- en zwaveluitstoot is zorgwekkend. Nochtans krijgt de keramische sector in het nieuwe Vlarem volledige carte blanche.



foto: Frans Geys



Vrijuit in de milieubox? Betrokken in de autosport?

"Kelchtermans houdt circuit van Terlamen hand boven het hoofd"

Eén van de meest frappante voorbeelden van een wetgeving op maat is zonder meer het dossier van het racecircuit in Heusden-Zolder. Even schetsen: met haar milieuvergunning van 22/12/1989 had de vzw Terlamen de toelating om 339 dagen per jaar lawaai te produceren waarvan 79 dagen onbeperkt en 260 dagen beperkt tot 95 dBA. "In het nieuwe Vlarem van 1/6/95 werd dan een evenwichtige verdeling vastgelegd op maandbasis van het aantal weekend- en feestdagen dat de omloop open of gesloten moest zijn. Op weekdagen mocht nog elke dag geracet worden". Maar, minister Kelchtermans gaf de uitbaters echter tot twee keer toe een afwijking zodat men zich ook aan deze beperking niet moest houden. "Maar twee keer werd deze afwijking na onze klacht vernietigd door de Raad van State", zegt Marcel Jacobs. "De laatste keer gebeurde dat op 12 maart van vorig jaar". In



het nieuwe Vlarem II werd de bepaling 'op maandbasis' echter gewoon vervangen door 'op semestriële basis'. "En dat maakt natuurlijk een groot verschil", weet Marcel Jacobs. "Want de exploitant wil in de wintermaanden sluiten en in

de zomer elk weekend racen". Minister Kelchtermans werd begin januari echter teruggefloten door de Raad van State. "En hij keerde terug naar de oorspronkelijke bepaling 'op maandbasis'", licht Marcel Jacobs toe. "Evenwel niet zonder ook een alternatief aan te bieden". Dat alternatief houdt in dat het circuit één weekend per maand moet sluiten maar ook 10 weekends van 2,5 dagen én 52 weekdagen onbeperkt lawaai mag maken. Marcel Jacobs: "Voor de rest mag de lawaaioverlast niet hoger zijn dan 60 dBA, wat correspondeert met 95 dBA emissie op 7,5 meter van de uitlaat van de auto. In feite verleent hij de vzw Terlamen nu bij wet datgene wat hij eerder als afwijking op Vlarem reeds toegelaten had en waarvoor hij zoals hoger reeds vermeld, tot tweemaal toe door de Raad van State teruggefloten werd. Er blijft ons niets anders over dan terug naar de Raad van State te trekken".



Valt er dan niets positief te vertellen over het nieuwe Vlareme? Toch wel. Voor het eerst worden geluidscontouren rond luchthavens afgebakend.



"Tegen die vergunning gingen we in beroep", zegt buurtbewoner Jo Smolders. Maar de vergunning werd achteraf door minister Kelchtermans bevestigd, zij het met bijkomende voorwaarden. Verschillende PV's zijn achteraf nog opge maakt, maar dat belette niet dat Mafrans eind januari toch een milieuvergunning tot 2015 kreeg. De minister koppelt wel een paar voorwaarden aan de vergunning maar die zijn volgens de buurtbewoners onvoldoende. "De zaakvoerder moet gedurende één maand de organische koolstof continu meten en de thermische naverbrander technisch laten doorlichten door een erkende deskundige", aldus nog Jo Smolders. "Maar er is helemaal geen naverbrander. Bij metingen zorgt de uitbater ervoor dat alles in orde is. Zo hangt de

vervuiling af van de snelheid waarmee wordt gedrukt. Komen er controles aan, dan volstaat het gewoon om de snelheid van het drukken wat te verminderen. Sinds Mafrans zich hier enkele jaren geleden vestigde, klaagt de hele buurt over geurhinder, irritaties aan longen en ogen of hoofdpijn. Ons rest alleen nog een juridische procedure. Hopelijk houdt die met onze bezwaren meer rekening dan de politiek".

Dioxinereus Sidmar gaat vrijuit

Tenslotte nog twee uitsmijters die kunnen tellen. Om te beginnen is er het autoracecircuit van Zolder, misschien nog het meest flagrante voorbeeld van een 'norm-

op-maat'. (zie kadertje pag. 5) Maar daarnaast valt ook nog iets te zeggen over de staalnijverheid. "Positief is zeker dat er eindelijk ook voor deze sector dioxineuitstootnormen worden ingevoerd", zegt Bart Martens. "Al komen die geenszins overeen met wat haalbaar is volgens de 'best beschikbare techniek'. Zo moeten bestaande inrichtingen pas vanaf 1 januari 2000 voldoen aan een emissiegrenswaarde van 2,5 ng TEQ/m². Deze waarde werd in een aanmaning van de afdeling milieuspectie van Aminoal reeds opgelegd aan Sidmar tegen eind 1998. Vanaf eind '99 moest Sidmar van de milieuspectie voldoen aan de norm van 0,5 ng TEQ/m². Dat is dus vijf keer minder dan wat nu via Vlareme II wordt toegestaan. Ook Sidmar wordt dus door de Vlaamse regering uit de wind gezet". Van de milieukwaliteitsdoelstellingen voor dioxines die in het kader van de Commissie Evaluatie Milieureglementering (CEM) werden uitgewerkt door het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (Vito) is in de nieuwe Vlareme II echter niets terug te vinden. "De fluwelen aanpak van de staalnijverheid maakt immers dat deze normen niet overal gehaald kunnen worden. De regering weigert daarmee een consequent dioxinebeleid te voeren. Voor ons is het duidelijk: deze Vlareme wetgeving is gemaakt op maat van de bedrijven en heeft met een gedurfd en correct milieubeleid niks te maken", besluit Bart Martens.

Advertentie

Is uw vuilniszak ook aan afvallen toe?



Wist u dat het een klein kunstje is om uw vuilniszak te vierendelen?

Gebruikt glas en papier worden grondstoffen, groente-, fruit en tuinafval wordt compost en ook heel wat ander afval krijgt een tweede leven. Een evolutie die we alleen maar kunnen toejuichen!

Toch blijft er nog afval over en vele kleintjes maken één grote afvalberg. Met een boodschappentas vermijdt je alvast plastic zakjes, een boterhamendoos betekent afvalarm lunchen en onverpakte groenten en fruit zijn pas echt puur natuur.

De OVAM bracht een aantal tips rond afvalvoorkoming samen in een gratis brochure die u kan aanvragen bij uw gemeente, intercommunale of bij de OVAM zelf. Zo vermagert uw vuilniszak in een mum van tijd, want ...



Kan. De Deckerstraat 22-26, 2800 Mechelen, Tel.: 015/284.284, Fax: 015/20.32.75, website: <http://www.ovam.be>

Wie AFVAL vermijdt, moet het niet kwijt

Vlaanderen wacht op de ooievaar

NATUUR
RESERVATEN vzw

Vibe presenteert eigentijdse zelfbouw-tegelkachel



Het Vlaams
Instituut
voor Bio-
Ecologisch
Bouwen en

Wonen (Vibe) presenteert de komende weken en maanden een aardig drukke activiteitenkalender. Interessant om vermelden, en aansluitend op de Ecotips die je elders in deze Milieurama leest, is de praktijkdag rond de zelfbouw van een stralingskachel. Die wordt georganiseerd op zaterdag 6 maart aan de Itegembaan 188 in Berlaar. Tijdens deze praktijkdag wil Vibe alle geïnteresseerden laten kennis maken met de mogelijkheid om zelf een tegelkachel te bouwen. Het gaat om een nieuw concept van een massieve tegelkachel waarop overigens ook een elektrische sturing en/of een zonnysysteem aangesloten kan worden. Dat 'prefab-schouwpotensysteem' vervangt de wat ouderwetse tegelwand van de klassieke tegelkachel door een reeks gestandaardiseerde chamotteplaten in verschillende rechte en gebogen vormen. Op die manier wordt het mogelijk de

meeste moderne ontwerpen voor je tegelkachel uit te tekenen.

En nog tot 3 maart organiseert Vibe in het Poorthuis te Peer een inleiding in het Bio-Ecologisch Bouwen en Wonen. Elke woensdagavond kan je er terecht voor een ander element van bio-ecologisch bouwen. Hoe kan je gezond en ecologisch verantwoord isoleren? Welke materialen gebruik je best? In hoeverre zijn traditionele energiebronnen zoals stookolie, elektriciteit, kolen, hout of aardgas milieuvriendelijk én hoe kan je gebruik maken van hernieuwbare energie in je eigen huis? De Vibe-lesseries geeft je elke woensdagavond een gevat antwoord op deze vragen.

Velt maakt zich klaar voor 25 kaarsjes

We zijn er dan wel nog een hele tijd van verwijderd, maar hou zondag 18 april nu toch al maar vrij. Dan viert de Vereniging voor Ecologische Leef- en Teeltwijze (Velt) zijn 25ste verjaardag in het Antwerpse Zuiderpershuis.

Onder de noemer 'Tijd en ecologie' staan heel wat activiteiten op het programma. Zo bijvoorbeeld een aperitiefconcert met een klezmermuziekgroep, panelgesprekken over tijd en voeding, natuur en arbeid met o.a. Marc De Bel, Els Helewaut, ... Er is ook een biomarkt met een dertigtal ecologische producenten en bij een afdelingsmarkt kan je kennismaken met het informatief materiaal van enkele Veltafdelingen. Als afsluiter wordt Modern Times van Chaplin vertoond. In



op in Nederland en Frankrijk. Kortom, het zit erin dat de ooievaar ook de weg naar onze contreien terugvindt. Natuurreservaten vzw wil de ooievaar daarbij graag een pootje helpen en lanceerde samen met het Dierenpark Planckendaal en de Afdeling Natuur van Aminal het educatieve project 'Ooievaars zonder grenzen'. De eerste oproep bleef alvast niet zonder resultaat. Uit maar liefst 163 gemeenten uit Vlaanderen liepen reacties binnen waaruit Natuurreservaten vzw de meest 'aantrekkelijke' gebieden selecteerde. De eerste 5 palen worden op zaterdag 20 februari 'voor het publiek opengesteld'. Nu nog afwachten of ook de ooievaar straks van de partij is?

i Natuurreservaten vzw, Kon. St. Mariastraat 105, 1030 Brussel, Tel. 02/245.43.00., Fax. 02/245.39.33., e-mail: nr@bitserv.com



het kader van de feestelijkheden rond het zilveren jubileum organiseert Velt ook een fotowedstrijd rond hetzelfde thema van 'tijd en ecologie'. De winnaar gaat met een check van 15.000 frank naar huis. Geïnteresseerden kunnen het wedstrijdreglement opvragen bij Velt.

i Vereniging voor Ecologische Leef- en Teeltwijze (Velt), Uitbreidingsstraat 392c, 2600 Berchem, Tel. 03/281.74.75., Fax. 03/281.74.76., e-mail: velt@club.innet.be

Meetjesland gaat digitaal



Steeds meer BBL-lidorganisaties vinden de weg naar het internet. Zo ook Natuur en Landschap Meetjesland dat recent zijn gloednieuwe website presenteerde. Je vindt er niet alleen een voorstelling van de vereniging, je kan er ook kennis maken met enkele waardevolle natuurgebieden uit de regio. Op de site vind je ook de inhoud van de meest recente tijdschriften van Natuur en Landschap Meetjesland en kan je ook wandelen doorheen de 'Streekgids' van het Meetjesland. Zin om digitaal naar het Meetjesland te surfen: <http://www.visitweb.com/nlm>

i Natuur en Landschap Meetjesland, Boelare 131, 9990 Eeklo, Tel. 09/374.80.25., e-mail: Nalame@geocities.com

INTERVIEW

Interview
met vervoerseconoom
Arie Bleijenberg:

"Rekeningrijden is niet asociaal. Wél een middel om mobiliteit efficiënter te maken".

Gratis openbaar vervoer in Hasselt, al dan niet verplichte bedrijfsvervoerplannen voor KMO's, rekeningrijden,... Het mobiliteitsdebat in Vlaanderen werd de voorbije maanden flink aangewakkerd. Een cruciale vraag in de zoektocht naar een ander verplaatsingsgedrag is die naar de precieze kostprijs van onze mobiliteit. Is onze mobiliteit inderdaad te goedkoop? En zijn alle voorgestelde maatregelen wel even efficiënt? Vragen die Milieurama voorlegde aan de Nederlandse vervoersecounoom Arie Bleijenberg van het Centrum voor energiebesparing en schone technologie te Delft.

? Iedereen is het er ondertussen over eens dat onze manier van verplaatsen nogal wat negatieve effecten heeft. Er zijn niet alleen heel wat externe kosten, zoals bijvoorbeeld milieuverontreiniging of verkeersonveiligheid, u wijst ook op de enorme economische inefficiëntie van onze mobiliteit?

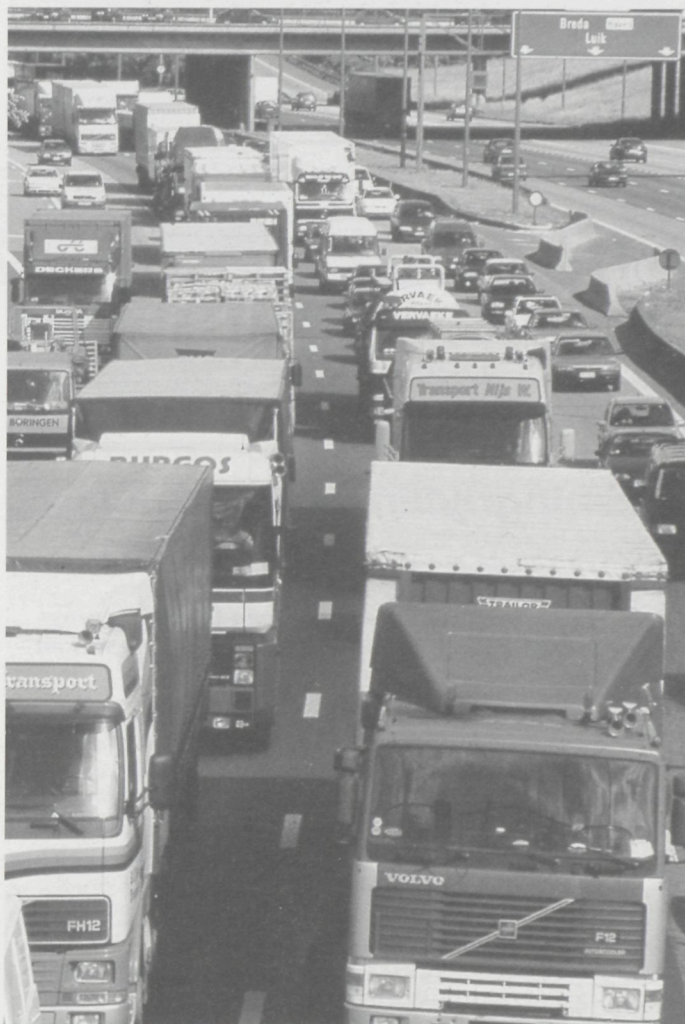
Beide hebben uiteraard met elkaar te maken. Maar wanneer je onze mobiliteit grondig economisch gaat analyseren dan kom je tot de conclusie dat die eigenlijk erg inefficiënt georganiseerd is en bijgevolg een forse kostenverspilling genereert. Geen enkele andere sector zou het zich kunnen permitteren om zo inefficiënt te functioneren. Vliegtuigen vliegen met gemiddeld 1/3 lege stoelen naar alle mogelijke bestemmingen ter wereld. Onze files staan elke dag vol met auto's waar in het overgrote deel van de gevallen maar één iemand in zit. Ook onze infrastructuur wordt oneconomisch gebruikt. Ons autowegennet wordt nauwelijks enkele uren per dag intensief gebruikt en ligt er voor de rest verlaten bij. Naast die puur economische kosten veroorzaakt onze mobiliteit zoals bekend inderdaad ook heel wat verborgen kosten. Bijvoorbeeld inzake onveiligheid of milieuvervuiling.

Gratis shoppen?

? Uit een Europese studie waaraan u heeft meegewerkt, blijkt dat de gebruiker van de auto eigenlijk niet de juiste prijs betaalt van de effecten die hij met zijn autorijden veroorzaakt. Hoe wil u dat oplossen?

Eigenlijk zou de autobelasting die je betaalt en afhankelijk is van hoeveel je rijdt, tweemaal zo hoog moeten zijn als nu het geval is. Wij pleiten ervoor om de bestaande belasting op autoverkeer, bijvoorbeeld in de vorm van accijnzen, aan te vullen met een heffing die afhangt van de mate waarin je je auto gebruikt. In het huidige tarifieringssysteem betaal je één keer een wegenbelasting en kan je ongebreideld van je auto gebruik maken. Je zou het kunnen vergelijken met een supermarkt waar je één keer per jaar een fikse vergoeding betaalt en waar je nadien permanent gratis kan gaan shoppen. Het spreekt voor zich dat zo'n manier van werken allerm minst economisch verantwoord is.

? Wat vindt u van de kritiek dat zo'n gebruiksheffing eigenlijk een sociaal onverantwoorde maatregel is die vooral de minder begoede autobestuurder raakt? En is het bovendien niet moeilijk om een juiste prijs te plakken op die diversiteit



Arie Bleijenberg: "Als je 10% van de autobestuurders kan overtuigen zich op een andere manier te verplaatsen, dan los je de files op. Rekeningrijden is één van de maatregelen die daartoe kunnen bijdragen".

aan negatieve effecten? Dringt een maatschappelijk debat terzake zich niet op?

Ik geef graag toe dat bepaalde negatieve effecten die door het autoverkeer worden veroorzaakt niet voor iedereen eenzelfde waarde hebben. Maar dat is volgens mij niet de kern van het probleem. Het gaat erom dat ons verplaatsingsgedrag economisch onverantwoord is. De opbrengsten van zo'n gebruiksheffing kan je gebruiken voor een lastenverlaging die ten goede kan komen aan de lage inkomens. Op die manier is zo'n maatregel zeker niet asociaal van aard. Wat het maatschappelijk debat betreft: uiteraard kan dat je heel wat leren over wie wat belangrijk vindt, maar het gevaar ervan is dat zo'n debat teveel gevoerd wordt op basis van dogma's en vooroordelen. Voor een aantal belangengroepen is het nu eenmaal moeilijk om van privileges afstand te doen. Je kan de noodzaak aan een ander mobiliteitsbeleid echter niet op de lange baan schuiven. Vandaar is het ook belangrijk dat politici de moed opbrengen om keuzes onder ogen te zien en aan de kiezer voor te leggen. Ik probeer politici steeds weer te overtuigen dat ze wel degelijk een beleid kunnen voeren dat een andere mobiliteit genereert. De verwijzing naar de Europese context gaat maar gedeeltelijk op. Ook in eigen land kan je heel wat in beweging zetten.



Foto: Zeno Verhaagen

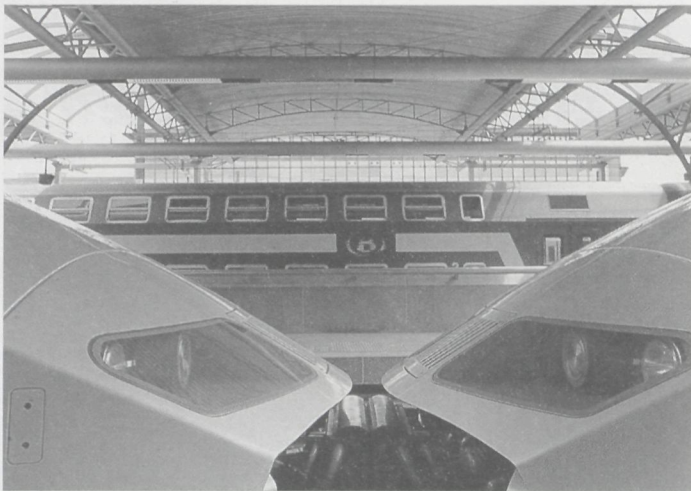


Foto: Frans Geys

Arie Bleijenberg: "Van de HST werd ook dikwijls gezegd dat die een positief effect zou hebben op de milieubelasting. Maar tegenover de reizigers die inderdaad de overstap maken van het vliegtuig of de auto naar de HST staat dat je ook nieuwe passagiers, dus nieuw vervoer, aantrekt".

Rekeningrijden geen extra last

? **Eén van de maatregelen die u voorstelt én waarover in Nederland en recent ook in Vlaanderen nogal wat te doen is, is rekeningrijden. Een geschikte beleidsoptie om werk te maken van een andere mobiliteit?**

Rekeningrijden is zonder twijfel een zeer correct economisch beginsel dat aansluit bij de noodzaak aan een correct tarifieringssysteem voor het autoverkeer. In Nederland is beslist dat rekeningrijden vanaf 2001 zal worden ingevoerd in de vierhoek Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Utrecht. Tolpoorten zullen er registreren wie in de spitsuren de grote steden in- en uitrijdt en rekenen via een chipkaart in de auto meteen 5 gulden aan. De bedoeling is dat die inkomsten worden gebruikt om achteraf werk te maken van een verlaging van de loonlast. Het lijkt ons heel belangrijk om te onderlijnen dat rekeningrijden geen maatregel is om mensen alweer extra-lasten op te leggen maar integendeel de initiële bedoeling heeft om mensen precies niet te laten betalen. Door hen ertoe aan te zetten meer werk te maken van carpooling, gebruik te maken van het openbaar vervoer of gewoon hun verplaatsing wat uit te stellen. Als je 10% van de autobestuurders ervan kan overtuigen zich op een andere manier te verplaatsen, dan los je de files op. Rekeningrijden is een uitstekend middel om onze mobiliteit economisch rendabeler te maken.

