

afgiftekantoor
Brussel X
jaargang 22
nummer 6
december 2002

MILIEURAMA

BOND BETER LEEFMILIEU



Magazine van
Bond Beter Leefmilieu
Twekerkenstraat 47
B-1000 BRUSSEL
Tel.: 02/282.17.20
Fax: 02/230.53.89
www.bondbeterleefmilieu.be



DOSSIER

Vlaanderen in uitverkoop

Geluidsoverlast luchthaven Zaventem 17

Verhofstadt en globalisering 20

Woonuitbreidingsgebieden vogelvrij 28



■ Commentaar	2	■ Wegwerp	23
■ Consument		Remo-stort in Houthalen	
Milieuadvieswinkel	3	■ Wegwerp	24
■ Dossier		Autowrakken	
Uitverkoop Vlaamse rioleringen	6	■ Consument	26
■ Dossier		Wet reclameboodschappen	
Vrijmaking energiemarkt	8	■ O&O	27
■ Dossier		Afschaffing Vlaamse Milieuholding	
Afvalbeleid in concessie	9	■ Open ruimte	28
■ Dossier		Woonuitbreidingsgebieden	
Privatisering waterdiensten	11	■ Boek	30
■ ReDactie	12		
■ Milieuberichten	14		
■ Luchtvaart			
Principesakkoord Zaventem	17		
■ Mobiliteit			
Masterplan Antwerpen	18		
■ Globalisering			
Verhofstadt als conservatieveling	20		
■ Open ruimte			
Weekendhuisjes	22		



© De Milieuboot



© NetImages

Adverteren in Milieurama?
Bel naar Sofie Hanegreefs
op 02/282.17.20

commentaar

Onlangs plantte het stadsbestuur van Genk een bos aan in... Oostende. Jawel, dat leest u goed. De Limburgers – aangevoerd door burgervader Jaak Gabriëls – zijn aan de Belgische kust een bos van 10 hectare gaan planten. Met Wintereik en Zomereik en Els en Gelderse roos. Een bos vol inheemse planten, ideaal voor de vogeltjes en de insecten. Wat – in 's hemelsnaam – drijft Gabriëls om met een schop in de hand richting kust te trekken en daar een bos te planten? Wil hij een nieuw Kinderbos? Heeft hij een indringende ontmoeting gehad met indianenleider Roani? Een opstoot van liefde voor de natuur? Een plotse bezorgdheid om het groen aan zee? Welnee. Gabriëls wil in zijn eigen Genk een carting- en motorcrossparcours aanleggen op het terrein van het Horenbergsdam. Spijtig genoeg lag daar een bos in de weg en volgens het, dixit Gabriëls, heel strenge Bosdecreet, moet je dus een nieuw bos maken ter grootte van het gekapte. De hele actie werd met tromgeroffel en trompetgeschal aangekondigd voor de

Gul Genk geeft bos

pers. Gabriëls ging zelf de eerste Gelderse roos in de Oostendse grond steken. In zijn perscommuniqué sprak Gabriëls: "Zoals de provincie Limburg in haar geheel, is ook Genk gekend omwille van z'n groene karakter." Reden genoeg dus om daar maar wat aan te gaan doen, vond hij blijkbaar. "Functies als economie, wonen, shopping, onderwijs of recreatie doen aan dat groene karakter geen afbreuk maar vragen wel de ruimte. Wil een stad als Genk die functies verder uitbouwen en daarvoor de nodige ruimte voorzien, moet een deel van het Genkse groen gekapt [...]". Genk zal dus "functies van de stad" verbeteren door een bos te vervangen door een go-carting en motorcrossparcours. Daarvoor zal het wel 120.000 euro betalen voor het bos in Oostende, en nog eens minstens 30.000 euro voor de aanleg van het motorcrossparcours. Willen de Genkenaars eens gaan wandelen in hun splinternieuw stadsbos, dan zullen ze daarvoor wel naar zee moeten. En liefst pas binnen dertig jaar, want zo lang duurt het tot Wintereik en Zomereik respectabele bomen geworden zijn. In de tussentijd kunnen ze terecht op een motorcrossterrein.