? **Toch krijgt rekeningrijden vaak de kritiek een a-sociale maatregel te zijn. Daar bent u het ongetwijfeld niet mee eens?**

Toen in Nederland enkele jaren geleden de discussie op gang kwam, kreeg je evenzeer de reactie dat rekeningrijden vooral de lagere sociale klasse zou raken. Maar dit is een demagogisch argument dat, althans in Nederland, vooral werd gebruikt door de centrumrechtse partijen die op zich eigenlijk niet opvallen door een voor de rest uitgesproken sociaal partijprogramma. Als je rekeningrijden goed invoert, dan hoeft het zeker geen asociale maatregel te zijn. De voorbije jaren werd zeer veel onderzoek gedaan naar de effecten van rekeningrijden. Daaruit blijkt steeds weer dat je op die manier de economische efficiëntie van het transport aanzienlijk verhoogt en dat je, wanneer je die opbrengst gebruikt voor een verlaging van de lasten op arbeid, heel wat extra-banen kan creëren. Uiteraard is het een foute stelling dat rekeningrijden de werkloosheid zal oplossen, maar het is wel een prima maatregel om de werkgelegenheid aanzienlijk aan te zwengelen. Als er al nadelen verbonden zijn aan rekeningrijden, dan liggen die vooral op het terrein van de praktische uitvoering

ervan. Zo is er in Nederland nogal wat discussie ontstaan omtrent een vermeende bedreiging van de privacy. Dat soort problemen is echter van technische aard en kan je oplossen. Het belangrijkste argument voor rekeningrijden lijkt me echter te zijn dat het een maatregel is die precies leidt tot lagere belastingen. Precies omdat je wegen efficiënter gaat gebruiken.

? **Ook de idee van bedrijfsvervoerplannen wint in Vlaanderen steeds meer veld. Wat zijn de ervaringen op dat vlak in Nederland?**

Bedrijfsvervoerplannen zijn zonder meer een goede zaak. Het is belangrijk dat de bedrijfswereld zijn verantwoordelijkheid opneemt om de mobiliteit anders te structureren. De economische onrendabiliteit van de mobiliteit kost ook bedrijven vandaag de dag handenvol geld zodat ze er eigenlijk alle belang bij hebben om te zoeken naar een ander verplaatsingsgedrag. In Nederland werken momenteel enkele honderden bedrijven met een bedrijfsvervoerplan en de ervaringen zijn positief. Ik begrijp dan ook niet dat het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) bij jullie zo moeilijk doet over de invoering van bedrijfsvervoerplannen als zou het bedrijven handenvol geld kosten om die te realiseren. Zo'n plan kost uiteraard geld, maar de resultaten in Nederland tonen duidelijk aan dat je als bedrijf op het einde van de rit ook geld bespaart. Het positief effect van een bedrijfsvervoerplan valt niet weg te cijferen.

Gratis openbaar vervoer of niet?



De standpunten van Arie Bleijenberg over gratis openbaar vervoer lijken, althans op het eerste zicht, misschien nogal tegenstrijdig met de standpunten binnen de milieubeweging terzake. Of toch niet? "Het Komitee Milieu en Mobiliteit (Komimo) pleit voor

snelheidsbegrenzers en het stopzetten van het subsidiëren van het weg- en vrachtovervoer door afschaffing van de woon-werkvergoeding en door het toerekenen van hoge brandstofprijzen", laat BBL-mobiliteitsman Dirk Van Regenmortel weten. "Maar tegelijk promoot Komimo het recht op basismobiliteit. Vooral de bereikbaarheid met zachte vervoermiddelen en met het openbaar vervoer dient gegarandeerd te worden. Investeren in lokaal gratis openbaar vervoer om de verkeersindigestie in en rond de stad tegen te gaan is uiteindelijk een pak goedkoper dan nieuwe wegen en parkeerplaatsen aanleggen".

Het verslagboek van de conferentie 'Mobiliteit: kost wat kost' tijdens de Week van Vervoering 1998 met bijdragen van o.a. Arie Bleijenberg, Leo de Nocker van het VITO [externe kosten van een dieselwagen in de stad bedragen 25 frank!], Reginald Keygnaert van de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap [Rekening Rijden kunnen we in Vlaanderen tegen 2005 verwachten!] is te verkrijgen bij Langzaam Verkeer, Minckelerstraat 43 A, 3000 Leuven.



Vervoerseconoom Arie Bleijenbergh: "De mobiliteitsgroei is niet alleen het gevolg van een toenemende vraag. Ook het aanbod van steeds betere en snellere transportmogelijkheden werkt die groei in de hand".

Foto: Kristel Peeters

Steeds sneller

? In welke mate vraagt een degelijk mobiliteitsbeleid ook een integrale 'policymix' die, naast de eerder geschetste prijsmaatregelen, ook maatregelen voor een andere ruimtelijke ordening en een beter openbaar vervoer bevat?

Volgens ons dient de mobiliteitsgroei voor een deel ook worden verklaard door een afname van de verplaatsingsweerstand. Hoe minder moeite het kost om een bepaalde afstand te overbruggen, hoe meer kilometers er zullen worden afgelegd. Voor personenvervoer moet die verplaatsingsweerstand ook worden gekoppeld aan het reistijdbudget van de mensen. Nu blijkt dat die hoeveelheid tijd die mensen gemiddeld aan verplaatsen besteden opmerkelijk constant is, dat is ongeveer 1,1 uur per dag. Dat was 100 jaar geleden zo, dat is in Afrika niet anders dan in Europa. Maar de mobiliteitsgroei wordt precies veroorzaakt doordat we steeds sneller gaan reizen. Door technische vooruitgang, daarmee bedoel ik bijvoorbeeld de uitvinding van auto en vliegtuig of de aanleg van bijbehorende infrastructuur, kunnen we nu binnen datzelfde uur uiteraard heel wat meer kilometers afleggen dan vroeger het geval was. Het is geen uitzondering meer dat iemand die in Parijs woont elke dag in Brussel komt werken of omgekeerd. Het lijkt ons evident dat de mobiliteitsgroei niet alleen het gevolg is van een toenemende vraag maar dat bovenal het steeds betere aanbod van transportmogelijkheden bijdraagt aan die groei.

? Bedoelt u daarmee dat een 'ruimtelijke verdichting' eigenlijk nauwelijks zou bijdragen tot een andere mobiliteit?

Ik denk dat je de impact van een ruimtelijk beleid op het verplaatsingsgedrag van mensen inderdaad moet relativiseren. Neem nu Nederland. Ik geef graag toe dat wij, althans in vergelijking met de situatie in Vlaanderen, hier bij ons een vrij degelijke ruimtelijke

structuur hebben ontwikkeld. Maar ook hier is het fileprobleem enorm. Ik heb de indruk dat het ruimtelijk gedrag eerder de ontwikkelingen in het transport volgt, dan dat ze ze stuurt. Let wel, de ruimtelijke inrichting van steden biedt wel de mogelijkheid om de mobiliteitsgroei te verminderen. Maar het gaat dan echter vooral om maatregelen die de snelheid van het auto- of luchtvaartstelsel verminderen en daardoor meer langzame vervoerswijzen stimuleren. Vandaar dat de overheid prioritair werk moet maken van een ruimtelijke inrichting die het gebruik van langzame vervoerswijzen zoals fiets en openbaar vervoer bevordert en snelle vervoerswijzen daardoor minder aantrekkelijk maakt.

Geen kerosinetaks

? Nochtans is in Vlaanderen de voorbije maanden nogal wat te doen rond de promotie van gratis openbaar vervoer. Is dit voor u dan geen efficiënte manier om openbaar vervoer te promoten en de auto wat meer aan de kant te laten staan?

Wij verwachten inderdaad niet dat een promotie van het openbaar vervoer zal bijdragen tot een wezenlijke mobiliteitsbeheersing. Het enige efficiënte beleid bestaat erin dat je snelle vervoerswijzen duurder maakt en de voertuigsnelheid beperkt. Door openbaar vervoer gratis aan te bieden, ga je volgens ons de verplaatsingsweerstand van het totale vervoersaanbod immers verder verlagen. Je krijgt dus een mobiliteitsstijging. Van de HST werd ook dikwijls gezegd dat die een positief effect zou hebben op de milieubelasting. Maar tegenover de reizigers die inderdaad de overstap maken van het vliegtuig of de auto naar de HST staat dat je ook nieuwe passagiers, dus nieuw vervoer, aantrekt.

? Inzake de beperking van het vliegverkeer pleit u onomwonden voor een emissieheffing, eerder dan voor een kerosinetaks?

Om te beginnen moet het duidelijk zijn dat je als individuele lidstaat vrij machteloos staat om de impact van het luchtverkeer aan te pakken. Eén en ander dient te gebeuren in Europees en later ook in mondiaal verband. Ons pleidooi voor een emissieheffing heeft vooral te maken met het feit dat een kerosinetaks eigenlijk vrij eenvoudig te ontwijken is. Een Amerikaans vliegtuigtoestel kan makkelijk een ommetje maken om elders bij te tanken. Een kerosinetaks kan ertoe leiden dat de vluchtroutes zouden worden aangepast en dat, vooraleer Europa aan te doen, een vliegtuig bijvoorbeeld zou kunnen bijtanken in Marokko. Een emissieheffing daarentegen zou ervoor zorgen dat elk toestel sowieso wordt belast, a rato van de emissie die het veroorzaakt. We pleiten ook voor een ticketheffing als alternatief voor een BTW op vliegtuigtickets die ons evenmin praktisch uitvoerbaar lijkt.

? Tot slot nog dit: binnenkort trekt Vlaanderen naar de stembus. Het is één van uw stokpaardjes om te wijzen op de belangrijke rol van de politiek in het kader van een ander mobiliteitsbeleid. U bent ervan overtuigd dat politici één en ander in beweging kunnen zetten?

Het centrale vraagstuk rond verkeer en milieu is niet: kan het verkeer voldoende schoon? Ja, dit kan. We moeten het willen. Er is een krachtig overheidsingrijpen nodig om de mechanismen die leiden tot de mobiliteitsgroei tegen te gaan: je moet durven snelle vervoerswijzen belasten, durven de snelheid te verlagen. Dat zal op maatschappelijke weerstand stuiten. Uiteindelijk wil iedereen een schoon milieu, ook politici hebben er de mond van vol. Dat is een vrijblijvende uitspraak als je niet bereid bent daar de consequenties van te dragen. Het gaat niet op om steeds weer te verwijzen naar een ruimere Europese context om een krachtig mobiliteitsbeleid in eigen land uit te stellen. Het komt er op aan te kiezen voor duidelijkheid: een beleid voor verkeer en milieu is geen utopie.

Piet Decoster

Met opgestropte mouwen de natuur in...

Ook dit jaar organiseert de Stichting Leefmilieu haar 'Jeugdactie

Natuurbeheer en Landschapszorg' waarmee ze jongeren wil aanzetten om in hun onmiddellijke omgeving werk te maken van het onderhoud en het herstel van natuurterreinen en landschapselementen.

Jongeren van 12 tot 25 jaar die in de loop van '99 in groepsverband een concreet project inzake natuurbeheer of landschapszorg opstarten, maken kans op een financiële ondersteuning van maximaal 30.000 frank. Jeugdverenigingen, jeugthuizen, jeugdraden, schoolklassen, natuurverenigingen, socio-culturele organisaties,... kunnen voor 15 maart een concreet dossier indienen bij de Stichting Leefmilieu. Waarover het zo allemaal kan gaan? Beheerswerken in natuurreservaten of

STICHTING

LEEFMILIEU



nuw onder auspiciën van de Kredietbank

waardevolle natuurgebieden zoals het maaïen van hooiland of het kappen van wilgenstru-

weel, beheer van wegbermen, herwaardering van oude spoorwegbeddingen, aanplant van houtwallen, beschermingsprojecten voor bedreigde diersoorten, aanplanting van inheemse boomsoorten,...

Projecten moeten worden ingediend voor 15 maart '98. Een officieel deelnameformulier en het reglement kan je krijgen bij de Stichting Leefmilieu.



Stichting Leefmilieu

vzw/Kredietbank,

Kipdorp 11, 2000 Antwerpen,

Tel. 03/231.64.48., Fax. 03/232.63.98.,

e-mail: leefmilieu@village.uunet.be

Zoekt je school een educatief reservaat?



'Educatieve reservaten'.

Dat is het onderwerp van een studienamiddag die het Provinciaal Instituut voor Milieueducatie

(PIME) op woensdag 10

maart samen met het Wereldnatuurfonds organiseert. De studiedag vindt plaats in het Sint-Jan Berchmanscollege te Mol waar het niet louter de leerkrachten wetenschappen zijn die het begrip 'educatief reservaat' inschakelen in de klaspraktijk. Dankzij de medewerking van de andere vakleerkrachten wordt het reservaat vanuit diverse invalshoeken en vakoverstijgend geëxploreerd. Een educatief reservaat biedt talrijke mogelijkheden voor de invulling en concretisering van eindtermen, geïntegreerde proeven en projectwerk. Het uitwisselen van deze ervaringen staat centraal tijdens de studiedag. De studiedag is bedoeld voor alle geïnteresseerde leerkrachten en directieleden van secundaire scholen uit de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant.



Provinciaal Instituut voor Milieueducatie (PIME),

Mechelsesteenweg 365, 2500 Lier,

Tel. 015/31.95.11., Fax. 015/31.58.80.

Noorwegen voert kerosinetaks in



Sinds 1 januari is in Noorwegen een taks op kerosine van kracht. Daarmee is het land het eerste in Europa dat met een dergelijke belasting de ongebreidelde groei van de luchtvaart en de daarmee gepaard gaande luchtvervuiling wil aanpakken. De invoering lokte alvast heel wat, vaak furieuze, reacties bij luchtvaartmaatschappijen uit. British Airways liet al weten dat het niet van plan is om de belasting te betalen. De maatschappij beroept zich daarbij op een uittaling van de Britse minister van leefmilieu die verklaarde dat een dergelijke taks momenteel niet op zijn plaats is en dat Noorwegen daarmee een bilateraal akkoord

met zijn land overtreedt dat precies bepaalt dat kerosine vrijgesteld is van belasting. Ook Lufthansa beroept zich om bilaterale akkoorden tussen Duitsland en Noorwegen om de taks als onwettig te bestempelen. Volgens de Duitse luchtvaartmaatschappij wordt momenteel door een aantal Europese maatschappijen, waaronder KLM, Sabena en Swissair, druk uitgeoefend op de Noorse regering om de taks op te heffen. De kerosinetaks die het Noorse parlement vorige zomer reeds goedgekeurde bedraagt zo'n 0,26 Noorse kroon per liter kerosine, omgerekend is dat zo'n 1,17 BEF per liter.

Energiebelasting zwengelt werkgelegenheid aan

Ritt Bjerregaard, Europees Commissaris voor Leefmilieu, stelde eind januari een Europese studie voor waaruit blijkt dat op Europees niveau maar liefst 500.000 jobs zouden kunnen worden gecreëerd wanneer de EU-lidstaten werk zouden maken van een belastingshervorming waarbij milieueffingen worden gebruikt om de last op arbeid te verlagen. Ritt Bjerregaard liet ook weten dat ze op Europees niveau werkt aan een wettelijk kader waardoor de lidstaten verplicht zouden worden om op korte termijn werk te maken van een coherente energiebelasting in alle aangesloten EU-landen. Bjerregaard onderstreepte dat milieueffingen nog al teveel worden beschouwd als een bedreiging voor de werkgelegenheid terwijl ze net een troef kunnen zijn om de tewerkstelling op Europees niveau aan te zwengelen. Ze liet ook weten dat een reductie van de CO₂-uitstoot met 8% tegen 2010, zoals overeengekomen in Kyoto, op Europese schaal kan zorgen voor 1 tot 2 miljoen nieuwe jobs.

Nederlandse bedrijven doen meer met minder.

Wordt zuinig ruimtegebruik op industriezones ook in Vlaanderen de trend?

Maakt Vlaanderen te weinig ruimte vrij voor zijn bedrijven? Als je de uitspraken van bedrijfsorganisaties zoals NCMV of VEV zou geloven, alvast wel. De realiteit is echter anders. Nogal wat bedrijven springen zeer kwistig met hun oppervlakte om en gebruiken nauwelijks de helft van de oppervlakte van hun bedrijfsterrein voor de eigenlijke bedrijfsactiviteiten. De rest gaat naar parkeerplaatsen, groen, reservegrond,... De echte uitdaging ligt dan ook niet in de creatie van nog maar eens extra-bedrijventerreinen, wel in een meer optimaal gebruik van de huidige zones. Op die manier krijgt het bedrijfsleven wat het wil én wordt onze schaarse open ruimte bewaard...

Hoe kan je zuiniger omspringen met grond? Een vraag waar in Nederland al langer bij wordt stilgestaan. Eind '97 werd daar het startschot gegeven voor het 'Stimuleringsprogramma intensief ruimtegebruik'. De Nederlandse overheid maakt de volgende vier jaar 50 miljoen gulden, dat is bijna 1 miljard Belgische frank, vrij voor de ondersteuning van projecten die aantonen dat het intensief gebruiken van de schaarse grond mogelijk is en kan bijdragen tot de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving. Elk jaar worden vier thema's geselecteerd waarrond met dit stimuleringsprogramma gewerkt wordt. In 1998 waren dat infrastructuur, de mogelijkheden van ondergronds bouwen, openbare ruimte en bedrijventerreinen. Aan het stimuleringsprogramma is ook een volledig onderzoeksprogramma gekoppeld dat moet nagaan wat er allemaal mogelijk is om zuiniger met de beschikbare ruimte om te gaan.

Samen parkeren

Dat er heel wat mogelijkheden zijn, bewijzen alvast de 65 geselecteerde projecten van 1998. Zij werden gekozen uit een

totaal van 400 ingediende dossiers. In totaal werden 15 bedrijventerreinen geselecteerd waar de beschikbare ruimte intensief wordt gebruikt. "Een vaak terugkerende maatregel om ruimte op bedrijvenzones uit te sparen is het bouwen in meerdere bouwlagen", zegt Erik Grietens, coördinator van de Stedenbouwwacht. "Ook het meer aaneengesloten bouwen, zoals dat gebruikelijk is in stedelijke gebieden, levert veel ruimtewinst op. Dat kan gerealiseerd worden door voorzieningen zoals laad- en loszones, parkings, groenvoorziening, waterzuivering of wateropslag gemeenschappelijk uit te bouwen. Het is immers veel zinvoller om één gemeenschappelijke parking aan te leggen, dan bij elk bedrijf afzonderlijk aparte parkeerplaatsen te voorzien". Door die gemeenschappelijke voorzieningen kan de ruimte van een bedrijfskavel uiteraard volledig gebruikt worden voor de bedrijfsactiviteiten. Als de gemeenschappelijke parkeerplaatsen dan ook nog onder de grond, op het dak of in verdiepingen worden gerealiseerd, kan nog meer ruimte worden bespaard.

Going underground?

Maar naast parkeerplaatsen kunnen ook andere voorzieningen ondergronds worden uitgebouwd. Dat is bijvoorbeeld het geval bij het opslagbedrijf Van Bennekum Hoekstra in het havengebied van Rotterdam. Deze firma realiseerde een ondergrondse koelopslagplaats van 75.000 m² en spaarde daarmee niet alleen heel wat ruimte. Een bijkomend voordeel is ook dat je het energieverbruik heel wat kan verminderen. Een ander voorbeeld is dat van het kaaspakhuis Nagtegaal in Alphen aan de Rijn dat zijn nieuwe opslagplaats van 30 meter hoog half ondergronds bouwt en het op die manier beter laat inpassen in de omgeving. "Om bedrijfsruimte ook in de toekomst goed te gebruiken, voorzien sommige projecten in flexibele gebouwen die makkelijk aange-



Erik Grietens: "Op onze bedrijventerreinen kan nog heel wat ruimte worden uitgespaard. Door er bijvoorbeeld voor te zorgen dat het bedrijventerrein makkelijk bereikbaar is met fiets en openbaar vervoer, hoef je minder ruimte voor parkeerplaatsen te voorzien".

past kunnen worden aan nieuwe functies", zegt Erik Grietens. "Als een bedrijf verhuist, kan het gebouw zonder veel problemen aangepast worden aan een nieuwe situatie waardoor toekomstige leegstand tegengegaan wordt".

Tenslotte kan ook door een goede inplanting van het terrein zelf heel wat ruimte worden uitgespaard. "Je kan ervoor zorgen dat je bedrijventoneel makkelijk te bereiken is met de fiets en het openbaar vervoer. Op die manier hoef je minder ruimte voor parkeerplaatsen te voorzien", aldus nog Erik Grietens. "Of je kan bijvoorbeeld ook vroegere stortplaatsen inrichten als bedrijventoneel. Door gebruik te maken van speciale funderingstechnieken is dit perfect mogelijk. Op die manier benut je ook waardeloze restructies". Door te bouwen in een geluidswal kunnen ook deze zones nuttig gebruikt worden en kan opnieuw ruimte uitgespaard worden. En tenslotte moet altijd eerst nagegaan worden welke bedrijven sowieso thuishoren op een bedrijventoneel en welke verweven kunnen worden met het wonen. In Nederland lopen verder ook verschillende projecten die nagaan hoe de ruimte op bestaande bedrijventoneels beter gebruikt kan worden. Door de grond op bestaande terreinen te herstructureren, kunnen vaak heel wat hectaren voor nieuwe bedrijven worden vrijgemaakt. Dat kan onder meer door de activiteiten op bedrijfstakken beter te concentreren, niet meer gebruikte spoorwegen of kanaalarmen opnieuw te gebruiken, allerhande voorzieningen gemeenschappelijk uit te bouwen,...

Bedrijvenstad Fortuna

Een zeer inspirerend voorbeeld is alvast dat van de 'bedrijvenstad Fortuna', een bedrijventoneel die momenteel ontwikkeld wordt in Sittard in Nederlands Limburg. Erik Grietens: "De ruimtewinst is er zeer groot ten opzichte van een 'klassiek' bedrijventoneel, zoveel is duidelijk. Op een totale oppervlakte van 47 hectare wordt ook 47 hectare bedrijfstvloeroppervlakte gecreëerd, precies



Op vlak van het zuinig ruimtegebruik op bedrijventoneelen heeft Vlaanderen nog een hele achterstand goed te maken met Nederland.

omdat op een zeer 'stedelijke' manier wordt gebouwd". Verder worden de gebouwen ook in meerdere bouwlagen opgetrokken en wordt gezorgd voor een collectieve ondergrondse parkeergarage waarboven zich een centrale groenpartij en een gemeenschappelijk waterbekken bevindt dat wordt gevuld met regenwater. Na zuivering kan het water worden gebruikt tijdens het fabricageproces in de bedrijven, doet het dienst als spoelwater in de toiletten en kan het, indien nodig, ook gebruikt worden tijdens bluswerken. "Op die manier wordt niet alleen gezorgd voor een zuinig ruimtegebruik maar wordt ook rekening gehouden met de invloed van het project op het leefmilieu", aldus nog Erik Grietens. Ook op andere vlakken wordt op het bedrijventoneel van Sittard aandacht besteed aan duurzaamheid. Zo neemt men de nodige maatregelen om het energiegebruik te beperken, wordt er gebouwd met milieuvriendelijke materialen, legt men een gescheiden rioleringsstelsel aan, worden strakke randvoorwaarden opgelegd voor de

Inbreiding
en
stapelen
van containers
maakt
verdwijnen

Doel
overbodig
overbodig
overbodig
overbodig



Ook in de haven van Antwerpen kan heel wat zuiniger met de nu beschikbare ruimte worden omgegaan. Zo blijken er op de linker Scheldeoever 700 hectaren opgespoten bedrijventoneelen onbenut bij te liggen. Door deze ruimte aan te spreken voor nieuwe bedrijven, wordt de aanleg van nieuwe industriezones overbodig. "En het zijn vooral deze nieuwe industriezones, die naast de nieuwe containerterminal worden ingepleurd, die Doel onleefbaar zouden maken", vertelt BBL-beleidsmedewerker Bart Martens. "Bepaalde bedrijven op de linker Scheldeoever gaan zelfs actief op zoek naar mogelijke investeringen van derden op de eigen terreinreserves".

Ook de nieuwe containerterminal zelf wordt overbodig indien tech-

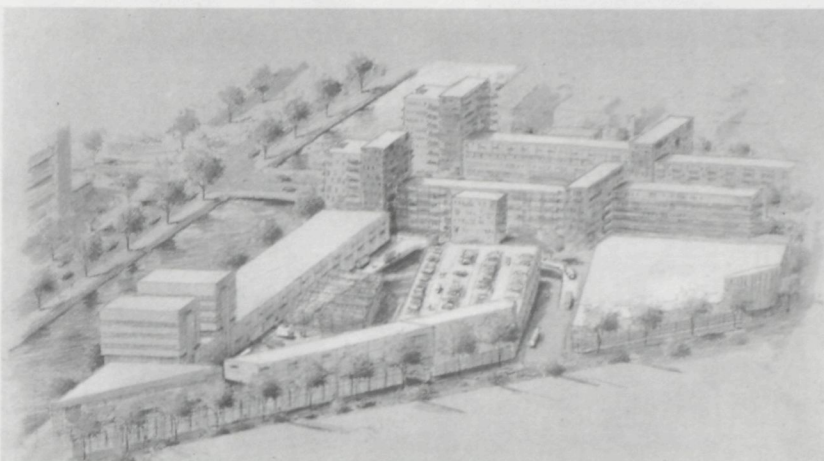
nieken van zuinig ruimtegebruik zouden toegepast worden op de reeds bestaande containerterminals. Bart Martens: "In Nederland is een concept ontwikkeld om containers veel doelmatiger op te slaan. Door een ingenieus systeem van kranen en het hoger stapelen van containers kunnen, op dezelfde oppervlakte, tot 4 maal zoveel containers behandeld worden als in een klassieke containerterminal. Dit systeem van zuinig ruimtegebruik wordt momenteel verder onderzocht in een strategisch milieu-effectenrapport dat verschillende alternatieve scenario's vergelijkt die het ruimtetekort van de Rotterdamse haven kunnen opvangen".

architecturale kwaliteit,... "En om verkeersoverlast te beperken, worden slechts een beperkt aantal ondergrondse parkeerplaatsen voorzien. Tegelijk zijn er heel wat flankerende maatregelen uitgewerkt om het openbaar vervoer en de zachte weggebruiker te bevorderen. Stuk voor stuk milieu- én bedrijfsvriendelijke maatregelen", steekt Erik Grietens zijn bewondering voor de bedrijvenstad Fortuna niet onder stoelen of banken.

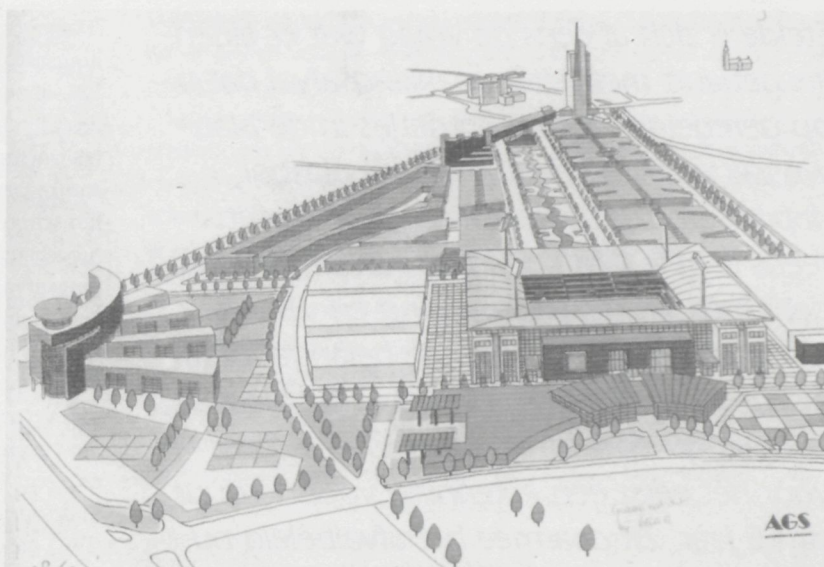
Het lijkt er overigens op dat deze nieuwe generatie bedrijventerreinen in Nederland wel eens zou kunnen uitgroeien tot een echte trend. "Heel wat ondernemingen die bekommerd zijn om hun imago willen zich absoluut op dat soort nieuwe bedrijventerreinen vestigen", weet Erik Grietens. "Zuinig omgaan met ruimte en zorgen voor een duurzame inrichting hoeft dus zeker geen beknutting van de economische expansie te zijn zoals nogal eens beweerd wordt. Integendeel, de economische slagkracht van een bedrijf wordt op die manier precies gestimuleerd". Het is dus alles behalve de bedoeling het de bedrijven 'moeilijk te maken', wel om een optimaal vestigingsklimaat voor ondernemers uit te bouwen, een aantrekkelijke werkomgeving voor de werknemers te realiseren en het behoud van schaarse open ruimte mogelijk te maken.

En in Vlaanderen?

Zal het u verbazen dat dit soort ontwikkelingen in Vlaanderen nog in de kinderschoenen staat? "Bij de inrichting van bedrijventerreinen wordt bij ons bijna nooit nagedacht over het optimaler gebruiken van de beschikbare ruimte", betreurt Erik Grietens. "Ook het beter benutten van bestaande bedrijvenzones is nergens aan de orde. Dat is spijtig, want een bezoek aan een willekeurig bedrijventerrein leert al gauw dat zelfs op een zogenaamd 'volledig ingenomen' terrein er met enige creativiteit nog heel wat ruimte te vinden is". Toch worden ook in Vlaanderen de eerste, weliswaar voorzichtige, stapjes gezet naar een zuiniger ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Zo besliste het havenbestuur van Gent om een studie te laten uitvoeren die moet nagaan of en hoe het ruimtegebruik van Honda en Volvo in de Gentse Kanaalzone kan geoptimaliseerd worden. Het Gentse havenbestuur gaat er daarbij vanuit dat zo'n optimaal gebruik van de beschikbare industriegronden op lange termijn de groei van de bedrijven kan



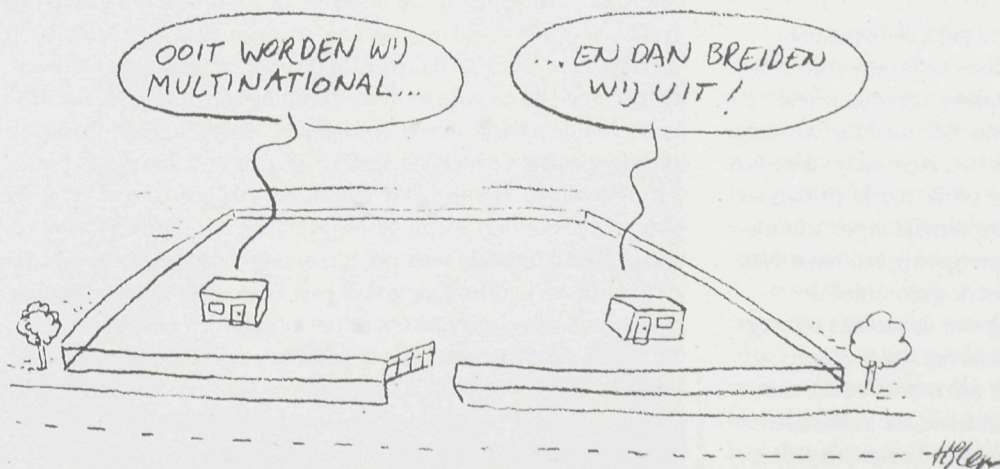
Het bedrijventerrein Laakcenter in Den Haag bestaat uit twee bouwlagen, de tweede bouwlaag ligt negen meter boven de eerste. Door een parking te voorzien bovenop een deel van de eerste bouwlaag wordt heel wat ruimte uitgespaard en wordt er tevens voor gezorgd dat ook de tweede bouwlaag ontsloten is voor vrachtverkeer.



Door op een stedelijke manier te bouwen, wordt op de 47 ha van 'bedrijvenstad Fortuna' ook 47 ha bedrijfsvloeroppervlakte gerealiseerd. De ruimte die hierdoor uitgespaard wordt, wordt benut voor natuurontwikkeling in de vorm van een landschapspark.

garanderen. En nog in Gent wordt momenteel gewerkt aan twee Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA's) voor bedrijvenzones waarbij de mogelijkheden van meer aangesloten bebouwing, bouwen in meerdere bouwlagen, een gemeenschappelijke parking, ... onderzocht worden. "Ook al zijn het vooralsnog alleen nog inten-

ties, toch gaan ze reeds in de juiste richting", juicht Erik Grietens toe. "Het is echter zeer jammer dat het vooralsnog voor Vlaanderen alleenstaande voorbeelden zijn, zuinig omgaan met de beschikbare ruimte is nog steeds nergens een beleids optie. Het is evenwel hoog tijd dat ook Vlaanderen start met het stimuleren van pilootprojecten terzake en eindelijk een systematisch beleid voor zuinig ruimtegebruik terzake op gang brengt", besluit Erik Grietens.





Fost Plus voor vijf jaar op de weg gezet Totale systeem kost 3,5 miljard tegen 2002

Stelde u zich al eens de vraag wat er eigenlijk gebeurt met het verpakkingsafval dat u op geregelde tijdstippen netjes in de blauwe zak voor uw deur of in uw glasbol deponeert? Dat verpakkingsafval vormt reeds enkele jaren de inzet van een levendig debat tussen milieubeweging en verpakkingsindustrie. Fost Plus, de belangenorganisatie waarin de verpakkingsindustrie zich heeft gegroepeerd, kreeg eind vorig jaar voor het eerst een erkenning voor de duur van 5 jaar. Zit daarmee het afvalbeleid nu eindelijk op de goede weg of worden pogingen tot het voorkomen van verpakkingsafval er enkel door gefnuikt? Milieurama bracht de verschillende spelers in het debat rond verpakkingsafval rond de tafel voor een pittig debat...

Het debat over het verpakkingsafval werd pas goed op gang gebracht met het Sint-Michielsakkoord toen de groene fractie in het parlement zich, in ruil voor een ecotakswetgeving, bereid toonde mee te werken aan de op stapel staande staatshervorming. Bedoeling van die ecotakswetgeving was heel eenvoudig: door een gerichte belasting wegwerpverpakkingen uit de markt prijzen en op die manier het gebruik van hervulbare verpakkingen stimuleren. Maar zoals bekend werd de ecotakswetgeving een maat voor niks. Onder invloed van de door de industrie gedomineerde 'opvolgingscommissie' werd de invoering van de ecotaks op wegwerpverpakkingen op de lange baan geschoven. In de plaats kwam het door de industrie voorgestelde alternatief beleid van selectieve inzameling en recyclage. De industrie, die zich ondertussen had verenigd in Fost Plus, zou op eigen kosten voor de inzameling en recyclage instaan.

"Daarmee werd aangesloten bij de Europese richtlijn rond verpakkingsafval die op 20 december '94 werd goedgekeurd", schetst BBL-afvalspecialist Bart Martens. "Deze richtlijn geeft aan hoe de lidstaten het beheer van verpakkingen en verpakkingsafval moeten vormgeven. In de eerste plaats moet daarbij gedacht worden aan maatregelen gericht op de preventie van afval. Maar de richtlijn schotelt ook maatregelen en doelstellingen voor gericht op het hergebruik, de recyclage en de nuttige toepassing van verpakkingsafval". In ons land werd de richtlijn omgezet door het intergewestelijk samenwerkingsakkoord dat in Vlaanderen vertaald werd in het 'verpakkingsdecreet' van 5 maart 1997. "Maar hoewel de Europese richtlijn duidelijk stelt dat de lidstaten het hergebruik van verpakkingen kunnen stimuleren, blijft de toepassing in eigen land grotendeels beperkt tot de selectieve inzameling en recyclage", zegt Bart Martens. Het samenwerkingsakkoord voorziet ook in de oprichting van een Interregionale Verpakkingscommissie (IVC) die onder meer instaat voor de controle op de naleving van het samenwerkingsakkoord en voor de erkenning van afvalbeheersorganisaties. Fost Plus is de enige organisatie die zich als afvalbeheersorganisatie voor het huishoudelijk en daarmee gelijkgesteld en/of vergelijkbaar verpakkingsafval heeft aangediend. Eind december '97 kreeg ze een eerste, voorlopige erkenning tot eind '98. Dan volgde de eerste 'serieuze' erkenning voor de duur van vijf jaar.

Gemeenten én Fost Plus niet tevreden

William Vermeir van Fost Plus vindt alvast dat deze erkenning opnieuw zeer zware verantwoordelijkheden en lasten legt bij de industrie: "Het principe van de totale kost wordt breed geïnterpreteerd. Dat geldt zowel op vlak van de inzameling, de sortering en de recyclage. Tegelijkertijd worden de bevoegdheden niet in dezelfde zin ingevuld en voldoet deze erkenning niet integraal aan de geest van de medeverantwoordelijkheid". Fost Plus begrijpt ook niet dat het het verbod opgelegd krijgt zich in te laten met preventie. William Vermeir: "We vinden het wel goed dat er voor vijf jaar rechtszekerheid wordt geschapen voor alle partijen en dat er duidelijkheid ontstaat over het toepassingsveld. Positief is ook dat er procedures komen voor zowel Fost Plus als de intercommunes voor de recyclagemarkten en dat er dan toch een gedeelde financiële verantwoordelijkheid komt voor de inzameling en het sorteren van PMD. Dat zal, meer dan in het verleden, toelaten dat een kwalitatieve norm wordt gerespecteerd". William Vermeir vindt het wel jammer dat in de erkenning de totale kost niet onomwonden wordt gekoppeld aan het Fost Plus-inzamelsce-

rio: "De erkenning dient wel zo te worden geïnterpreteerd dat wanneer een intercommunale het scenario wil maximaliseren er zal gefinancierd worden op basis van de gemiddelde kost van het Fost Plus-systeem".

Wie heel wat minder gelukkig is met de erkenningsvoorwaarden zoals ze recent aan Fost Plus zijn voorgelegd is de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Het spreekt voor zich dat gemeenten een belangrijke rol spelen bij, vooral dan, de ophaling van het verpakkingsafval. Gemeenten zorgen ervoor dat het verpakkingsafval, of het nu gaat om papier-karton, glas of PMD-fractie, via het containerpark of de huis-aan-huis-ophaling bij de inwoners wordt opgehaald. Daarvoor worden ze, althans voor een deel, door Fost Plus vergoed. "Maar de erkenningsvoorwaarden betekenen op verschillende punten een stap achteruit voor de gemeenten", zegt Werner Annaert, stafmedewerker van VVSG. "Zo werd de ophaling van papier en karton tot voor kort voor de helft gefinancierd door Fost Plus. In de nieuwe erkenningsvoorwaarden wordt dat beperkt tot 25%. De IVC heeft gemeenten daarbij niet geraadpleegd. We moeten er misschien maar eens aan denken om aan de gemeenten aan te bevelen een kostendekkende belasting in te voeren op de verspreiding van reclaimedrukwerken en andere papieren publicaties. De overheid heeft het principe van de aanvaardingsplicht ingevoerd met de bedoeling de producenten van verpakkingen voor hun verantwoordelijk te plaatsen en hen zelf voor de verwerking van die verpakkingen te laten opdraaien. Welnu, we stellen vast dat nogal wat kosten verbonden aan de inzameling van verpakkingen, hetzij apart of via het restvuil, nog altijd ten laste vallen van de intercommunes en hun gemeenten". De eerste reacties die VVSG vanuit de gemeenten bereiken, zijn dan ook allerminst positief. Werner Annaert: "En dat is ook jammer voor Fost Plus, want een degelijke inzameling van verpakkingsafval staat of valt met een goed partnership tussen Fost Plus en de aangesloten gemeenten. De relaties zijn al vertroebeld door de onwil van Fost Plus om lokale besturen te vergoeden met een iets ander inzamelingscenario voor verpakkingsafval dan het Fost

Plus-scenario. Dat de inzamelwijzen van deze gemeenten goedgekeurd zijn door het Vlaamse afvalstoffenplan lijkt Fost Plus niet te storen. Als klap op de vuurpijl stelt de nieuwe erkenning gemeenten mee verantwoordelijk voor de hoge verontreinigingsgraad van het PMD-afval. Voor nogal wat burgers is het moeilijk te vatten welke verpakkingen in de blauwe PMD-zak mogen. Het is echter Fost Plus die deze strenge scheidsregel oplegt".



Afvalpreventie prioritair

Worden de gemeenten vooral geconfronteerd met de hoog oplopende kosten voor de ophaling van verpakkingsafval, dan heeft de milieubeweging ook een aantal problemen met de inhoud van de erkenningsvoorwaarden van Fost Plus. "Wij zijn absoluut voorstander van een verregaande verantwoordelijkheid van de producent en een selectieve inzameling", zegt Bart Martens. "Maar die selectieve inzameling moet aanvullend zijn op een beleid dat vooral werk maakt van afvalvoorkoming. Nu treedt selectieve inzameling net in de plaats van afvalpreventie". Martens verwijst in dat verband naar de wel erg beperkte invulling van de PMD-fractie: "De verpakkingen die onder de noemer 'PMD' met de blauwe zak mogen worden meegegeven (flessen, drankkartons,...) zijn juist die verpakkingen waar heel wat hervulbare alternatieven voor bestaan. Voor die verpakkingen waar nauwelijks herbruikbare alternatieven voor bestaan, zoals bijvoorbeeld botervlootjes, wil Fost Plus geen enkele verantwoordelijkheid dragen. Deze verpakkingen worden nog steeds op kosten van de gemeenschap ingezameld en samen met de rest van het huisvuil verwerkt. Wij pleiten voor een volledige producentenverantwoordelijkheid waardoor de volledige kost van de inzameling, ook van het deel dat met het restvuil meegaat, ten laste van de producent valt".