Joris Gansemans

COLOFON

MILIEURAMA - VENSTER OP HET VLAAMSE LEEFMILIEU
 22-ste jaargang - verschijnt tweemaandelijks
 Magazine van Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
 Bond Beter Leefmilieu
 Tweekerkenstraat 47 - 1000 Brussel
 Tel. 02/282.17.20 - Fax 02/230.53.89
 e-mail: info@bbly.be
 http://www.bondbeterleefmilieu.be

ABONNEMENTEN
 3,50 € (los nummer)
 20 € (jaarabonnement)
 50 € (steunabonnement)
 40 € (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.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
 Danny Jacobs
 Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel

HOOFDREDACTEUR
 Joris Gansemans

WERKTEN MEE AAN DIT NUMMER:
 Esmeralda Borgo, Guy Bourgeois, Lode Conings, Charles De Buyser, Erika D'heyne, Mike Desmet, Joris Gansemans, Erik Grietens, Sofie Hanegreefs, Karen Hiergens, Danny Jacobs, Dirk Knapen, Liliane Leflot, Bea Lootens, Bart Martens, Johan Niemegeers, Lieve Vandeneede, Tineke Van Engeland, Wim Van Gils, Saar Van Hauwermeiren, Set Van Houdt, Dirk Van Regenmortel, Ilse Smits, Jan Verschooren

FOTO'S COVER
 Joris Gansemans, Sofie Hanegreefs, European Commission

VORMGEVING EN DRUK
 DECOM nv

COPYRIGHT
 Overname van artikels wordt aanbevolen, mits bronvermelding en kennisgeving.

ADVERTENTIES
 Adverteerders zijn verantwoordelijk voor de inhoud van de opgenomen advertentie.

PAPIER
 Milieurama wordt gedrukt op niet-gebleekt kringloop-papier.
 Gooi deze Milieurama niet zomaar weg! Geef hem door aan vrienden of geïnteresseerden. Volledig uitgelezen? Geef Milieurama dan een plaatsje bij het oud papier.

GENTS MILIEUFRONT START PROEFPROJECT MET WINKEL, BELLIJN EN WEBSITE WWW.MILIEUADVIESWINKEL.BE

Gratis groene tips in Gentse Milieuadvieswinkel

Op zoek naar groene tips en truuks? Benieuwd hoe die nieuwe verbouwing aan te pakken? Dan kan u sinds eind oktober terecht in de eerste Vlaamse Milieuadvieswinkel in Gent. U krijgt er alle informatie over milieuvriendelijk kopen en leven, en dan nog wel volledig gratis.

Tekst: Joris Gansemans

"We zijn nu net een maand open," vertelt Jan Boelaert van de Milieuadvieswinkel, "en de vragen blijven binnenstromen. Vooral de eerste weken waren erg druk, vanwege de media-aandacht die we gekregen hebben. Nu is het iets rustiger in de winkel, maar de telefoon en website zijn erg in trek." Milieuadvieswinkels zijn niet nieuw. Duitsland en Denemarken waren de eersten om ze te promoten. Daar functioneren ze erg goed. Daarom pikte de vzw Gents Milieufrent het idee op en trok ermee naar de federale en de

Vlaamse Overheid, de stad Gent en de provincie Oost-Vlaanderen voor financiële ondersteuning. Ook Netwerk Vlaanderen – een instelling voor ethisch sparen en beleggen – ondersteunt het project.