Het spreekt voor zich dat een dergelijke kostendeling de producenten niet bepaald aanzet om te investeren in herbruikbare verpakkingen en dus werk te maken van een essentiële afvalpreventie. "Bovendien vinden wij het bizar dat in de erkenningsvoorwaarden is opgenomen dat Fost Plus geen werk meer mag maken van afvalpreventie", zegt Jos Artois van Vlar. "Dat is op zijn minst bizar. Positief aan de erkenningsvoorwaarden is wel dat voor het eerst ook aandacht besteed wordt aan de kwaliteit van de PMD-fractie. Voor de verwerkingssector is het absoluut noodzakelijk dat de aangevoerde fractie aan een aantal voorwaarden voldoet. Die kwaliteit liet in het verleden wel eens te wensen over. Maar in de huidige erkenningsvoorwaarden komt het kwaliteitsaspect van de ingezamelde verpakkingen expliciet aan bod. Fost Plus, de intercommunes en de inzamelaars krijgen immers een gedeelde verantwoordelijkheid. Vanaf 1 januari '99 moeten de kosten van de verwerking van de residu boven de 25% betaald worden door de intercommunale, vanaf 2000 boven de 20%". Verder vindt Jos Artois het ook een goede zaak dat de erkenning duidelijkheid creëert voor iedereen. Vlar wijst er ook op dat afwijkingen op het basisscenario mogelijk zijn en dat voor de huis-aan-huis inzameling van glas een forfaitaire kost betaald wordt die gebaseerd is op de gemiddelde kost van de inzameling via glasbollen. Jos Artois:



Foto: Frans Geys

"Ook de toewijzing van de recyclagemarkten gebeurt volgens een objectief en doorzichtig systeem. Een onafhankelijk expertisebureau zal controle uitoefenen op de recuperatie- en recyclageactiviteiten".

"Vaak wordt Fost Plus in de huidige context reeds gewezen op de economische en ecologische onzin van de PMD-inzameling en recyclage", stelt William Vermeir. "PMD wordt ingezameld omdat de wettelijke doelstellingen dit noodzakelijk maken. De inhoud van de sorteerboodschap verbreden is utopisch omdat daarmee nog meer onverantwoorde kosten worden gecreëerd en de burger iets verkeerd wordt voorghouden. Bovendien verliest men vaak uit het oog dat het Samenwerkingsakkoord hogere doelstellingen oplegt dan de Europese Richtlijn".



18

Fost Plus wil preventie promoten

Dat Fost Plus een hypotheek legt op afvalpreventie, daarmee is William Vermeir van Fost Plus het alvast niet eens: "Preventie en selectieve inzameling zijn complementair. Alle sensibiliseringscampagnes opgezet in samenwerking met de intercommunales besteden aandacht aan zowel preventie als recyclage. Praktisch gezien de preventieboodschap inhoudelijk correct invullen, wars van slogans, is inderdaad minder evident. Verder heeft het Fost Plus-project 'Respack' veel aandacht gekregen en wordt het door vele groepen sterk geapprecieerd. Er wordt vastgesteld dat de Interregionale Verpakkingscommissie dit uit ons takenpakket heeft geschrapt". Woorden die bij VVSG-milieuverantwoordelijke Werner Annaert op ongeloof worden onthaald: "Je kan bezwaarlijk stellen dat Fost Plus de gemeenten ertoe aanzet om afvalpreventie te promoten. Ik herinner me nog het initiatief van een

Limburgse intercommunale om op haar blauwe zak een boodschap af te drukken die de mensen ertoe aanzette om meer afval te vermijden. Door toedoen van Fost Plus werd die slogan, die trouwens ook gebruikt werd door OVAM, gewoon verwijderd". William Vermeir: "Maar vooral omdat de sorteerboodschap niet overeenstemde met de definitie van PMD. Ik verwijs in dat verband naar het voorgaande discussiepunt". Hoedanook, volgens Jos Artois van Vlar zijn preventie en selectieve inzameling perfect complementair: "Je kan enerzijds werk maken van weldoordachte afvalpreventieplannen en anderzijds de selectieve inzameling optimaliseren. Ons proefproject met Ivago bewijst dat dit kan".

Dubieus 'Groene Punt'

Blijft tenslotte nog de discussie over het 'Groene Punt', de op zijn minst vrij dubieuze aanduiding die helemaal niet betekent dat een product ook effectief wordt gerecycled maar gewoon wijst op het feit dat de producent ervan is aangesloten bij Fost Plus en dus financieel bijdraagt aan de recyclage van een deel van het verpakkingsafval. "Dat 'Groene Punt' zorgt voor heel wat verwarring bij de consument die denkt dat hij een product koopt dat verpakt is met (deels) gerecycled materiaal, of dat nog gerecycled zal worden", zegt Bart Martens. "Terwijl dat er eigenlijk niks mee te maken heeft". Een kritiek waar William Vermeir van Fost Plus wel oren naar heeft: "Het klopt dat de consument niet altijd weet wat het Groene Punt eigenlijk wil zeggen, maar dat geldt evenzeer voor andere symbolen. Wij denken dat hier voor alle partijen nog een belangrijke maar moeilijke opdracht is weggelegd om klaarheid te scheppen, maar het probleem situeert zich vooral op Europees niveau".

Piet Decoster

Advertentie

samen
pakken
we het
afval aan



VLAR, de Vlaamse Maatschappij voor Afvalrecuperatie, speelt bij de uitvoering van het Vlaamse Afvalstoffenbeleid een sleutelrol. VLAR draagt in belangrijke mate bij tot de verkleining van de afvalberg en geeft selectief ingezameld afval een nuttige bestemming.

VLAR exploiteert sorteer- en verwerkingsinstallaties voor huishoudelijk afval en gelijkaardig bedrijfsafval. Selectief ingezamelde afvalstoffen krijgen er een aangepaste bewerking, die recyclage mogelijk maakt. De verwerking van de restfractie die overblijft na de selectieve inzameling, gebeurt met milieuverantwoorde technieken.

VLAR participeert als industriële partner in intercommunale en provinciale structuren, en werkt zo mee aan de uitvoering van het Vlaamse Afvalstoffenbeleid

VLAR nv • Dijle 17 a • B-2800 MECHELEN • Tel. (015)28 80 00

Milieubeleidsvereenkomsten: even degelijk als geliefd?

Het instrument van de convenanten of milieubeleidsvereenkomsten (MBO's) is terug zeer populair. De milieubeweging en de MiNa-raad hebben tegenwoordig de handen vol met het analyseren en adviseren van allerlei MBO's. Minister Kelchtermans heeft het instrument via het uitvoeringsbesluit op het afvaldecreet (Vlarea) ingebakken in het Vlaams afvalbeleid.

Via een MBO moet men verder concreet vorm geven aan de terugnameplicht.

Na papier kwamen de autowrakken aan bod. Intussen is er een ontwerp over autobanden

klaar en is een ontwerp over wit-en bruingoed in voorbereiding.

Ook over de uitvoering van het nieuw mestdecreet werd een MBO

opgemaakt en geadviseerd.

Ongeveer 30 % van de autowrakken (400.000 per jaar in België) verdwijnt na vermaling als shredderafval, vol gevaarlijke stoffen op stortplaatsen en in verbrandingsovens. De MiNa-raad vindt het positief dat voor afgedankte voertuigen een systeem wordt opgezet dat de verantwoordelijkheid bij de producent legt. Hierdoor wordt een EU-voorstel omgezet. Men zal in de toekomst een autowrak bij erkende autoslopers moeten afleveren om een voertuig te kunnen 'uitschrijven'. Autoslopers worden verplicht om de auto te demonteren. Zij moeten strikte milieuvoorwaarden naleven. Hierdoor wordt deze vervuilende sector mogelijk versneld gesaneerd. De MiNa-raad vond echter dat de doelstellingen voor hergebruik en recycling moeten aangescherpt worden. Binnenlandse en buitenlandse ervaring bewijst dat men veel hoger kan mikken. Recycleren kost veel geld. De MBO voorziet echter niet hoe de niet-winstgevende onderdelen van de autosloop en recyclage door de producenten gefinancierd zullen worden. Ook over andere cruciale begeleidende instrumenten zoals de afvalheffingen en de afzet van recyclageproducten blijft de MBO in gebreke. De MBO heeft tenslotte ook te weinig aandacht voor de voorkoming van gevaarlijke stoffen in nieuwe wagens. Een algemeen verbod op PVC en zware metalen is een minimum.

MAP-MBO is mislukking

Was de beoordeling van de autowrakken-MBO nog vrij genuanceerd, dan was de uitspraak van de MiNa-Raad over de MAP-MBO vernietigend. Het ontwerp werd getoetst aan de aanbevelingen van de EU over convenanten, aan de milieubeleidsprincipes, aan het MBO-decreet en het mestdecreet zelf. De poging om via een MBO nadere uitvoering te geven aan het nieuw mestdecreet blijkt een juridische mislukking. Zo blijkt de Boerenbond wegens gebrek aan rechtspersoonlijkheid zelfs geen MBO te kun-

nen afsluiten. De bevoordeling van de leden van de MBO, druist in tegen het gelijkheidsbeginsel. Een MBO-procedure kan niet starten vooraleer het nieuw mestdecreet definitief is goedgekeurd. De MBO moet opgesplitst worden in aparte MBO's met representatieve organisaties van veevoederproducenten, stallenbouwers, mestverwerkers... Via een 'protocol' kan men het engagement en de afspraken met de landbouworganisaties bezegelen.

100 miljoen naar 'voorlichting'

Ook inhoudelijk voldoet de MBO niet. De doelstellingen van de MBO gaan niet verder dan wat wettelijk reeds is vastgelegd. Bovendien gaat het veelal om vage inspanningsverbintenissen die bij gebrek aan controlesysteem onafdwingbaar zijn. De overheid daarentegen moet jaarlijks (bovenop 1 miljard vergoedingen) minstens 100 miljoen betalen voor 'voorlichting'. Ze kan gedurende de MBO ook geen scherpere wetgeving uitvaardigen. De termijn van de MBO loopt verder dan de datum van het MAP en de EU-nitraatrichtlijn (2003). De overheid kan dus tussentijds geen strengere uitvoeringsmaatregelen. Zelfs indien in 2003 zou blijken dat de doelstellingen niet gehaald worden.

De MBO regelt ook de monitoring van de milieukwaliteit en het wetenschappelijk onderzoek. Deze aspecten zijn echter van algemeen belang en horen thuis in een breder juridisch kader. Bovendien krijgt een zeer eenzijdig samengestelde nieuwe 'technische stuurgroep' een bevoorrechte rol in de uitwerking van de definitieve doelstellingen in de vorm van 'nitraatresidu'. De MiNa-raad dringt aan op een grondige, objectieve juridisch-technische doorlichting van de MAP-MBO. Pas na goedkeuring van het nieuw mestdecreet en na inhoudelijke bijsturing en aanscherping kunnen MBO's over het MAP aan het Parlement voorgelegd worden.

Rik De Baere

Op zoek naar het groen in de Vlaamse partijprogramma's



Marc Van Peel: "Voor de CVP is de milieubeweging even belangrijk als de Boerenbond. Wanneer er belangrijke milieudossiers op tafel liggen, wordt de milieubeweging evenzeer bij ons uitgenodigd".

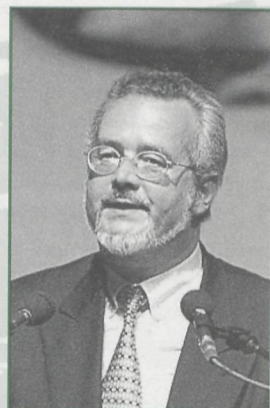
Het gaat goed met Vlaanderen én het gaat goed met de CVP. Dank u. Terwijl SP en VLD de voorbije weken in een nietsontziend spelletje modderslingeren verzeild zijn geraakt, schrijdt de CVP als een waardige dame de verkiezingen van 13 juni tegemoet. De reputatie van onvermijdbare regeringspartij lijkt onaantastbaar. Maar hoe sterk is het milieuprogramma van de CVP? De voorbije jaren deed de partij alvast heel wat moeite om haar niet onomstreden groene imago de nodige kracht bij te zetten. Trekt de CVP binnenkort ook met een groen partijprogramma naar de kiezer?

"Milieu is voor de CVP geen vies thema meer". Bart Bouciqué en Ingrid Vanden Berghe, resp. milieumedewerker en coördinator van de CVP-studiedienst Cepess, stellen dat de partij de voorbije jaren heel wat aandacht besteedde aan de inhoudelijke uitwerking van haar milieuprogramma. "Het klopt dat we op het eind van de jaren '70 en het begin van de jaren '80 de voeling met de nieuwe sociale bewegingen wat verloren hadden. Maar de voorbije jaren hebben we een flink stuk goedge maakt. Het congres 'Ecologie en Economie' in '90 was een eerste aanzet, het congres 'Mensen en

Milieu' in '96 was een bevestiging van die trend. De CVP wil zich op vlak van milieu door niemand de les laten spellen. Laat dat duidelijk zijn".

MAP is strikt en streng

Maar, er is uiteraard nog steeds een verschil tussen datgene wat in congres teksten te vinden is én de beleidspraktijk. De CVP is zowat dé beleidspartij bij uitstek en wekt, vooral wanneer belangrijke milieudossiers op de agenda staan, wel eens de indruk warm en koud tegelijk te blazen. Neem nu bijvoorbeeld het Mestactieplan waar CVP-



"De CVP is een milieustandpunt"



Van Peel: "De beeldvorming rond Doel is totaal v containerdok. Terwijl het dorp eigenlijk wel kan die knoop door te hakken".

milieuminister Theo Kelchtermans enerzijds onderlijnt voorstander te zijn van een duidelijke normering maar anderzijds ook de indruk wekt de landbouwsector niet al teveel te raken. Wordt op die manier niet al teveel de kool en de geit gespaard? "Op zich is het perfect mogelijk om zowel de kool als de geit te sparen", reageert Ingrid Vanden Berghe gevat. "Het MAP heeft de ontegensprekelijke verdienste dat het voor het eerst tot een bewustwording bij de landbouwsector heeft geleid. Daarover is zowat iedereen het eens. Je kan steeds discussiëren over de snelheid waarmee je een

aantal einddoelstellingen wil halen, maar in dit MAP worden overduidelijk een aantal cruciale doelstellingen vooropgesteld die enkele jaren geleden nauwelijks bespreekbaar waren".

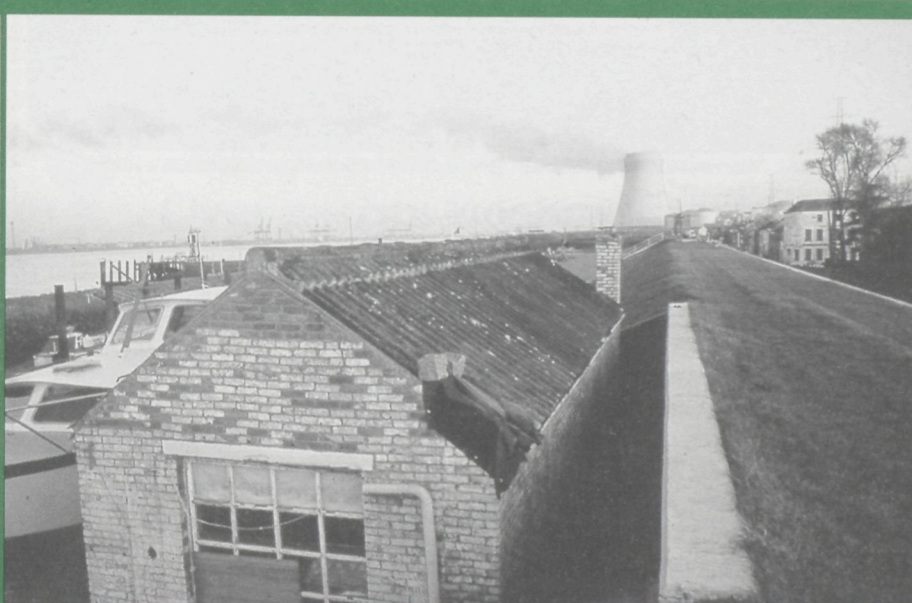
Tijdens de evaluatie van het eerder goedgekeurde MAP en de besprekingen van het nieuw goed te keuren plan, was nogal wat te doen over de Milieubeleidsvereenkomst (MBO) die met de landbouwsector zal worden afgesloten. Voor de milieubeweging geeft de overheid op die manier het initiatief eigenlijk grotendeels uit eigen handen. "Klopt niet", aldus CVP-voorzitter Marc Van Peel. "Van meetaf aan is gesteld dat het bijzonder belangrijk is dat je de landbouwsector effectief betreft bij het mestbeleid. Anders heeft dat geen enkele kans op slagen. Je mag als Vlaamse regering een bij-

stellingen van het MAP niet te halen". Toch is ook de CVP ervan overtuigd dat er nog meer moet gebeuren. De terechte vraag dient dan ook gesteld of, zoals in Nederland, uiteindelijk niet zal moeten worden geopteerd voor een reductie van de veestapel? "Dat is op dit ogenblik voor ons niet bespreekbaar", zegt voorzitter Van Peel. "Mestverwerking lijkt ons een veel betere optie". Al is het hier maar de vraag in hoeverre mestverwerking ook economisch rendabel is. Buitenlandse voorbeelden, bijvoorbeeld uit Nederland, voorspellen op dat vlak alvast weinig goeds. Maar daar is Marc Van Peel het niet mee eens: "In Nederland werd gewoon te weinig mest aangeboden, dat zou bij ons niet het geval zijn. Centrale vraag is ook of je wil investeren in technologisch onderzoek naar mestverwerking. Technologie kan vaak

aantal zeer interessante initiatieven opgestart terzake", zegt Bart Bouciqué. "Het komt erop aan dat die initiatieven nu ook verder op Vlaams niveau worden vertaald en geïmplementeerd".

Ondanks alle inspanningen inzake preventie en selectieve inzameling laaide de discussie over een aantal technisch verouderde verbrandingsinstallaties tijdens deze legislatuur van de Vlaamse regering hoog op. "Voor alle duidelijkheid", beklemtoont Marc Van Peel, "Je zal steeds een bepaalde restfractie hebben die moet worden verbrand. Verbrandingsovens zijn dus een noodzakelijk kwaad. Maar het lijkt ons evident dat die verbrandingsovens aan de meest strenge normen moeten voldoen. In het verleden was er wel eens onachtzaamheid en een te weinig professionele houding bij het beheer van verbrandingsinstallaties". Meer dan

een beleidspartij. Aan extreme punten hebben wij geen boodschap"



total verkeerd. Nu lijkt het erop of Doel zomaar met een borstel van de kaart wordt geveegd om plaats te maken voor een
k we kan blijven bestaan maar precies dan onleefbaar wordt. Het siert de Vlaamse regering dat ze eindelijk de moed had om

zonder strikt en streng mestdecreet uitvaardigen, het is praktisch niet mogelijk om op elke hoek van het veld een politieagent te plaatsen die de uitvoering ervan controleert". Dus gelooft de CVP resoluut in het instrument van de MBO. "Absoluut", reageert Bart Bouciqué. "Zo'n MBO is een wettelijk instrument, zo duidelijk is dat. En er is duidelijk bepaald dat de doelstellingen niet in vraag kunnen worden gesteld. De landbouwsector krijgt dus niet zomaar een 'carte blanche'. Het zou bovendien erg dom zijn van de landbouwsector om bewust geen inspanningen te doen om de einddoel-

realiseren wat vroeger als onrealistisch werd beschouwd. De technologische evolutie op vlak van afvalverbranding en waterzuivering hebben dat de voorbije jaren duidelijk aangetoond".

Meer afvalpreventie

Op vlak van afvalbeleid is er voor de CVP geen discussie mogelijk: de Ladder van Lansink moet de absolute basis van het afvalbeleid zijn. "In eerste instantie betekent dit dat we werk moeten maken van een verregaande afvalpreventie. De voorbije jaren zijn er op lokaal en regionaal vlak een

ooit werd de discussie over verbrandingsovens ook binnen de ruimere problematiek van milieu en gezondheid geplaatst. "Het is alvast de verdienste van milieuminister Kelchtermans dat hij het heeft aangedurfd om een aantal verbrandingsovens die een te hoge dioxineuitstoot lieten optekenen, te sluiten", aldus Marc Van Peel. Een aantal ovens mag dan al definitief op slot zijn, recent werd toch maar beslist om de omstreden Isvag-installatie in Wilrijk opnieuw te openen. Wat dan later weer op een njet van de rechtbank stuitte. Binnen de milieubeweging weerklinkt wel eens de kritiek



CVP-voorzitter Van Peel: "Wij laten ons op het vlak van leefmilieu door niemand de les spellen".

foto Peter Janssens

dat minister Kelchtermans de adviezen van de Commissie Baeyens terzake al te eenzijdig interpreteert. Terwijl de buurtbewoners vaak met onopgeloste vragen blijven zitten. Toch moet de situatie in Wilrijk volgens Marc Van Peel iets genuanceerder worden beschouwd: "De gezondheidsproblemen in Wilrijk zijn wellicht toe te schrijven aan een samenspel van diverse factoren. Ook het aspect van historische verontreiniging speelt hierbij een rol. Want ondanks de inactiviteit van de verbrandingsoven, werd nog steeds een dioxineaanwezigheid vastgesteld". Volgens de CVP-voorzitter is het ook veel moeilijker om de onschadelijkheid van een verbrandingsinstallatie aan te tonen dan de schadelijkheid ervan:

"Bovendien vind ik dat sommige mensen alleen bezorgd zijn om de gezondheidskwadeit wanneer een externe factor, zoals bijvoorbeeld de uitstoot van dioxines, in het spel is. Ik stel vast dat dezelfde mensen vaak minder snel geneigd zijn om zelf iets aan hun gezondheid te doen, bijvoorbeeld door te stoppen met roken. Daarbovenop blijft veel protest rond verbrandingsovens ook steken in een duidelijk NIMBY-gedrag. Voor de CVP wordt de problematiek van milieu en gezondheid zeker een prioriteit. Al moet zo'n beleid dan wel het niveau van de lokale problemen overstijgen".