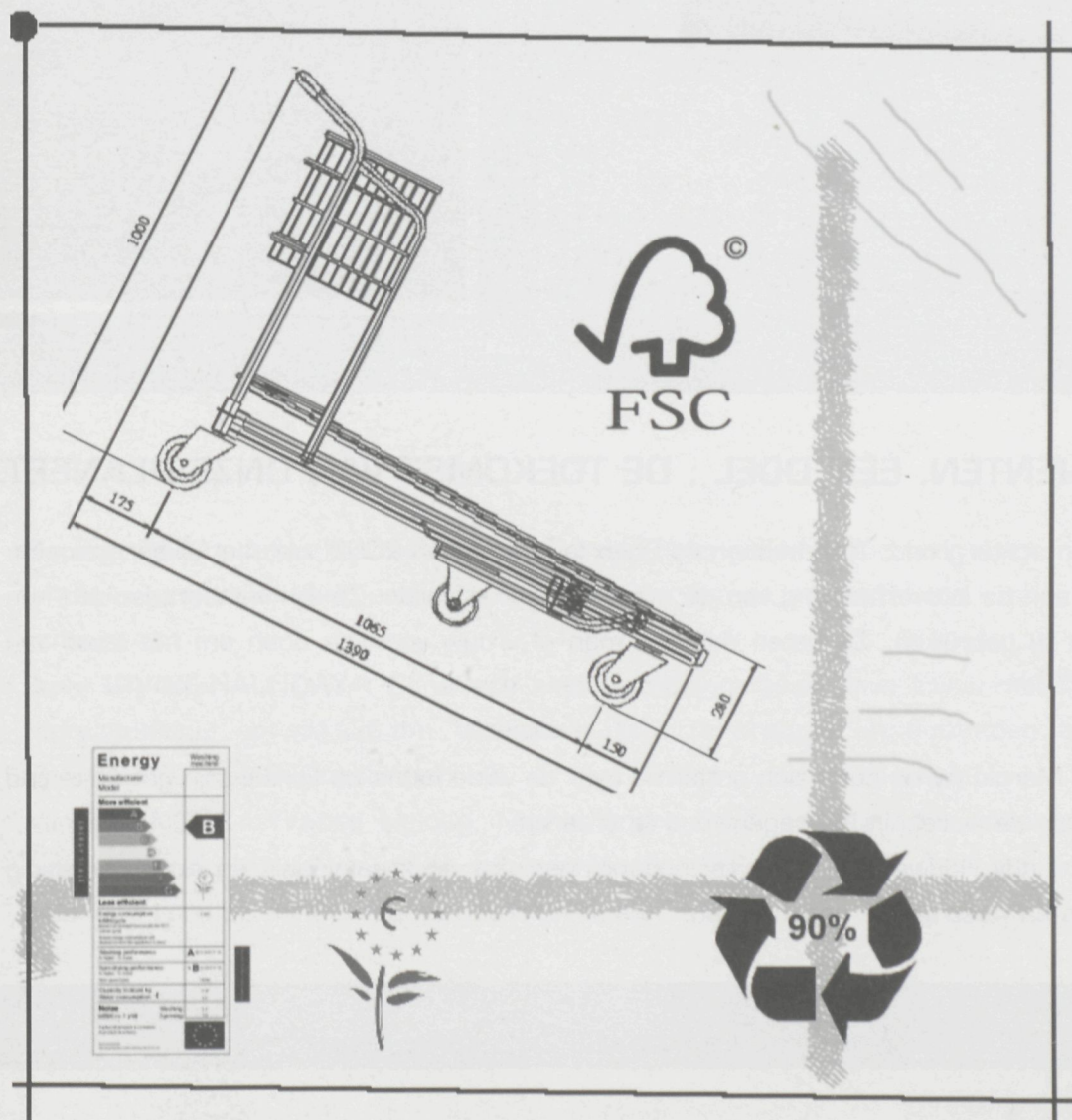
Verschillende recente onderzoeken hebben aangetoond dat de Vlaming bekommerd is om het leefmilieu. Onlangs nog publiceerde de Vlaamse overheid statistieken waaruit bleek dat meer dan 70% van de Vlamingen het milieu een prioriteit

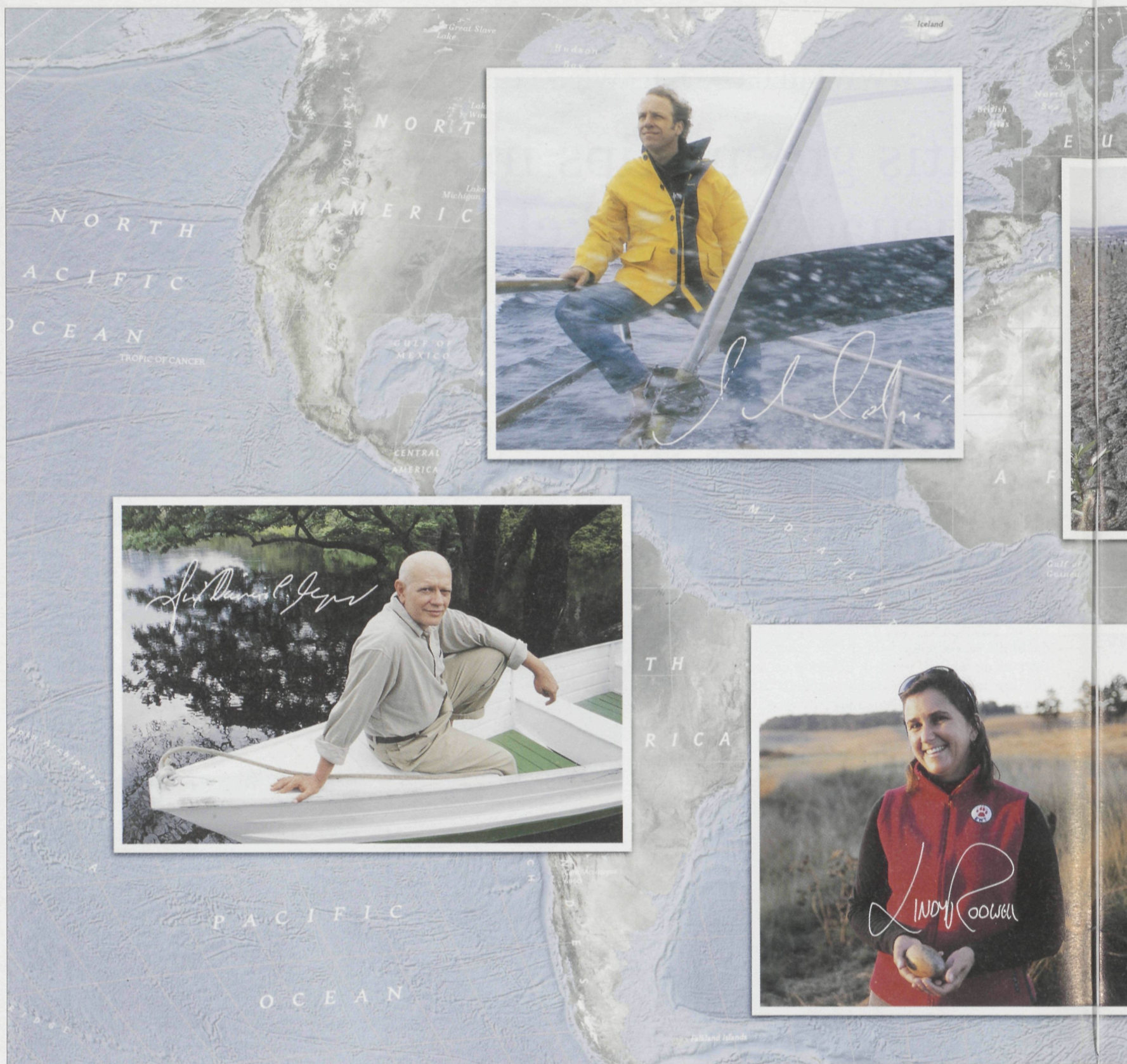


vindt. Toch is de stap van "een mening hebben" tot daadwerkelijk je levensstijl aanpassen, vaak nog te groot. Jan Boelaert: "De Vlaming blijft volop reizen per vliegtuig, lust graag grote hoeveelheden vlees en scampi's, en ga zo maar door. De kloof tussen denken en doen is te wijten aan een aantal factoren: dure of onaantrekkelijke alternatieven, oude gewoontes die moeilijk te doorbreken zijn, of simpelweg gebrek aan kennis." Het is net dit laatste punt waar de Milieuadvieswinkel wil op inspelen. "Iedereen kan bij ons terecht met vragen. Momenteel gaan die meestal over bouwen en verbouwen. Weten we het antwoord niet, dan zoekt Indra – de tweede "winkelbediende" van de MAW – die snel op. Daarvoor kunnen we terecht bij een aantal specialisten, en ook bij gelijkgestemde verenigingen, zoals Vibe, Ecolife, Velt en Bond Beter Leefmilieu." Zo hoopt de Milieuadvieswinkel in de komende maanden een enorme databank aan te leggen met nuttige tips en handigheidjes.

De Milieuadvieswinkel in Gent is een proefproject. Of het navolging zal krijgen in andere steden in Vlaanderen, wist minister van Leefmilieu Vera Dua niet te zeggen tijdens de opening in oktober.