Afbraakbeleid is geen heksenjacht

Uiteraard is ook de thematiek van de ruimtelijke ordening een belangrijk onderdeel van het milieuprogramma van de CVP. Een van de thema's die tijdens de komende verkiezingscampagne ongetwijfeld inzet voor discussie wordt, is het handhavingsbeleid van huidig minister van ruimtelijke ordening Stevaert en zijn voorganger Baldewijns. De voorbije weken lieten CVP-coryfeeën zoals Herman Van Rompuy en Theo Kelchtermans niet na te stellen 'dat ze het met de principes van het handhavingsbeleid wel eens zijn, maar de uitvoering ervan toch iets anders zouden aanpakken'. Het is bekend dat ruimtelijke ordening binnen de CVP een heikel onderwerp is. "En het is evenzeer bekend dat er binnen de CVP inderdaad wat ongenoegen bestaat over de manier waarop het handhavingsbeleid momenteel wordt uitgevoerd", geeft voorzitter Marc Van Peel toe. "Voor alle duidelijkheid: we zijn het volledig eens met het principe dat illegale bouwels moeten worden afgebroken. De vraag is alleen of dat op zo'n brute manier dient te gebeuren". Volgens de CVP wordt op die manier een onnodige 'Alles moet Weg'-sfeer

gecreëerd terwijl het handhavingsbeleid net een bijzonder genuanceerde aanpak vereist. "Ik heb de indruk dat we op die manier al te veel een antibeweging op gang brengen. Let wel, de CVP stelt het handhavingsbeleid niet in vraag. Alleen lijkt het ons onnodig om een heksenjacht op gang te brengen. We ervaren dagelijks dat de schrik bij de gewone burger er goed in zit. We denken dat het beter zou zijn om eerst, bijvoorbeeld in groenzones en natuurgebieden, de meest flagrante overtredingen aan te pakken. Daarnaast kan je je ook de vraag stellen of alles zomaar moet worden afgebroken? Misschien kan zo'n illegaal bouwsel ook een gemeenschapsfunctie krijgen".

Antwerpse luchthaven noodzakelijk

Eén van de dossiers die de volgende Vlaamse regering gegarandeerd krijgt voorgeschoteld, en die ook verband houdt met de principes van het Structuurplan, is dat van de mogelijke uitbreiding van Deurne. In het Structuurplan lieten de Vlaamse bewindsvoerders optekenen dat van een uitbreiding geen sprake kan zijn, recent besliste de Vlaamse regering toch om de eventuele interesse van privé-investeerders af te wachten. "De discussie rond Deurne heeft ook te maken met de congestie van Zaventem", argumenteert CVP-voorzitter Marc Van Peel. "Dan moet je accepteren dat, om de bereikbaarheid van Antwerpen te consolideren, zo'n luchthaven belangrijk is. Al moet het daarbij duidelijk zijn dat Deurne niet geschikt is om vrachtluchten of charters te gaan ontvangen. Deurne mag geen Vlaams Bierset worden".

En Doel dan? De beslissing van de Vlaamse regering om het polderdorpje Doel te laten verdwijnen en plaats te maken voor een nieuwe containerterminal, stuitte de voorbije maanden op nogal wat verzet. Dient de CVP, die zich toch uitdrukkelijk als volkspartij profileert, voor zo'n breed maatschappelijk protest geen oor te hebben? "Ook hier vinden wij dat de beeldvorming rond Doel verkeerd is", reageert Marc Van Peel. "Nu lijkt het erop of Doel zomaar met een borstel wordt weggeveegd om plaats te maken voor een containerterminal. Terwijl het dorp eigenlijk zou kunnen blijven bestaan maar dan wel helemaal onleefbaar zou worden. De Vlaamse regering heeft integraal de moed

EN... ZIEN WE D'R UIT ALS 'N ECHTE MILIEUPARTIJ OF NIET!



gehad om de knoop eindelijk door te hakken". De vraag is alleen of een nieuw containerdok echt wel noodzakelijk is? Nieuwe stapeltechnieken, die in Nederland reeds worden gebruikt, laten toe om op minder ruimte meer containers te stapelen. "De expansie in het containertrafiek is zo manifest dat een nieuw containerdok onvermijdelijk is", stelt Van Peel.

Rekeningrijden moet kunnen

Uiteraard dient de problematiek van Deurne en Doel ook te worden gekaderd in een ruimer mobiliteitsbeleid. Het is bekend dat mobiliteit één van de stokpaardjes van huidig CVP-voorzitter Van Peel is. "De huidige mobiliteitsproblemen zijn talrijk en complex", aldus Marc Van Peel. "Ze hebben niet alleen te maken met leefmilieu, ook met veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en vervoersongelijkheid". Voor de CVP is het dan ook duidelijk dat een andere mobiliteit een 'mix' aan beleidsmaatregelen vergt. "Globaal kan je stellen dat onze mobiliteit eigenlijk te goedkoop is", stelt Van Peel. "Vandaar dat we ook vinden dat het initiatief om gratis openbaar vervoer aan te bieden eigenlijk geen goede beleids-optie is. Je geeft de mensen op die manier de illusie dat openbaar vervoer niks kost. Bovendien lijkt het twijfelachtig dat gratis openbaar vervoer mensen weg houdt uit hun auto". Rekeningrijden verdient volgens de CVP dan weer wel voldoende te worden onderzocht. "Dat kan één van de beleidsmaatregelen zijn om de verkeersstroom beter te spreiden", geeft Ingrid Vanden Berghe toe. "Al moet ook dat voldoende worden onderzocht. Zo vraag ik me bijvoorbeeld af of rekeningrijden niet tot gevolg zal hebben dat veel meer wagens doorheen dorpskernen gaan scheuren?. Tegelijk moet je ook een beleid voeren dat het openbaar vervoer voldoende promoot". Volgens de CVP is mobiliteit een thema dat zeker en vast bovenaan de politieke agenda moet: "En daar willen we als partij voor gaan", aldus nog Marc Van Peel. "Het voorstel van bijvoorbeeld Jos Ansoms omtrent bedrijfsvervoerplannen bewijst dat het ons op dat vlak menens is".

Constructieve dialoog

Blijft tenslotte nog de samenwerking tussen CVP en milieubeweging. De voorbije jaren legde de partij meer dan eens zijn oor te luisteren bij de milieubeweging, maar blijft de vaststelling dat op cruciale momenten de stem van, bijvoorbeeld de Boerenbond, binnen de partij toch niet veel luider klinkt? "Helemaal niet", verzekert Marc Van Peel. "Wanneer belangrijke

milieudossiers op de tafel liggen, zoals bijvoorbeeld recent nog de goedkeuring van het MAP, wordt de milieubeweging evenzeer bij ons uitgenodigd". Voor de partij is een dialoog met de milieubeweging alvast cruciaal. "Ik denk dat we beide weten wat we aan elkaar hebben", zegt Bart Bouciqué. "Er wordt op een open en constructieve manier gedialogeerd zonder dat iemand aan eigenheid inboet. Wij zijn een politieke partij, BBL is een drukkingsgroep. Maar beide kunnen we veel van elkaar opsteken". Naar de toekomst toe wil de CVP milieu alvast als thema niet loslaten. "Al is de CVP als beleidspartij uiteraard geen 'one issue'-partij", nuanceert voorzitter Marc Van Peel. "Milieu is een belangrijke component van ons partijprogramma, maar niet de enige. De CVP vindt het evenzeer belangrijk om met economische sectoren in dialoog te treden. Anders loop je het risico in een gepolariseerd debat terecht te komen waar milieu en economie tegenover elkaar worden uitgespeeld. En dan vrees ik dat het milieuthema steeds het onderspit zal moeten delven. Als beleidspartij vinden wij het cruciaal dat er een dialoog tussen de diverse maatschappelijke actoren is".

Betekent de groeiende aandacht voor het milieuthema tenslotte ook dat de CVP bereid is om de noodzaak aan een volwaardige subsidiëring voor de milieubeweging op de politieke agenda te plaatsen? Want, alhoewel de milieubeweging steeds meer als gedegen maatschappelijke partner wordt beschouwd, krijgt ze nog steeds heel wat minder middelen dan bijvoorbeeld de sector van de volkswontontwikkeling of de derdewereldbeweging. "Het klopt dat er een probleem is met de financiering van de milieubeweging en we zijn graag bereid om te zoeken naar een oplossing daarvoor", geeft Marc Van Peel toe. "Toen enkele jaren geleden werd beslist om de milieubeweging structureel te ondersteunen, was die totale subsidiëring wellicht voldoende. Ondertussen is de professionalisering binnen de milieubeweging alleen maar toegenomen en dringt een aanpassing van die structurele ondersteuning zich wellicht op. Het probleem is ondertussen ook door het kabinet van de minister van leefmilieu onderkend. De groei van de milieubeweging is zonder meer een verrijking, maar die moet dan ook fatsoenlijk worden gehonoreerd".

Piet Decoster



Zoals elke maand geeft BBL-voorzitter Gust Feyen z'n visie op het milieuprogramma van de partij die in deze rubriek aan bod komt...

Over zachte heemeesters en...

De CVP doet verwoede pogingen om het anti-milieu-imago af te schudden dat ze enkele jaren geleden publiekelijk opgekleefd kreeg vanuit de milieubeweging. Intussen is de CVP erin geslaagd om meer deskundigheid op te bouwen, het juiste woordgebruik over te nemen en één en ander in globale maar vage principesverklaringen te gieten. De verbeterde communicatie tussen de partij en de milieubeweging is daarvan zowel oorzaak als gevolg. De milieubeweging blijft in de praktijk echter op zijn honger zitten bij een 'beleidspartij' die ook in milieuzaken uitdrukkelijk 'kool en geit wil sparen'. Uit alle actuele analyses van het Vlaams milieuraapport tot de OESO blijkt dat de eerste en gemakkelijkste milieumaatregelen getroffen zijn, met zeer beperkt resultaat voor het milieu. Wil men de milieuproblemen verder binnen aanvaardbare perken krijgen dan zijn er intensieve extra ingrepen nodig.

De CVP doet stelselmatig tegenstrijdige uitspraken: preventie verdient de voorkeur maar mestverwerking en afvalverbranding blijven verdedigbare opties; afvalpreventie en productbeleid zijn prioritair maar de ecotaks is mede door de CVP stilgetjes doodgeknepen. De CVP mikt nog te veel op technologische end-of the-pipe oplossingen. Ook het prioritaire thema mobiliteit blijft vaag. De partij durft geen afdoende, concrete brongerichte oplossingen suggereren voor de acute milieuproblemen. Zachte heemeesters maken echter stinkende wonden... Ruimtelijke wetgeving moet genuanceerd afgedwongen worden, we hebben wel een structuurplan maar voor Deurne is een uitzondering mogelijk, de open ruimte moet beschermd worden maar Doel wordt zonder veel medelijden opgeofferd... De economische vraag (naar vliegverkeer of containertransport) wordt kritiekloos ingewilligd zonder degelijk onderzoek van haalbare alternatieven. Keer op keer moeten mooie plannen en principes sneuvelen voor de 'vriendjespolitiek' met de (interne) belangengroepen.

De overheid zou ook zware inspanningen moeten vragen van de organisaties die traditioneel binnen de CVP de lakens uitdelen. De CVP blijkt daar niet toe in staat is. De ijle verdediging van het door de Boerenbond gedicteerde en veel te zwakke MAP is daarvan het beste bewijs. Enkel een verdergaande ontzuiling (of ontluizing?) van de CVP kan dit intern structureel knelpunt wegwerken. De verklaringen van voorzitter Van Peel doen in elk geval vrezen dat de CVP ook na de verkiezingen niet in staat is tot de nodige aanscherping van het milieubeleid...



TOERISME

'Belgische
georganiseerde
reismarkt
wordt
het slagveld
van Europa'



24

We reizen tot de touroperators failliet gaan.

We wandelen en fietsen dat het een lieve lust is

Het toerisme zit meer dan ooit in de lift. In 1998 boekten 612 miljoen toeristen een vakantie in het buitenland. Dit is ruim 75% meer dan in 1987. De reisindustrie stelde afgelopen jaar meer dan 80 miljoen mensen tewerk. Verwacht wordt dat toerisme zal uitgroeien tot de grootste economische sector en dito werkverschaffer ter wereld.

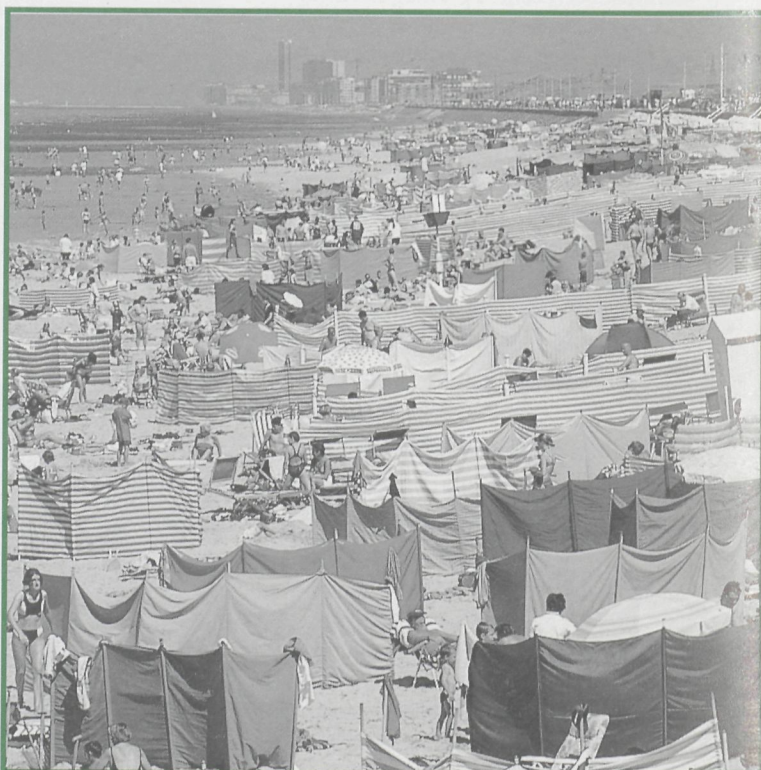
De World Tourist Organisation (WTO) gaf begin '99 ook zonder enige schroom toe dat er een keerzijde is aan de ongebreidelde groei van het toerisme. "De impact op het milieu is enorm. Enkele voorbeelden spreken boekdelen. In 1997 bezochten 15.000 toeristen Antarctica. De Victoria Falls in Zimbabwe-Zambia zijn goed voor 300.000 bezoekers. De bedreiging voor het milieu is navenant. De sector moet nadenken hoe de natuurlijke omgeving kan bewaard blijven. Mallorca met 9 miljoen toeristen per jaar geldt hierbij als voorbeeld. Er mogen slechts nieuwe hotels worden geopend wanneer een oud hotel de deuren sluit". Een citaat van het WTO dat de toestand zonder meer schetst.

België slagveld van Europa

De wijze waarop de bedrijfsvoering binnen de sector loopt, maakt de vooruitzichten er niet beter op. "De Belgische georganiseerde reismarkt wordt het slagveld van Europa", verklaarde Wim Desmet, gedelegeerd bestuurder van NUR Touristic begin januari 1999 aan de Financieel Economische Tijd. Eigenlijk was deze toestand reeds enkele jaren zo. Maar pas in 1999 zal er extra bloed vloeien. De prijzenslag tussen de grote actoren op de Belgische markt, denk maar aan Sunsnacks, Jetair, Sunair en Neckermann, wordt volop op de spits gedreven. De prijzen zijn immers scherper dan ooit. "Wie dit jaar niet op reis gaat, is zot", zei Jet-Air voorzitter Brackx. Zijn boutade parafraserend zou men evengoed kunnen zeggen dat men gek moet zijn om het vak van touroperator nog uit te oefenen. Uit een analyse van de jaarrekeningen van 1996-1997 van de grote touroperators vorige zomer, was al gebleken dat de gemiddelde nettomarge

reeds onder één procent was gedaald. Sunsnacks en Neckermann konden nog een 1,7 procent voorleggen, maar Jetair moest het stellen met een schamele 0,7 procent en Sunair zat zelfs zwaar in het rood.

Niet te verwonderen dat in deze strijd om het zuivere lijfsbehoud milieuzorg geen prioritair aandachtspunt is voor de touroperators. Nochtans had de belangenvereniging Association of Belgian Tour Operators (ABTO) reeds enkele jaren geleden een eigen milieucode opgesteld. Dat er van deze - overigens met veel poeha gelanceerde code - begin '99 nog niet veel in huis is gekomen, bleek uit de nieuwjaarstoespraak van ABTO-voorzitter Luc Hans. Het grote nieuws van het milieufront bleek dat ABTO het debat over de invoering van statiegeld op vakantiebrochures heeft hervat. ABTO-leden hebben nu al een milieutip opgenomen waarin de klant wordt gevraagd zoveel mogelijk brochures door te geven aan vrienden en kennissen. Volgens ABTO worden er per klant die een reis boekt minstens tien brochures gedrukt. Wat de voorzitter echter zedig verzweeg, is dat dit groen sausje in werkelijkheid





Uit onderzoek van Toerisme Vlaanderen blijkt dat fietsen en wandelen de meest geliefde vakantiebezigheid is van 29% van de Vlamingen tijdens hun binnenlandse vakanties.

maar weinig met het leefmilieu vandoen heeft. Immers, de ongebreidelde concurrentieslag tussen de touroperators onderling heeft er toe geleid dat er nog nooit zoveel miljoenen brochures op de markt zijn gekomen. Een niet te verwaarlozen kost overigens. Koppel dit dan nog even aan de slinkende winstmarges en dan hoeft het niet te verbazen dat de touroperators een deel van de kost van hun drukwerk willen afwentelen op de consument. En dit alles onder het mom van het leefmilieu. Fraai is toch wel wat anders!

Lang leve zon, zee en zand

Inmiddels doen steeds meer Belgen een beroep op de touroperators voor hun vakantie. Lang leve zon, zee en zand wordt het nieuwe motto. De Belg heeft in 1998 meer dan ooit het koude regenachtige thuisland ingeruild voor zonniger oorden. Goede tijden dus voor de touroperators die het buitenland verkopen, maar een terugslag voor de binnenlandse toeristische sector. Dit toont het permanent onderzoek van het Nationaal Instituut voor de Statistiek aan. Het aantal overnachtingen in het binnenland daalde in 1998 met 7,9 procent in vergelijking met 1997. De touroperators deden het -althans qua aantal reizigers - niet slecht in 1998. Het totale aantal vakanties in het buitenland steeg in 1998 met ruim 14 procent: een toename van 17,5 procent voor de wintertrips en 11 procent voor de zomervakanties. De toenemende concurrentiestrijd tussen de touroperators onderling en de steeds goedkopere buitenlandse vakantieaanbiedingen leidden tot deze fenomenale stijging. Voor 1999 wordt overigens nog een bijkomende groei van 10 à 15 procent verwacht. Nieuwe bestemmingen als Cuba, het Caraïbisch gebied, Gambia en de Rode Zee moeten deze trend mee bepalen. Voor 1999 lijkt alvast, naast een steeds toenemend comfort, het Middellandse Zeegebied de trend te worden.

Terugslag voor het binnenland

De stijging van het aantal vakanties richting buitenland gaat gepaard met een terugslag voor het binnenland. Hoewel het Vlaams Gewest met 13,6 miljoen overnachtingen, beduidend beter scoort dan Brussel en Wallonië, ontsnapte Vlaanderen in 1998 evenmin aan de terugval. Toerisme Vlaanderen telde voor de eerste zeven maanden van 1998 in vergelijking met 1997 een daling van 1,4 procent van het aantal overnachtingen in Vlaanderen. Ook het aantal overnachtingen van buitenlanders in Vlaanderen daalde met maar liefst 4,7 procent. Maar de grootste wegblijver is de Belg zelf: het aantal overnachtingen van landgenoten daalde met 9 procent.

Deze negatieve trend keren zal niet makkelijk zijn. Toerisme Vlaanderen wil Vlaanderen vooral presenteren via de kust, onze kunststeden en groen Vlaanderen. Ondertussen blijkt uit onderzoek dat Toerisme Vlaanderen in januari voorstelde dat fietsen en wandelen de meest geliefde vakantiebezigheid is van de Vlaming tijdens zijn binnenlandse vakanties. Maar liefst 29% van de Vlamingen plaatsen dit bovenaan. Of hoe in de negatieve trend toch nog een positief lichtpunt vast te stellen valt. Eén ding is alvast duidelijk. Het toerisme in Vlaanderen kan de kop boven water houden en 'concurrentieel' blijven tegen het buitenlandse toerisme van de touroperators. Dit veronderstelt dan wel dat niet de prijsenslag, maar de grondstoffenslag centraal dient te staan. Meer dan ooit moet Vlaanderen zich als een 'groene' regio gaan profileren. En moet Toerisme Vlaanderen op een actieve wijze initiatieven - gericht op het ontwikkelen van een aanbod inzake wandelen en fietsen - gaan promoten. Een noodzaak die Bond Beter Leefmilieu als groene milieukoepel ook volop wil gerealiseerd zien. Onze Blauwe Vlagcampagne die kustwateren, zwemplassen en jachthavens met een goede milieukwaliteit belooft, moet hiertoe bijdragen. En met ons project 'groene wegen' willen we de volgende jaren tevens de ontwikkeling van een aanbod inzake fietsvakanties in ons land stimuleren.