Voor meer info: www.milieuadvieswinkel.be



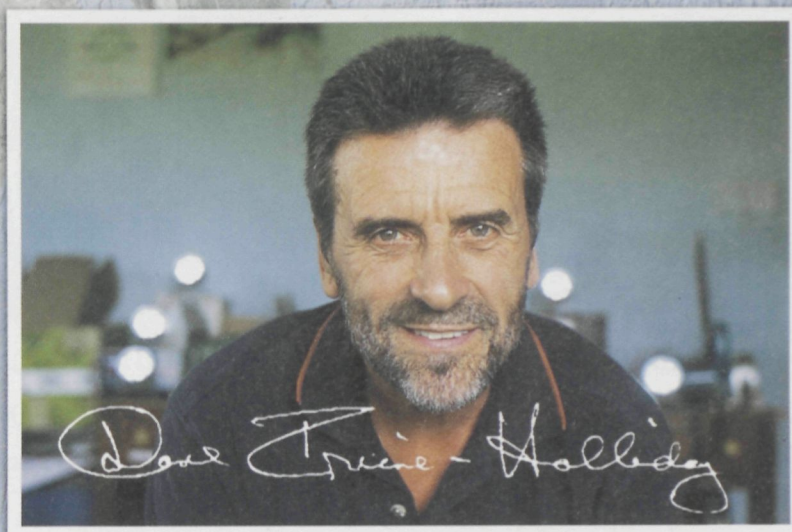


VIJF LAUREATEN. VIER CONTINENTEN. ÉÉN DOEL : DE TOEKOMST VAN ONZE PLANEET.

Hun projecten zijn al even verschillend als hun achtergrond. Toch hebben de Rolex laureaten van 2002 veel met elkaar gemeen. Zij geloven steevast dat we moeten werken aan de lotsverbetering van de mensheid en de aarde. Ze zijn vastberaden om hun kennis en talenten hiervoor tot het uiterste te gebruiken. Zij weten dat één man of vrouw veel kan doen om het leven van anderen te verbeteren.

José Márcio AYRES : Braziliaanse ecooloog. Márcio Ayres heeft zich ontfermd over de wilde fauna en flora in zijn geboorteland Brazilië door het grootste natuurreservaat van de wereld in het regenwoud te creëren.

Lindy RODWELL : Zuid-Afrikaanse zoöloge Lindy Rodwell levert grote inspanningen om de kraanvogels en hun moerassig woongebied in de Centraal-Afrikaanse landen en Australië te beschermen.



Gordon SATO : Amerikaanse bioloog, Gordon Sato gebruikt zonnestraling en zeewater in een landbouwproject om het leven van de bewoners aan de onvruchtbare kustlijn van Eritrea te verbeteren.

Dave IRVINE-HALLIDAY : Canadese electriciteitsingenieur Dave Irvine-Halliday heeft een toptechnologie ontwikkeld om betaalbaar licht te brengen in duizenden afgezonderde woningen in ontwikkelingslanden.

Michel ANDRÉ : Franse bioloog, Michel André heeft een systeem ontworpen om fatale botsingen tussen walvissen en schepen te voorkomen, hierbij rekening houdend met de belangen voor de scheepvaart en het toerisme.



Perpetual Spirit

Info België : 03-288 69 45 - Email : m.vds@skynet.be

DE CONTRACTEN VOOR DE CROSS-BORDER-LEASE VAN RIOLERINGEN ZIJN NIET WATERDICHT

"In uitverkoop: de Vlaamse rioleringen!"

Momenteel worden steeds meer gemeenschapsdiensten in handen van privéfirma's gegeven – de voorziening van drinkwater, het volledige afvalbeleid, elektriciteit en gas.

Soms heeft die privatisering voordelen, maar meestal wegen die niet op tegen de nadelen. Typevoorbeeld is de "cross-border-lease" van rioleringen. Met deze fiscale constructie hopen gemeenten op korte tijd geld in kas te halen. Tegelijkertijd geven ze wel alle beslissingsrecht uit handen, en verspelen ze de kansen op een groener rioleringsbeleid. **Wim Van Gils** dook voor u in het dossier.