Danny Jacobs

Reizen met respect, 2 en 9 maart te Leuven

In deze koude wintermaanden kriebelt de volgende vakantiebestemming reeds bij velen. Miljoenen mensen vertrekken de volgende maanden weer naar de wilde natuur, ongerepte gebieden en vreemde volkeren. Met als trieste resultaat dat we dikwijls die dingen vernietigen waar we juist het meest naar verlangen. Tijd dus om ons eens te bezinnen. Danny Jacobs van Bond Beter Leefmilieu vertelt ons over de milieuvorstoringen door het toerisme, waarna Willy Paquay van Tierra laat zien hoe het anders kan en hoe duurzaam toerisme mogelijk is. De tweede avond komt Johan Bosmans van KWIA meer vertellen over het respectvol omgaan met vreemde culturen. De cursus gaat door op 2 en 9 maart van 19.30 tot 22.30u. bij Elcker-Ik Leuven, Koning Albertlaan 2, 3010 Kessel-Lo, tel. 016/35.05.51. Vooraf inschrijven!

DE MILIEUBIBLIOTHEEK VAN BBL

De milieubibliotheek is open elke maandag en dinsdag. Op donderdag en vrijdag enkel na afspraak, dit telkens van 10u00 tot 12u30 en van 13u30 tot 16u00. Je kan er meer dan 20.000 boeken en tijdschriften inkijken. Uitlezen kan niet. Het is wel mogelijk om fotocopie te maken. Beperkte documentatieaanvragen (bv. fotocopie van tijdschriftenartikels) kunnen worden opgestuurd aan 5 fr. per kopie (plus verzendingskosten). Je kan ook een publicatielijst rond een bepaald thema aanvragen.

Het bestand van de bibliotheek kan je ook raadplegen via Internet, de Felnet-website (Flanders Environmental Library Network) vind je op <http://www.vito.be/emis/felnet>

De boeken en rapporten die hier worden voorgesteld, zijn meestal niet bij de BBL te bekomen. Je kan ze wel raadplegen in onze bibliotheek. Nagenoeg alle Nederlandse uitgaven zijn te bestellen bij MilieuBoek, PB 18169, NL-1001 ZB Amsterdam, tel. 00.31.20.624.49.89.

MilieuBoek heeft een Belgisch rekeningnummer. E-mail aan de bibliotheek: milieu.bibliotheek@bblv.be

Wandelen langs de Noordzee van Het Zoute tot De Panne: Natuurgids van de Belgische kust



Guy Lamotte, Standaard Uitgeverij, 1998, 296 p., ISBN 90-02-20724-7, prijs: 795 fr.

De lezer wordt in deze natuurgids meegevoerd langsheen een ontdekkingsstocht aan de Belgische Noordzee. Er zijn meer dan 400 mooie kleurfoto's waarmee de lezer kennis maakt met de biotopen, de fauna en de flora die je aan de kust vindt. Dit boek bevat ook de klassieke Latijnse benamingen en een verklarende woordenlijst. De auteur (geneeskundige, oceanoloog en bioloog) verdiept zicht reeds meer dan 20 jaar in de studie van de Noordzee.

De geheimen van Chiquita onthuld: een onderzoek van de Amerikaanse krant 'The Cincinnati Enquirer'



Oxfam Wereldwinkels, Gent, 1998, 101 p., prijs: 295 fr.

De krant de 'Cincinnati Enquirer' pakte in mei 1998 uit met een dossier gewijd aan de wanpraktijken van de bananenmultinationale Chiquita. Na twee maanden trok ze alle beschuldigingen in wegens 'gebaseerd op gestolen materiaal, dus onwaar'. Oxfam-wereldwinkels hebben dit dossier vertaald en uitgegeven. In dit boek worden tientallen getuigen aan het woord gelaten, waaronder werknemers, vakbondsmensen, omwonenden, wetenschappers en deskundigen. Deze getuigenissen gaan over de onmenselijke werkomstandigheden, de vergiftiging van het leefmilieu, de schendingen van de vakbondsrechten, belastingontduiking en politieke manipulatie.

Handboek Ecologische Voeding, 2e druk

Diana Lauwers, Velt (tel: 03/281.74.75), Berchem, 1998, 392 pag., ISBN 90-800626-6-9, prijs: 1295 fr.

Te bestellen door overschrijving van het juiste bedrag op rek.nr. 001-0990550-62 van Velt vzw, Berchem.

Na een omvangrijk theoretische gedeelte betreffende ecologische voeding, voedingsleer, productinformatie, ... volgt er een kookgedeelte (600 recepten). Dit is opgesplitst in 12 verschillende hoofdstukken, gaande van ontbijtideeën, over soepen en hoofdgerechten tot feestelijke buffetten. Ook de kinderen worden niet vergeten: een hoofdstuk is gewijd aan recepten voor kinderen. Op het einde is er een ingrediëntenregister opgenomen. Tussen de recepten door worden er tips gegeven, basisrecepten uiteengezet en 'snelklaar'recepten voorgesteld. Dit boek is prachtig geïllustreerd. Een aanrader!

Mobiliteit:

Landschap van macht en onmacht

Guy Baeten, André Spithoven en Louis Albrechts, Acco uitgeverij, Leuven, 1997, 157 pag., ISBN 90-334-3800-3, winkelprijs 850 fr.

De auteurs schetsen de historische achtergronden van de Westerse mobiliteit en haar wortels in politieke, ruimtelijke en socio-economische tegenstellingen. Mobiliteit is een waardegeladen thema. Het schept een onderscheid tussen sociale geleidingen van de maatschappij: werkenden en niet-werkenden, mannen en vrouwen, rijk en arm. De auteurs poneren dat het mobiliteitssysteem werd gemaakt voor en door de bevolkingsgroepen die de machtsposities bezetten in onze maatschappij. Deze macht wordt gecreëerd en bestendig door deze groep. Dit boek wil een antwoord geven op de vraag waarom de mobiliteitsproblemen van enkelen op de voorgrond staan terwijl die van anderen niet opgelost worden.

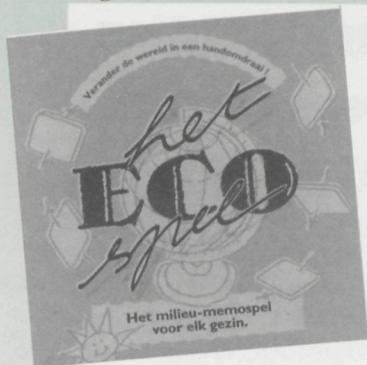
Cultuur en mobiliteit



Hans Achterhuis et. al., Rathenau Instituut, Den Haag, 1998, 212 pag., ISBN 90-346-3561-9, prijs: 50 gulden, te bestellen bij SDU/DOP, Tel: 00.31.70.378.98.30.

In deze studie wordt er vanuit een sociaal-culturele invalshoek naar de problematiek rond mobiliteit gekeken. Beleid kan volgens deze studie enkel succesvol zijn als er met dit perspectief rekening wordt gehouden. Er wordt gestart met twee toekomstbeelden van Nederland in 2025, die de uitkomst zouden kunnen vormen van verschillende politiek-economische keuzes rond mobiliteit. Er wordt onderzocht welke de marges zijn waarbinnen politieke actoren kunnen optreden binnen het mobiliteitsvraagstuk. De rol van de overheid wordt belicht. Er wordt aangehaald hoe mobiliteit in onze maatschappij verankerd is. Er worden verwachtingen en een beeld naar de toekomst toe geschetst. Het boek eindigt met een overzicht van de kerngedachten van deze studie.

Het ecospel: Het milieu-memospel voor elk gezin



Bond van Grote en Jonge Gezinnen, i.s.m. Stichting Leefmilieu en Aminal (cel NME & I), Brussel, 1998, prijs: 300 fr. (leden BGJG en abonnees op het tijdschrift 'Leefmilieu' betalen 250 fr. te storten op 435-0306551-14 met vermelding van ecospel.

Het ecospel is een combinatie van het traditionele lotto- en memory spel, met leefmilieu als centraal thema. De bedoeling is om kinderen spelenderwijs bewust te leren omgaan met natuur en milieu. Er worden negen thema's behandeld: afval, lucht, voeding, geluid, bodem, ruimte, energie, natuur en water. Tijdens het spelen is de bedoeling een milieuvriendelijke oplossing te vinden voor elk specifiek probleem. Men moet zo snel mogelijk de kaartjes verzamelen die bij zijn speelbord horen en wie als eerst zijn speelbord vol heeft is gewon-

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - de bestaande uitvoeringsinstrumenten - de problematiek van zonevreemde bedrijven - ter voorbereiding van de invulling van de ruimtelijke accenten van het kaderakkoord werkgelegenheid van de sociale partners van 17.11.1997

Serv, Brussel, 1998, 96 pag., prijs: 470 fr. te bestellen bij Serv, tel: 02/217.07.45
e-mail: serv@serv.be

Na de uiteenzetting van de krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt er vanuit economisch oogpunt een kritische analyse gegeven. Er wordt een overzicht gegeven van de uitvoeringsinstrumenten: plan van aanleg, de verordening, bouwvergunning. Vervolgens komen de zonevreemde bedrijven aan bod: wat zijn zonevreemde bedrijven, welke activiteiten kunnen waar plaatsvinden en tenslotte wordt er ook een oplossing voor deze problematiek naar voor gebracht.

Groene Peper nr. 2 'De Natuurvergunning & het Besluit van 23.07.1998'



Jos Gysels (samensteller), De Wielewaal, Turnhout, 1998, 52 pag., prijs: 150 fr. + verzendingskosten, te bestellen in de boekenwinkel van de Wielewaal, tel. 014/47.29.50, e-mail: Info@Wielewaal.be

Er wordt aandacht besteed aan het eerste uitvoeringsbesluit van het Natuurdecreet. Hierin staat de natuurvergunning centraal, als een eerste maatregel voor het behoud van de natuur. Het reglement gaat over de bescherming van de kleine landschapselementen en natuurlijke vegetaties. Veranderingen en andere werken (niet de onderhoudswerken) zijn vanaf nu verboden. De andere hoofdstukken van het Besluit regelen de afbakening van het Vlaams

Ecologisch Netwerk, het verkooprecht van de overheid en de natuurinrichtingsprojecten. Naast alle wetteksten en een samenvatting van de inhoud wordt er een kritische analyse gegeven van algemene behoudsmaatregelen en de zorgplicht.

Fragmenten voor een droom. Duurzame ontwikkeling dichtbij huis

Wouter Biesiot, uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht, 1998, 128 pag., ISBN 90-6224-427-0, prijs: 29.90 gulden

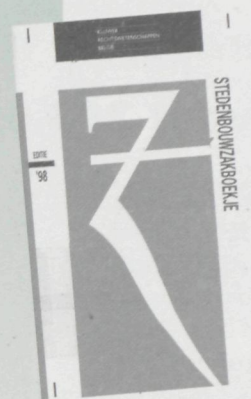
In dit werk beschrijft de auteur realistische fragmenten van een droom die duurzaamheid heet. Men behandelt o.a. volgende vragen: Wat betekent het eigenlijk om te kiezen voor duurzaamheid? Wat betekent dit voor een doorsnee gezin? Wat kunnen natuurwetenschappers hierover vertellen? Hoe zou de energievoorziening zijn indien een land kiest voor duurzame ontwikkeling? Moeten de bestaande trends snel omgebogen worden? 'Fragmenten voor een droom' is bestemd voor iedereen die wil nadenken over een duurzame toekomst.

Ideeën die de wereld veranderden

Dr. R. Stewart (red.), Natuur en Techniek, Antwoordnummer 1 - NL-6160 VK Beek, 1998, 224 pag., 1598 fr. (excl. verzendingskosten)

'Ideeën die de wereld veranderden' geeft een overzicht van alle belangrijke denkbeelden die invloed hadden op de ontwikkeling van de wereld tot op heden. Het boek is opgebouwd vanuit verschillende invalshoeken (waaronder politiek, menswetenschappen, wetenschap) die samen een overzicht geven van het moderne denken.

Stedenbouwwakboekje 1998



V. De Roeck et. al., Kluwer rechtswetenschappen, 1998, 407 pag., ISBN 90-5583-261-8, prijs: 2.150 fr., bestelcode STEZ ZB 8010, tel besteldienst 0800/14500

Het stedenbouwwakboekje biedt een overzicht van de wetgeving op de ruimtelijke ordening. Deze complexe materie wordt op een klare, duidelijke en praktijkgerichte wijze voorgesteld. Plannen van aanleg, vergunningen, vergoeding van planschade, onteigening,... worden behandeld. Dit boek geldt als een eerste gids bij het benaderen van een stedenbouwkundig probleem. Achteraan is er een overzichtelijk trefwoordenregister opgenomen. Jaarlijks verschijnt er een nieuwe geactualiseerde versie van het stedenbouwwakboekje.

De Geschiedenis van de Kalmthoutse Heide

Hugo Delanghe, Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon, Antwerpen, 1998, 128 pag., ISBN 90-90121-04-8, prijs: 250 fr. te bestellen bij KVNS, Koningin Astridplein 24 - 2018 Antwerpen, tel en fax: 03/232.35.31.

In dit boek wordt de geschiedenis en de strijd om het behoud van de Kalmthoutse Heide beschreven door Hugo Delanghe, jurist en kenner van dit natuurgebied. Er wordt een beknopte geschiedenis van Kalmthout gegeven. Het leven van de mensen op de heide in de Middeleeuwen wordt belicht. De pogingen tot exploitatie van de heide en de strijd van de natuurbeschermers hebben uiteindelijk geleid tot de erkenning van het gebied als reservaat, watergebied van internationale betekenis en grensoverschrijdend natuurspark.

Valerie Puttevils

Open of gesloten?

Heropenen Wilrijk en Houthalen hypothekeert plan om voor 200.000 ton verouderde afvalovens te sluiten

Het openhouden van de ovens van Wilrijk (Isvag) en Houthalen brengt de realisatie van het sluitingscenario voor verouderde ovens ernstig in het gedrang. Dat scenario is opgenomen in het uitvoeringsplan voor huishoudelijke afvalstoffen. Het gaat om een totale capaciteit van 200.000 ton. Op die manier blijven bepaalde woongebieden aan een te hoge milieubelasting blootgesteld. Bovendien dreigt er een overcapaciteit aan verbrandingsovens te ontstaan. Dat werkt remmend op afvalvoorkoming en -recyclage.

Midden januari gaf minister Kelchtermans groen licht voor de heropstart van de Isvag-oven te Wilrijk. "Meteen al een nieuwjaarsflater van formaat", licht BBL-beleidsmedewerker Bart Martens toe. "Met zijn groen licht voor de heropstart beweerde de minister het advies van de Commissie Bayens te volgen. Dat advies was echter sterk verdeeld. De gezond-



Foto: Jan Verhaegen

heidskundigen binnen de Commissie vonden dat van een heropstart geen sprake kon zijn zonder de resultaten van een specifiek 'blootstellingsonderzoek' in de Wilrijkse omgeving af te wachten. Dat

onderzoek werd eerder door de voltallige commissie bedongen, maar moest later wijken voor een veel meer rudimentair gezondheidsonderzoek op het niveau van gans Vlaanderen". Begin februari liet de Antwerpse rechtbank van eerste aanleg echter weten dat de oven opnieuw dicht moest.

Rond de jaarswisseling werd eveneens bekend dat in de provincie Limburg de drie afvalintercommunes zich gaan verenigen in een nieuwe structuur voor de gezamenlijke exploitatie van de verbrandingsoven van Houthalen. Bedoeling is hier om de oven samen draaiend te houden tot 2011 (wanneer de milieuvergunning afloopt). Dat lijkt volgens Bart Martens overigens in

strijd met het Uitvoeringsplan Huishoudelijke Afvalstoffen. We lezen immers in dit plan dat 'de bestaande installatie te Houthalen op termijn (binnen de planperiode die loopt tot 2001) moet worden afgebouwd'. (DJ)

Doelpunt of Doel weg?

Juridische strijd om polderdorp in na uitspraak Raad van State

De Raad van State vindt de regeringsbeslissing van 20 januari 1998 over Doel niet aanvechtbaar omdat ze geen concrete rechtsgevolgen heeft. Volgens het rechtscollege gaat het enkel om een beleidsintentie die pas na het doorlopen van een aantal procedures, zoals het wijzigen van het gewestplan, kan worden hardgemaakt.

"Dit betekent echter niet dat er over de toekomst van Doel onomkeerbare beslissingen zijn genomen", meldt BBL-beleidsmedewerker Bart Martens. Of hoe een op het eerste zicht negatieve uitspraak van de Raad van State toch een positieve invulling kan krijgen. "Andere

betrokken instanties, zoals de gemeente Beveren, kunnen zich nu niet langer achter de definitieve beslissing van de Vlaamse regering verschuilen". BBL kreeg voor de procedure steun van Werkgroep Natuurreservaten Linkeroever-Waasland (WNLW) en Doel 2020.

Uit het arrest van de Raad van State volgt dat de vervolgpcedures wel aanvechtbaar zijn. Deze zijn het afleveren van een bouwvergunning voor de aanleg van het Deurganckdok en de daarvoor noodzakelijke wijziging van het gewestplan. "En gelukkig hebben we reeds enkele maanden geleden tegen deze zogenaamde vervolgpbeslissingen nieuwe procedures ingeleid bij de

Raad van State", zegt een opgeluchte Bart Martens. Een eerste klacht richt zich tegen de gewestplanwijziging waarmee de Vlaamse overheid de nieuwe haveninfrastructuur wil inkleuren en zo Doel van de kaart zal vegen. De tweede procedure verzet zich tegen de aanpassing van het Europees Vogelrichtlijngebied, dat voor de haveninfrastructuur in de weg ligt. De organisaties verzamelden eerder al bezwaren tegen de voorgenomen wijziging van het gewestplan in het kader van de officiële openbare onderzoeken.

De conclusie van dit alles is aldus Martens dat er juridisch nog niets verloren is. "We rekenen op onze twee nieuwe klachten bij

Schonere wagens en dito brandstoffen lossen mobiliteitscrisis niet op



Aan de vooravond van het bedrijfsvoertuigensalon verstregde het Europees Parlement op 13 januari 1999 de ontwerprichtlijn waarin de limieten voor de uitstoot schadelijke stoffen (lood, stikstof, deeltjes en zwavel) voor het wegverkeer worden vastgelegd. Het geheel past in de reeds goedgekeurde Europese kaderrichtlijn

beheersen van de omgevingshinder – steeds verder aan. In totaal zijn de motorvoertuigen verantwoordelijk voor de jaarlijkse uitstoot van zo'n 105.000 ton vluchtige organische stoffen (vos), exclusief methaan (CH₄). Dit is bijna evenveel als de uitstoot van alle huishoudens, industrie, chemie en raffinaderijen samen. Wat de broeikasgas-



over de Luchtkwaliteit (Richtlijn 96/62/EG). Maar hoe zit het nu eigenlijk met de externe kosten van verkeer in ons land?

Volgens de Milieu- en Natuurraad Vlaanderen (Minaraad) tast het verkeer onze leefbaarheid – het

sen betreft, neemt het verkeer zo'n 14,3% van de totale emissies voor zijn rekening. Ook de productie van fijne stofdeeltjes is veel schadelijker dan oorspronkelijk gedacht. Zo veroorzaken dieselwagens ruim 20%, wat overeenkomt met 20.000 ton, van de vervuiling. Bovendien verhoogt het verkeer de ozonconcentraties en is het verantwoordelijk voor 60% van alle geluidshinder. Hoewel de transportsector in 1995 5,8% van het Belgisch BNP genereerde en niet minder dan 74.000 mensen tewerkstelde, wentelt het vervoer ook heel wat externe kosten op de samenleving af: ongevallen (54%), luchtverontreiniging (32%) en geluidshinder (14%). Samen zijn deze kosten goed voor 486 miljard frank of 5,4% van het BNP, na Portugal procentueel het hoogste cijfer in de Europese Unie. Daarbovenop komen nog de congestie en de slijtage van de weginfrastructuur.

Voor BBL-mobiliteitsmedewerker Dirk Van Regenmortel is één en ander klaar als een klontje: "Het wordt steeds duidelijker dat (nog) schonere wagens en brandstoffen maar een deel tot de oplossing van deze mobiliteitscrisis kunnen bijdragen. Alleen een beleid dat werk maakt van vraagbeheersing (door een adequate ruimtelijke ordening) en andere vervoersmiddelen bevordert (door de ontwikkeling van alternatieven en door fiscale en financiële stimuli) kan een antwoord bieden. De implementatie van de nieuwe Europese richtlijn zal een doortastend milieu- en mobiliteitsbeleid vragen op federaal en Vlaams niveau. Het mobiliteitsbeleid zal het gesubsidieerde vrachten- en zakenverkeer op weg moeten aanpakken, het gebruik van vervuilende diesel tegengaan en federale, regionale en lokale gezondheidsplannen moeten ontwikkelen".

Danny Jacobs

pin tweede fase nState

de Raad van State die zich op de kern van de zaak richten. Bijkomend wijzen we de gemeente Beveren erop dat zij nu grotendeels over het lot van Doel beschikt. Beveren moet kleur bekennen en negatief advies uitbrengen over de gewestplanwijziging en de bouwvergunning". Dat de strijd nog bikkelaar zal worden blijkt alvast uit het volgende: op 18 januari adviseerde het Beverse schepencollege positief over de bouwvergunningsaanvraag. Blijkbaar gooit Beveren zijn judasmasker dan toch af. Wij houden u op de hoogte! (DJ)



Foto: P. Birren



Vibe houdt pleidooi voor stralingswarmte. Bewust kiezen voor een gezellige en gezonde verwarming.



Wintervoeten en een schraal huidje door gure oostenwind zijn ons deze winter gelukkig bespaard gebleven. Maar niets belet ons natuurlijk om desondanks in deze Ecotipsrubriek enkele praktische tips voor een energievriendelijke én aangename warmte op een rijtje te zetten. In het zicht van de komende Batibouwbeurs weegt Peter Thoelen van het Vlaams Instituut voor Bio-Ecologisch Bouwen en Wonen (Vibe) een aantal verwarmingssystemen tegen elkaar af. Stralingswarmte of convectiewarmte?

Vooraf dit: als je spreekt over ecologisch verantwoord verwarmen dan betekent dat in de eerste plaats dat je werk maakt van energiezuinig verwarmen. En wie energiezuinig zegt, denkt in de eerste plaats aan goed isoleren. In tegenstelling tot wat in de volksmond soms beweerd wordt, is teveel isoleren haast onmogelijk. Het probleem is evenwel dat er vaak op de verkeerde manier wordt geïsoleerd zodat er binnenshuis vochtproblemen ontstaan. Vandaar dat je beter isoleert met damp-open materialen en geen PUR (poly-urethaan, PIR (poly-isocyanuraat), EPS (geëxpandeerd polystreen) of XPS (geëxtrudeerd polystreen) gebruikt. Let er ook op dat de uitvoering van de isolatie naadloos gebeurt. Verder is het belangrijk dat het isolatiemateriaal tegen de wind beschermd is door bijvoorbeeld een winddicht dak. Een kleine kier in de isolatie kan ervoor zorgen dat je isolatieresultaat ineens heel wat minder is.

Voldoende én goed isoleren

Nogal wat mensen zijn vertrouwd met een comfortabele centrale verwarming: een gestookte ketel, gekoppeld aan radiatoren in alle vertrekken waarbij die tegelijk opgewarmd worden. Thermostatische kranen zijn een goede tussenoplossing om de temperatuur per vertrek te regelen. Indien je met centrale verwarming werkt, zijn thermostatische radiatorkranen een vereiste om een zekere mate van energiebesparing te verkrijgen. Maar dan moet je ze wel efficiënt gebruiken. Ook is het belangrijk bij centrale verwarming om de leidingen goed te isoleren. Hierdoor voorkom je stilstandverliezen.

Uiteraard is ook de keuze van brandstof belangrijk. Elektriciteit is af te raden. Van de drie eenheden primaire energie die nodig zijn voor de verwarming in de centrales blijft er maar één eenheid over voor warmte in huis. Stook je met aardolie, vraag dan



naar de ketels met de beste verbranding. Aardgas blijft tot nader order de schoonste vorm om klassiek te verwarmen. Installeer in elk geval hoogrendementstoestellen (HR), of nog beter: condenserende hoogrendementsketels (HRC). Die recupereren de condensatiewarmte die anders met de rookgassen naar buiten afgevoerd wordt.

Petroleumkachels? Dumpen die handel!

Toch blijkt vaak dat het ouderwetse systeem van gaskachels per vertrek minder energie verbruikt. Gewoon omdat gaskachels meestal alleen maar in die vertrekken geïnstalleerd worden waar warmte echt nodig is. Gangen, toiletruimtes, slaapkamers,... worden dan niet van een warmtebron voorzien. Bovendien gaan de gaskachels alleen dan aan wanneer je het wat warmer wil en is de ruimte binnen enkele minuten opgewarmd. Dit in tegenstelling tot een centrale verwarmingsketel die, zelfs wanneer die goed afgesteld is, in koude periodes bijna permanent gactiveerd is om toch een constante basistemperatuur te verzekeren. Kortom, afhankelijk van het soort huis dat je hebt en je eigen stookgedrag zijn individuele gaskachels zeker te overwegen als je energie wil besparen. Kies dan liefst voor toestellen met muuraansluiting die de lucht van buiten aanzuigen. Het nadeel van gaskachels is dat ze in de eerste plaats convectiewarmte produceren.

Petroleumkachels zijn eigenlijk zonder meer af te raden. De verbrandingsgassen die hieruit ontstaan, komen immers gewoon en zeker merkbaar in de binnenlucht terecht. De vraag rijst dan ook waarom deze kachels nog altijd toegelaten zijn.

Gezellig stralend...

Bij centrale-verwarmingssystemen bestaat een belangrijk deel van de geproduceerde warmte uit convectiewarmte: de lucht in de kamer wordt opgewarmd en circuleert. Vandaar dat vele radiatoren uitgerust zijn met convectielamellen om de convectie te versterken.

Vanuit bio-ecologisch standpunt opteren we echter zo veel mogelijk voor stralingswarmte. Hierbij wordt niet de lucht in huis opgewarmd, maar een massa: een speksteen- of tegelkachel, een vloer of een muur. Stralingswarmte heeft verschillende voordelen. Om te beginnen op energetisch vlak: doordat met lagere watertemperaturen gewerkt wordt in het geval van muur- of vloerverwarming, is er minder energie vereist. Doordat een massa opgewarmd wordt, waait de warme lucht ook niet dadelijk naar buiten als je een deur of raam openzet. Doordat er geen opgewarmde lucht in huis circuleert, worden er geen uitgedroogde stofdeeltjes meegevoerd. De fysiologische kwaliteit van de binnenlucht is dus beter. Dit alles zorgt ervoor dat stralingswarmte ook een veel behaaglijker gevoel geeft dan convectiewarmte. Het is tenslotte dezelfde warmte als die we van de zon ontvangen. Er kunnen bovendien een hele reeks redenen opgesomd worden die aantonen dat stralingswarmte een weldadig effect op de menselijke gezondheid heeft, waar convectiewarmte vaak zorgt voor droge lucht, droge huid, hoofdpijn, prikkelende ogen en druipende neuzen... Een voordeel van de speksteenkachel is dat je die kan koppelen aan de vloer- of muurverwarming of aan een zonnestelsel. Je hoort wel eens de kritiek dat een tegelkachel er nogal lomp uitziet en ook ongemakkelijk is om stoken. Dat stookongemak kan je echter oplossen door

een elektronische sturing waardoor de kachel een tijd voordien begint te branden. Het lompe uitzicht is uiteraard vooral een kwestie van smaak. Maar een Oostenrijkse fabrikant ontwikkelde een nieuw model van speksteenkachel dat veel moderner oogt en een zekere mate van zelfbouw toelaat.

Peter Thoelen

i Krijgt u niet genoeg van die warmte?

Dan zijn de cursussen van het Vlaamse Instituut voor Bio-Ecologisch Bouwen en Wonen (Vibe) misschien de ideale gelegenheid om de handen aan op te warmen. Vibe trekt het hele voorjaar de boer op met een diversiteit aan cursussen over bouwen en verwarmen.

Zo is er op zaterdag 6 maart in Berlaar een infodag over de stralingskachel en staat binnenkort ook een praktijkcursus om zelf een stralingskachel te bouwen op de agenda. In april en mei loopt dan weer een cursus duurzaam bouwen voor professionals. Ook cursussen over leembouw staan in die periode op stapel. In het najaar start zelfs een heuse 'School voor Duurzaam Bouwen' waarin zowel energie, materialen als waterbeheer een plaats zullen krijgen.

Vlaams Instituut voor Bio-Ecologisch Bouwen en Wonen (Vibe), Statiestraat 115, 2600 Berchem, Tel. 03/239.74.23., Fax. 03/230.91.26.



BBL publiceert gids met energiezuinigste elektrische toestellen



Een doorsnee gezin geeft jaarlijks 50.000 frank uit aan energie, waarvan 20.000 frank aan elektrische toepassingen. Alle A-labels en Reggielogo's ten spijt zijn vele toestellen, zelfs nieuwe en van 'degelijke' merken, echte 'energiesloppen'. De praktijk leert dat er enorme besparingen mogelijk zijn: het energieverbruik van toestellen met exact dezelfde functie ligt soms een factor 4 tot 10 uiteen! Er valt dus een heleboel energie, geld en milieu te sparen.

Bond Beter Leefmilieu stelde in samenwerking met Greenpeace een compacte energiepocketgids samen met een overzicht van de allerzuinigste elektrische toestellen die verkrijgbaar zijn op

de Vlaamse markt: de vijf tot tien beste types van lampen, warmwatertoestellen, koelkasten, diepvriezers, wasautomaten, droogkasten, tv's, faxtoestellen... Alle toestellen worden vermeld met referentienummer en elektriciteitsverbruik. Enkele voorbeelden. Door een elektronisch ontstoken gasgeiser (zonder permanente waakvlam) te gebruiken, kan men jaarlijks 1.500 tot 2.000 frank besparen. Een huishoudelijke droogtrommel op gas verbruikt twee maal minder energie dan een elektrisch droogtrommel en is tevens heel wat goedkoper.

i Gids voor energiezuinige toestellen (50 Bef. plus verzending) is verkrijgbaar bij BBL, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel, 02/282.17.20. De informatie voor deze brochure is onder meer afkomstig uit: "Zuinig met energie - gids voor bouwen, verbouwen en wonen" verkrijgbaar als CD-ROM, ringmap of website (<http://www.greenpeace.be>) bij Greenpeace, Vooruitgangstraat 317, 1030 Brussel, tel. 02/274.02.32.

Verstandig bouwen of verbouwen spaart energiekosten...



Met deze brochure 'De energiezuinige woning' bieden Interelectra en Bond Beter Leefmilieu aan bouwers en verbouwers tal van basistechnieken voor de bouw van een energiezuinige woning. In een eerste deel wordt gewezen op het belang van de ligging, de vorm en de oriëntatie van de woning. Belangrijk is ook of de keuze voor de bouw van een nieuwe woning wel degelijk de meest voor de hand liggende is. Een goede isolatie is een andere, niet te onderschatten factor om energie en kosten te sparen. Door meer te investeren in isolatie zal men minder gas of stookolie verbruiken en kan men overschakelen op een goedkoper verwarmingssysteem met een minder hoog vermogen zonder aan warmte en comfort in te boeten. Na verwarming is de productie van warm water de belangrijkste energieverbruiker in het huishouden. Een laatste onderdeel in de brochure wordt gewijd aan het gebruik van elektriciteit. Elektriciteit is een hoogwaardige energiebron die men best niet voor de verwarming of warmwaterproductie inschakelt. Wie er juist mee omgaat kan het verbruik met 80 procent terugdringen.

i De energiezuinige woning, © november 1998, 32 blz. (200 Bef. plus verzending) is verkrijgbaar bij BBL, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel, 02/282.17.20.

Over nucleaire arrogantie en indrukwekkende schoonheid...



32

Verbluffende landschappen, ruwe bergmassieven, een mengelmoes van volkeren en talen, één van de oudste culturen van de Aziatische beschaving... Dat Pakistan heel wat te bieden heeft, konden onze wereldreizigers Peter Van der Hoeven en Lieve Vijverman aan den lijve ondervinden. Maar ze deden meer dan dat. Tijdens hun trektocht doorheen Baluchistan, Quetta en Islamabad maakten ze ook kennis met de minder fraaie kantjes van Pakistan. Een verhaal over een desolaat nucleair testgebied, nietsontziende ontbossing en de moeizame inspanningen van een handvol milieuactivisten...

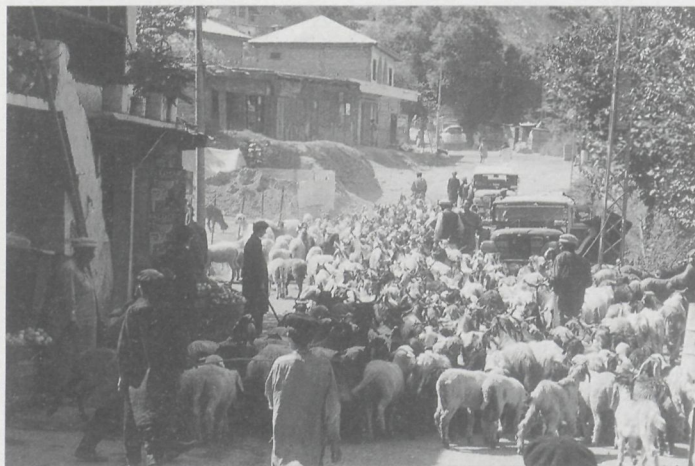
Dat Iran op ons niet bepaald een streng Islamitische indruk heeft nagelaten, kon u in een vorig nummer van Milieurama reeds lezen. Toch kan het contrast met het eveneens Islamitische Pakistan niet groter zijn: net over de grens zien we uitbundig lachende Pakistani die kleurrijk gekleed zijn in losse broek, met op het hoofd een leuk hoedje of een Afgaanse tulband. We doorkruisen de grensstreek Baluchistan langs een kaarsrechte weg naar Quetta, de hoofdplaats van de provincie. Baluchistan is een regio met een weinig benijdenswaardige reputatie. Het is immers ergens in dit uitgestrekte en woeste deel van Pakistan dat zich het testgebied bevindt waar de Pakistaanse regering haar internationaal fel gecontesteerde atoomproeven houdt. Even speelden we met de idee om dit deeltje van Pakistan, precies om die reden, uit ons reisprogramma te schrappen. Iets wat we uiteindelijk niet deden omdat we wel eens wilden een poging doen om meer te weten te komen over die uitgevoerde kernproeven en de houding van de plaatselijke bevolking daartegenover. Achteraf bleek dit onmogelijk, Baluchistan is immers een erg dunbevolkt en ontoegankelijk gebied. Uit de weinige gesprekken die we met enkele mensen van ter plaatse voerden, bleek vooral een grote ontevredenheid over de gebrekkige wegeninfrastructuur en het zo goed

als totaal afwezig zijn van enige vorm van openbaar vervoer. Steeds weer klonk het verwijt dat Baluchistan wel de moeite waard is om er kernproeven uit te voeren terwijl elke investering in openbaar vervoer of wegeninfrastructuur er blijkbaar één teveel is. Elders in Pakistan is men er echter van overtuigd dat de kernproeven een noodzaak zijn om 'grote broer' India eens een lesje te leren. Nogal wat Pakistani zijn verbolgen over de religieuze onverdraagzaamheid van India en beschouwen de kernproeven als een legitiem antwoord hierop. Toch merk je ook hier en daar wat, weliswaar voorzichtig, protest. Tijdens ons verblijf in Pakistan lanceerde een 'Burgercomité', met daarin ook enkele voormalige legerofficiers, immers een campagne tegen de toenemende nucleaire dreiging in Zuid-Azië. Het comité eist een volledige nucleaire ontwapening en wijst alle kernproeven resoluut af. Of dit comité effectief ook kan wegen op het beleid werd ons evenwel niet duidelijk.

Wat leeg is, gooi je weg...

De weg van 600 kilometer die ons doorheen Baluchistan voert, is de enige verbinding tussen Iran en Pakistan. Deze 'hoofdweg' is in realiteit niets anders dan een smal eenvaksbaantje met putten en bulten. Het werd een helse rit van 16 uur over barslechte wegen in een bus waarin zowel de laadruimte, het dak als de zetels van de bus volgestouwd zaten met bagage allerhande. We bereikten Quetta met verkrampte benen, pijnlijke rug, weinig slaap en bedolven onder het opwaaiende woestijnstof. Dit is een abrupte kennismaking met een woestijnstad van ruim 340.000 inwoners. Overal waar je kijkt, zie je stof. Gecombineerd met de olieblauwe uitlaatgassen van de motorriksja's zorgt dat ervoor dat Quetta alles behalve een kuuroord is. Ook hier in Quetta zelf zijn de wegen in erbarmelijke staat. Ruimtelijke ordening is hier een onbestaand begrip en van een 'totaal rioleringsplan' is evenmin sprake. Het afvalwater stroomt gewoon door betonnen grachten langs de straten. Nu zijn die grachten op bepaalde plaatsen wel overdekt, waardoor je dus als het ware voetpaden krijgt, maar toch is het wegdek zo slecht onderhouden dat het tegelijk onhygiënisch en onveilig is. Het is, vooral in het halfduister, uitkijken voor valkuilen. Ook het afvalbeleid is hier vrij 'verwerpelijk' van aard. Wat leeg of opgebruikt is, wordt gewoon lukraak weggekieperd. Dat op die manier het straatbeeld en de rivierbeddingen uitgroeien tot één grote vuilhoop, lijkt de Pakistaanse bevolking maar minimaal te storen.

Ondanks het totaal afwezig zijn van enige vorm van milieube-wustzijn dienen we eerlijkheidshalve toe te geven dat Quetta een stad is met een bijzondere aantrekkingskracht. Dat heeft dan vooral te maken met een ware smeltkroes aan volkeren en talen. Afghanen, Baluchen, Punjabi,... leven hier probleemloos met elkaar samen. De gangtaal is het Baluchi terwijl het Urdu, de nationale taal van Pakistan, hier maar met mondjesmaat gesproken wordt. Het zijn vooral de Afghanen die hier met hun lange



Op tocht doorheen Baluchistan, de provincie waar Pakistan zijn kernproeven uitvoert.



baarden, typische klederdracht en tulbanden de aandacht trekken. De meeste onder hen zijn Taliban, de bevolkingsgroep die enkele maanden geleden nog het wereldnieuws haalde toen enkele volksenoten 9 Iraanse diplomaten koelbloedig vermoordden. Een daad die hier op de nodige goedkeuring kon en kan rekenen. Een Talibaanse tapijtenverkoper juicht de acties van de Talibanmilities alvast hartelijk toe. Iran is geen Islamland in de ware zin van het woord en kan daarom best wel een lesje worden gespeld. Voor alle duidelijkheid: de Pakistanen zelf zijn weinig opgezet met de erg arrogante en agressieve houding van hun Afghaanse religiegenoten...

Uitblazen in Islamabad

Na een verblijf van enkele dagen in Quetta wordt de Pakistaanse hoofdstad Islamabad ons nieuwe reisdoel. Door het spotgoedkope treinticket (240 frank per persoon) én de lange duur van de reis gaan we de afstand van 1.500 kilometer voor de gelegenheid overbruggen in een eersteklasrijtuig. Na een rit van 33 uur rijden we het station van Islamabad binnen. Het uitzicht van deze stad oogt allerminst Pakistaans, en dat heeft alles te maken met het feit dat het een Griekse stedenbouwkundige is die in '61 begonnen is met het lineaire ontwerp

Overall ter wereld vind je uitzonderingen. Waar we voor de rest de indruk hadden dat het afval zomaar ergens werd gedropt, stonden op ons kampeerterrein in Fairy Meadows overall vuilnisbakjes opgesteld.

De omgeving rond de Pakistaanse hoofdstad Islamabad is prachtig. Het is de eerste stad waar we niet op de vlucht moesten op zoek naar rust.





34

van een stad die het prototype van de 'moderne islamstad' moest worden. De nette, brede straten staan in schril contrast met wat we enkele dagen geleden te zien kregen in Quetta. Islamabad is bovenal ook een groene en rustige stad. De lange, rechte lanen zijn keurig omrand met natuurlijk ogende groenvoorzieningen. Boven het stadspark cirkelen tientallen roofvogels in de lucht. Ook de omgeving waarin de stad is neergeplant, draagt bij tot dat groene imago van Islamabad. Het Mayollo Hills National Park dat zich ten noorden van de stad uitstrekt over 12.000 ha is een geliefkoosd terrein voor o.m. apen, jakhalzen en wilde varkens. Aan de zuidelijke stadsrand vind je dan weer het, weliswaar eerder kunstmatig, stadspark van het Rawalmeer. Kortom, Islamabad is tijdens onze trip de eerste stad waar we niet het gevoel hadden dat we dringend de stad moesten ontvluchten op zoek naar meer rust.

Tetra Pak-pakjes niet te tellen

Vanuit Islamabad trekken we verder noordwaarts naar de naald- en loofbossen van de Kaghanvallei. Dit groene bergland vormt de voorloper van het Karakoransgebergte dat met bergtoppen als Nanga Parbot (8.126m) en K2 (8.611m) één van de meest indrukwekkende bergketens ter wereld is. Het uitzicht is er prachtig. Alleen, ook hier blijkt eens te meer hoe weinig belang de Pakistaanse bevolking hecht aan een nette leefomgeving. Lege verpakkingen liggen hier rondgestrooid op de weide, zomaar, alsof het de meest normale zaak van de wereld betreft dat je je eigen afval gewoon achterlaat. Ik besluit de proef op de som te nemen en begin volop het afval uit mijn directe omgeving te verzamelen. Ik wandel wat rond en na een kwartiertje 'vuilnismannen' onder de weinig begrijpende blik van enkele picknickende Pakistani heb ik een behoorlijk afvalbergje bij mekaar. Een snelle inventarisatie van dit stapeltje zwerfvuil leert me dat het overgrote deel ervan afkomstig is van de klassieke Westerse voedingsmultinationals. Toeval of niet, maar de rondslingerende drankverpakkingen met de naam 'Tetra Pak' erop, zijn niet te tellen. De opwekkende reclameslogans die Tetra Pak in België met de regelmaat van de klok door de radio laat schallen, verdwijnen hier in de rust van de Kaghanvallei treurig in het niets. Je kan die brikverpakkingen weliswaar samendrukken om makkelijker in de blauwe zak te krijgen en in het beste geval er nog een deel van recyclen, hier wordt evenwel pijnlijk duidelijk hoe dergelijke drankverpakkingen van samengesmolten karton, aluminium en plastic een toonbeeld van milieuverloeding zijn. Onze indruk wordt bovendien bevestigd door toeristen die ons weten te vertellen dat de toeristische Kaghanvallei steeds meer een toonbeeld van natuurverwoesting wordt. Naast het rondslingerende afval zijn ook de massale ontbossing, de overbegrazing door vee en de bouw van dure luxe-hotels van die aard dat ze onze wenkbrauwen doen fronsen.

Hout is goud waard

We besluiten vanuit de Kaghanvallei naar de voet van de Nanga Parbot te klimmen. Met de jeep bereiken we langs loodrechte hellingen en via een smalle rotsweg het dorpje Tato, van waaruit we te voet verder trekken naar het op 3.300 meter gelegen Fairy Meadows, de 'sprookjesweiden' aan de voet van Nanga Parbot. De bergweiden worden omgeven door gemengde naald- en loofbossen en nu de herfst is ingetreden is de kleurenpracht enorm. Het groen, bruin, rood en geel van gras en bomen doen de loodrechte sneeuw- en ijswanden van de 'Killer Mountain' nog indrukwekkender lijken. Het is er heerlijk fris maar nog niet te koud. En vooral: we zijn er de enige toeristen zodat het hier heerlijk rustig is. We koken er ons eigen potje en slapen uiteraard in ons eigen



Op weg van Islamabad naar de Kaghanvallei. Aan rekening rijden wordt hier voorlopig niet gedacht...

tentje. Mèt wolvengebrul op de achtergrond. Toch worden ook deze sprookjesweiden bedreigd, vooral dan door de ontbossing. Hout is in Pakistan werkelijk goud waard en vele dorpsbewoners verdienen een aardige stuiver door de verkoop van enorme houttoppervlakten aan de houtmaffia. Ook het dorpje Tato viel ten prooi aan de 'houtkoorts'. Althans dat vertelt ons Rehmat, de uitbater van de plaatselijke kampeerplaats. Hij studeerde enkele jaren 'Tourism Management' in Oostenrijk en werkte nadien als reisagent in Islamabad. Hij raakte echter al gauw uitgekeken op het stadsleven en keerde naar zijn geboortestreek terug waar hij sinds enkele jaren een camping uitbaat en zich daarnaast ook profileert als woordvoerder van de regionale 'milieubeweging'. Een aantal



verenigingen wil het behoud van het gebied verzekeren en probeert de dorpsbewoners ervan te overtuigen het hout niet te verkopen. Zo is er de 'Fairy Meadows Welfare Society' die er moet voor zorgen dat de bewoners van Tato de nodige compensaties krijgen voor hun gemiste houtopbrengst. Drinkwaterprojecten, de aanleg van irrigatiekanalen en het stimuleren van de landbouw, bijvoorbeeld de uitbouw van fruitgaarden, worden o.m. ondersteund door de Nederlandse overheid. Bovendien werden een aantal gemeentelijke regels uitgevaardigd waaraan iedere dorpsbewoner en bezoeker moet voldoen. Zo mag er geen hout meer worden verkocht en kan, voor eigen gebruik, alleen dood hout worden gebruikt.

Tent of chalet?

Een duurzame bescherming van het uitgestrekte bosgebied rond Fairy Meadows is geen overbodige luxe. Het gebied raakte de voorbije jaren steeds meer in de belangstelling van een groeiend aantal toeristen en dat heeft zo, uiteraard, zijn gevolgen. De vier kampeerterreinen van Fairy Meadows zitten in het hoogseizoen zowat nokvol en de plannen om enkele extra-campings aan te leggen, zitten reeds in een vergevorderd stadium. Op zich niet zo erg, was het niet dat op één van die kampeerterreinen begonnen is met de bouw van houten chalets. Ideaal voor toeristen die dat tikkeltje extra-comfort wel op prijs stellen. Maar het laat zich raden dat ook de andere campinguitbaters zich van hun meest ondernemende kant laten zien en ook volop houten huisjes gaan bouwen. De chalets mogen dan al gebouwd zijn van dood hout, één en ander zorgt ervoor dat de weg vrij is gemaakt voor de bouw van



Pakistan is goed voor een bevolking van ruim 124 miljoen inwoners voor een oppervlakte van 887.700 km². De hoofdstad is Islamabad en de bevolking bestaat bijna uitsluitend uit moslims. Buurlanden zijn Iran, Afghanistan, China en India. Het land wordt gekenmerkt door een zeer grote diversiteit aan landschappen. Gaande van de hoge pieken in het noorden, de K2 is met zijn 8.611m overigens de op één na hoogste berg ter wereld, over een droge vlakte en woestijnen tot de Arabische Zee in het zuiden van het land. Ook de fauna en flora zijn bijzonder divers. In Pakistan vind je nog heel wat bossen, al laat ook hier de ontbossing zware sporen na. Dat heeft uiteraard zijn gevolgen voor de dieren die er wonen. Bijvoorbeeld het sneeuwlupaard, jakhals of beer. Langs de kust duikt de haai vrij regelmatig op en in de Indusdelta komen krokodillen vrij algemeen voor.



meer grootschalige permanente bewoning. De eerste plannen voor de bouw van enkele grote luxehotels duiken trouwens reeds op. Onze vriend-campinguitbater-milieuactivist Rehmat houdt halsstarrig vast aan de verhuur van tenten en wil van chalets niet horen. Voorlopig, want de concurrentie wordt er uiteraard niet kleiner op. Voor de rest probeert Rehmat op zijn kampeerterrein de bezoekers zoveel mogelijk te sensibiliseren om met het milieu rekening te houden. Onder het motto 'Take photos, but leave nothing behind but your footprints' staan overal vuilnisemmers opgesteld waar je het afval netjes in kan deponeren én er zijn plannen om gebruik te maken van zonne-energie. Ik beloofde Rehmat alvast, eens terug in België, hierover de nodige informatie op te sturen.

Na ons verblijf hier in de Kaghanvallei laten we Pakistan voor wat het is en trekken we naar India. We plannen om via Lahore naar Amritsar te sporen, vervolgens een bezoek te brengen aan het ballingsoord van de Dalai Lama om via de Taj Mahal in Agra weg te trekken uit de drukte. Richting Nepal. Een andere keer meer hierover.

Peter Van der Hoeven
Lieve Vijverman



GB Milieutips...

Energie: spaar geld, spaar het milieu

Bij energiebesparing denken we vaak aan drie truien boven elkaar, een thermostaat die flink wat graden lager staat en een minimaal verlichtingspeertje dat je bij het lezen hoofdpijn bezorgt. Toch betekent energiebesparing niet langer inboeten op comfort. Vaak komt men zelfs tot een betere levenskwaliteit door het gebruik van energiezuinige toepassingen.

Ook bij GB hebben we hieraan gedacht. We hebben hieronder alvast een en ander op een rijtje gezet om u een handje te helpen bij uw zorg voor het milieu. We leiden u naar enkele energiezuinige producten doorheen onze rekken die, samen met enkele eenvoudige tips, uw energierekening zeker wat kunnen doen afslanken!

BATTERIJEN

Een heroplaadbare batterij kan men bij correct gebruik wel duizend keer opnieuw laden. U verkleint er de berg klein gevaarlijk afval mee en tevens bespaart u heel wat energie. Het kost immers veel meer energie om telkens een nieuwe batterij te produceren in plaats van ze opnieuw op te laden. Bij GB vindt u in de "doe-het-zelf"-afdeling reeds opladers vanaf 799 BEF (19,81 EUR). Per merk vindt u er overigens de bijbehorende heroplaadbare batterijen.

Ook vlakbij de speelgoedafdeling vindt u ze.

Bent u niet echt een batterijenvreter en vindt u voor die ene keer een oplader wat duur, dan biedt GB u de mogelijkheid om haar GB-batterijen hetzij aan te kopen, hetzij in te ruilen voor opgespaarde punten via de Voordeelkaart. Ook hier kan u dan nog eens de voorkeur geven aan de "Green Energy"-batterijen die kwik noch cadmium bevatten, of toch nog opteren voor de traditionele long life alkalinebatterijen. Aan u de beste keuze!



Gooi nooit uw gebruikte batterijen in de vuilnisbak! Deponeer ze

liever in de daartoe bestemde BEBAT-dozen. Deze inzamelboxen bevinden zich meestal aan de ingang binnen uw GB-winkel. (BEBAT vzw is een fonds dat is opgericht door de grootste fabrikanten en importeurs van batterijen die als doelstelling hebben: het informeren en bewust maken van verbruikers, handelaars, overheid en gewesten. Verder zijn zij tevens verantwoordelijk voor de inzameling en de recyclage van deze batterijen.)

Op die manier gaan we met z'n allen verspilling van grondstoffen tegen. Aangepast verwerken draagt dus wel degelijk bij tot een betere milieubescherming.



REKENMACHINE OP ZONNE-ENERGIE

Een rekenmachine op zonne-energie verbruikt helemaal niets. Alle energie die ze nodig heeft, krijgt ze van de zon. Een kleine lichtcel zet licht om in elektriciteit. In het GB-assortiment vindt u reeds exemplaren op zonne-energie vanaf 119 BEF (2,95 EUR). Er zijn ook toestelletjes op de markt die zowel op batterijen als op zonne-energie werken.

SPAARLAMP

Spaarlampen zijn het typevoorbeeld van eenvoudige energiebesparing. Ze verbruiken 5 keer minder dan een even heldere gloeilamp. Ze gaan bovendien 8 tot 12 keer langer mee. Hoewel een spaarlamp duurder is in aankoop, bespaart ze u tijdens haar volledige levensduur minstens 3.000 frank. Let wel: het is niet omdat een spaarlamp weinig verbruikt, dat u overal het licht kan laten branden. Zoniet gaat de besparing weer in rook op! Sinds kort is er nu ook de nieuwe peervormige spaarlamp van Philips in uw GB. Die ziet er net zo uit als een gloeilamp. Uiteraard vindt u bij de klassieke spaarlampen ook steeds de **budget-vriendelijke GB-spaarlampen**.

TER INFO:

Het is voordeliger spaarlampen te gebruiken in langdurig verlichte ruimten.

Bijgevoegde tabel laat toe de juiste sterkte te bepalen om uw oude peertje zo gunstig mogelijk te vervangen.



klassieke lamp	40W	60W	75W	100W	2x60W
spaarlamp	7 - 9W	11W	15W	20W	23W

TIJDSCHAKELAAR

Wat dacht u van te ontwaken met uw lievelingsmuziek? De tijdschakelaar helpt u hierbij. Het is een apparaatje dat u bevestigt tussen de stekker en het stopcontact van bijvoorbeeld uw cd-speler. Het is tegelijkertijd heel handig en energiebesparend. De tijdschakelaar stelt uw huishoudtoestel in werking op exact het juiste moment. Er bestaan tijdschakelaars met een dag- en een weekprogramma. U vindt ze in de afdeling kleine elektrotoestellen. Voor 325 BEF (8,06 EUR) kan u zich reeds een exemplaar aanschaffen.

TOCHTSTRIPS

Veruit de goedkoopste manier om snel veel geld te verdienen is het aanbrengen van tochtstrips aan alle kieren. Een investering van hooguit enkele honderden franken kan u per jaar in veelvoud terugverdienen.

Deze publicatie kwam tot stand dankzij de GB Milieuafdeling in samenwerking met de redactie van BBL.

V.U. GB Milieuafdeling
Geneviève BRUYNSEELS
en Griet LEYNAERT
e-mail: leynaeg@gb.be
Olympiadenlaan 20 - 1140 Evere



Peter Mertens en J. Van Wezemaal zijn de winnaars van de vorige Milieuramapuzzel.

Zij kwamen erachter dat we op zoek gingen naar een afvalverbrandingsoven en krijgen binnenkort dan ook één van de gloednieuwe gezelschapsspelen 'Kies het Hazenpad' thuisgestuurd. Ook deze maand kan u een interessante verrassing binnenhalen als u erin slaagt ons de oplossing van de puzzel te bezorgen. Vul het kruiswoordraadsel in, plaats de letters uit de groene vakjes over naar het rooster en stuur je oplossing naar Bond Beter Leefmilieu, Milieurama-puzzel, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel. Of doe het per e-mail: hostmaster@bbbv.be

Dirk Serneels

Tweeslachtig	Paragnot	Berucht insecticide (afk.)	Amsterdamse dierentuin	Nikkel	Oud paard	Toestel om radioactiviteit te meten
			Dwingende vraag	Vergelijkend voegwoord	Landbouw-werktuig	Voorzetsel
Grootmoeder		Joegoslavisch staatsman		Worp		
		Spaans landvoogd		Flink		
		Thailand			Ploomp	
		Lospplaats			Betaalmiddel	
Zwemvogel			Mep			Muzieknoet
Vultnis			Vereniging van vrijmetselaars			Gebrek aan warmte
				Vikingschip		
				Rivier in Vlaanderen		Grootvader
Edelgas				Gegraven water		
Koolmonoxyde				Lichaamsdeel		
		Stekelig dier		Slachtoffer		
		Nul		Inleiding v/e raadsetje		
Dozijn			Tafelgast		Vallei	
Zeeplant			Braziliaanse stad		Deel van Schotse namen	
			Plaats in Oost-Vlaanderen			Muzieknoet
			Eminentie			
Meer in Noord-Amerika				Spoedig		Lidwoord
Deel v/e kerncentrale						

U O E

Oplossing van het vorige nummer:
AFVALVERBRANDINGSOVEN

Advertentie



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 spaarcen ten 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



Werk maken van een ecologische siertuin

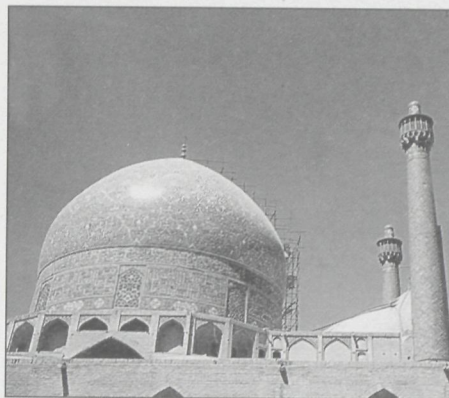


De Vereniging Ecologische Siertuin en Landschap (Vesel) organiseert vanaf zaterdag 13 februari een cursus ecologische siertuin. In de lessenreeks kom je te weten hoe je werk kan maken van een originele, duurzame en arbeidsarme tuin met een ecologisch surplus voor de hele omgeving. Hoe kan je in je tuin werk maken van een harmonie tussen tuin en natuur? Met welke principes hou je best rekening? Eén en ander wordt verduidelijkt in de Elzenhoeve in Drongen.

i Vereniging Ecologische Siertuin en Landschap (Vesel),
Vogelenzangstraat 67
2920 Kalmthout.

Reizen met respect

Doet de grauwe nieuwsjaarsmaand u ook al dromen van verre en tropische vakantiebestemmingen? Op dinsdagavond 2 en 9 maart organiseert Elcker-Ik Leuven een lesreeks over 'Reizen met respect'. Dat het toerisme een belangrijke groeisector is geworden in onze samenleving, is duidelijk. Niet alleen groeit het aantal mensen dat zich in jaarlijkse verlofperiodes naar verre oorden rept, ook de bestemmingen worden steeds avontuurlijker, exotischer en verder weg. Blijkbaar bestaat er in onze samenleving een grote behoefte aan wilde natuur, ongerepte gebieden, vreemde volkeren,... Het trieste resultaat van deze vlucht is dat toeristen door hun consumptiegedrag en gebrek aan respect precies datgene vernietigen waar zij meest naar verlangen. Natuur en vreemde culturen hebben duidelijk zwaar te lijden onder de toeristische druk van massaal vervoer en vaak respectloos gedrag. Op dinsdag 2 maart wordt samen met BBL-stafmedewerker Danny Jacobs nagedacht over de



milieuverstoringen van het toerisme en laat Willy Paquay van Tierra zien hoe het anders kan. Op 9 maart vertelt Johan Bosmans van de Steungroep Inheemse Volkeren hoe je op een respectvolle manier met vreemde culturen kan omgaan zodat je vakantie voor iedereen én de leefomgeving deugdendoend kan zijn.

i Elcker-Ik
Kon. Albert II-laan 2, 3010 Kessel-Lo,
Tel. 016/35.05.51., Fax. 016/35.05.66.

Groencontact bouwt een feestje

Op woensdag 24 februari organiseert de Vereniging voor Openbaar Groen (VVOG) in het Koloniënpaleis in Tervuren een academische zitting naar aanleiding van de 25ste jaargang van het tijdschrift 'Groencontact'. Dat tijdschrift evolueerde van een mededelingenblad tot een volwaardig tweemaandelijks vakblad over groenvoorziening, natuur, landschap en openluchtrecreatie. Tijdens de academische zitting wordt niet alleen teruggeblikt op de geschiedenis van het tijdschrift, prof. Gabriël Boesman van het Henri Van de Velde-instituut uit Antwerpen heeft het ook over het 19de eeuwse groenpatrimonium in ons land. Ook Vlaams milieuminister Kelchtermans en prins Laurent geven acte de présence op de academische zitting van 25 jaar Groencontact.

i Vereniging voor Openbaar Groen,
Sint Jansstraat 7b, 8000 Brugge,
Tel. 050/33.21.33., Fax. 050/33.20.62.

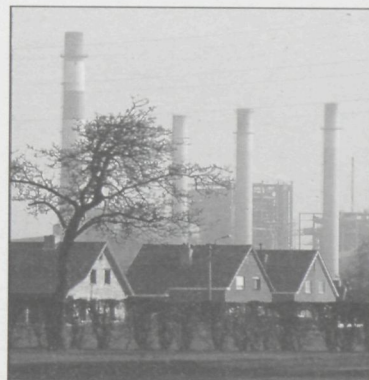
Hoe maak je in eigen huis gebruik van zonne-energie?

Het zal u wellicht niet verbazen dat de activiteitenkalender van Elcker-Ik Antwerpen de komende weken en maanden alweer enkele interessante milieuactiviteiten bevat. Zo gaat men er vanaf 2 maart gedurende 4 dinsdagavonden op de nucleaire toer. De toekomst van nucleair afval is momenteel weer een heet hangijzer. De zoektocht naar een opslagplaats voor het laagradioactieve afval blijft aanslepen en aan de terugkeer van het hoogradioactieve afval durft men niet te beginnen. In deze cursus wordt voorgesteld wat kernenergie is, krijg je uit de doeken gedaan welke problemen schuilen achter het nette imago van Electrabel en wordt de nucleaire cyclus, van uraniummijn tot opslagplaats van radioactief afval, overlopen. En tot slot wordt ook ingegaan op de mogelijke uitstapmogelijkheden voor kernenergie.

En in samenwerking met het Centrum Zonne-Energie word je vanaf 24 februari gedurende 4 woensdagavonden ingewijd in de verschillende systemen van zonne-energie die je in eigen huis kan gebruiken. Heb je interesse voor gratis warm water? Wil je een zonne-installatie op je dak? Tijdens deze lessenreeks kom je alles te weten over passieve zonne-energie, termische zonnepanelen, fotovoltatische zonnecellen,... Ook de haalbare toepassingen voor sanitair warm water, verwarming en elektriciteit komen uitgebreid aan bod. Met ruime aandacht voor kosten en opbrengsten.

Bij de cursus is ook een map voorzien waarin staat uiteengezet hoe je op basis van je behoefte kunt berekenen hoe groot de capaciteit van de installatie moet zijn.

i Elcker-Ik Antwerpen,
Brueghelstraat 31-33, 2018 Antwerpen,
Tel. 03/218.65.60., Fax. 03/281.02.45.



Procter & Gamble

Kwaliteitsproducten
gemaakt na veel
milieuonderzoek

Risk Assessment and Management of New and Existing Chemicals
Environmental Toxicology and Pharmacology

C.J. Van Leeuwen, F. Bro-Rasmussen, T.C.J. Feijtel, R. Arndt,
Grandy, B. Hansen, J.J. Van Hemmen,

Composting to Achieve a 50%
Management Approach
P. Schauner, 1997

Effect of Linear Alkylbenzenesulfonates With Dissolved
Organic Matter on Bioavailability
Van der Steeg, 1996. Environmental Science & Technology

Fate of Linear Alkylbenzene Sulfonate in the Environment.

D.C. McAvoy, W.S. Eckhoff and R.A. Rapaport. 1997. The CLER Review 3(1): 4-17

Effects of Nutrient Trace Metal Complexation
(S,S)-EDDS

Effect of the Presence of the Chelator

L'inventaire du Cycle de vie Produit
P. Schauner, and others

Overall Framework for
Integrated Waste Management.

Integrating Life-Cycle Assessment Within
Environmental Management

B. De Smet, P.R. White and J.W. Owens
ed. Chapter 16, McGraw Hill

Impact of Biodegradation Test Methods on the
Applicability of Biodegradation QSARs

C.E. Cowan, T.W. Federle, R.J. Larson T.C.J. Feijtel 1996

Building Uncertainty Analysis into
Chemicals Disposed Through Municipal Wastewater

Flow Through Laboratory Microcosm Suitable for Assessing Effects of Surfactants on
Natural Periphyton

S.A. Belanger and K.L. Rupe. 1996 A. Environmental Toxicology and Water Quality, 11:65-76

Dit geldt voor alle producten van Procter & Gamble:

O.a. Bonux - Ariel - Dash - Dreft - Vizir - Bonux - Ace Delicat - Lenor - Mr. Proper -

Antikal - Pampers - Bounty - Always - Alldays - Demak'up - Tempo - Tampax -

Oil of Olaz - Vicks - Pétrole Hahn - Pantene - Head & Shoulders - Wash & Go -

Monsavon - Clearasil - Secret