Sint-Niklaas, Genk, Hamme, Lokeren, Dendermonde, Dilbeek, Tremelo, Mechelen, de lijst van steden en gemeentes die hun rioleringsstelsel willen leasen aan Amerikaanse investeerders wordt steeds langer, momenteel zijn het er al een hondertal. In een cross-border-lease verhuren of leasen gemeenten hun rioleringsnet aan een Amerikaanse investeerder voor 99 jaar. Ze huren het onmiddellijk terug voor een kortere periode (25 jaar). Op het einde van deze 25 jaar heeft de gemeente een kooprecht (call-optie). Via een ingewikkelde fiscale constructie kan de gemeente zo éénmalig 3 à 5 % van de waarde van zijn rioleringsstelsel incasseren, waarmee ze de noodlijdende gemeentekas hopen te spijzen. Deze financiële techniek heet "leasehold" of "lease and leaseback". Het is een recente variant op de meer bekende technieken als "sale en leaseback" (verkoop en opnieuw huren). Deze "oudere" technieken zijn onder meer gebruikt door de Belgische

Spoorwegen. De inkomsten uit deze constructies zijn erg gegeerd. De gemeenten zien hun inkomsten als maar teruglopen. De federale belastingverlaging vreet aan de gemeentebelastingen die gebaseerd zijn op de federale personenbelasting. Ook de liberalisering van de elektriciteitsmarkt gaat een hap nemen uit de klassieke inkomsten. Veel steden en gemeenten hebben dat verlies aan inkomsten al gedeeltelijk gecompenseerd door de lokale belastingen gevoelig op te trekken. Maar dat volstaat niet om het verlies helemaal te compenseren. Vandaar de zoektocht naar nieuwe inkomsten, zelfs al zijn die dan eenmalig.

Cross-border-lease uitgespit

Eerst en vooral zijn deze technieken gebaseerd op de fiscale verschillen tussen verschillende landen. De gemeenten worden hier uitbetaald met een stuk van het belastingvoordeel dat de Amerikaanse firma's in hun thuisland bekomen. De verhuurder, hier de gemeente, incasseert via de leasing een bedrag gelijk aan de getaxeerde waarde van het goed. De huurder, hier de Amerikaanse investeerder, kan het goed op zijn balans houden en aldus daarop afschrijven. Dat levert hem een fiscaal voordeel. Gemiddeld gaat het hier over een nettovoordeel op van 7 à 8%. Vreemd genoeg blijft de gemeente verantwoordelijk voor onderhoud en verzekering en draagt ze het risico van verlies en beschadiging.

Bij leasehold-technieken wordt het juridische eigendom niet overgedragen aan de Amerikaans investeerders. Wel wordt het economische eigendom overgedragen. De hele operatie wordt geregeld door de zogenaamde 'arrangers': consultancybureaus of banken. Ook zij strijken met de hele transactie een ruime winstmarge op.

Een hypotheek op een (groener) rioleringsbeleid

De gebrekkige werking van de bovengemeentelijke zuiveringsinfrastructuur en de overstromingsproblematiek hebben duidelijk gemaakt dat er dringend nood is aan een serieuze trendbreuk in het (gemeentelijk) rioleringsbeleid. Momenteel wordt in Vlaanderen dan ook hard gewerkt aan de planning voor de verbetering en verdere uitbouw van de waterzuiveringsinfrastructuur. Deze planning is een uitgelezen kans om eindelijk het rioleringsbeleid af te stemmen op het integraal waterbeheer. Zo zou er bvb. moeten uitgegaan worden van een scheiding tussen regenwater en afvalwater en dient er meer werk gemaakt te worden van een gedecentraliseerde zuivering. Die biedt het voordeel dat er minder ingrijpende infrastructuurwerken moeten uitgevoerd worden. Het is belangrijk dat de overheid de handen (en de budgetten) vrij heeft om serieus werk te maken van deze kwestie en niet gebonden is aan financiële of andere verplichtingen.

Wim Van Gils: "In Nederland heeft de bevoegde minister deze praktijken simpelweg verboden."



In Nederland heeft de bevoegde minister mede om die reden aan de gemeenten verboden om hun rioolstelsel in een cross-border lease systeem te verhuren. In een circulaire (Circulaire FO2001/U87232 "cross-border-lease en andere constructies", 1 oktober 2001) geeft de Nederlandse overheid blijk van weinig vertrouwen in de waterdichtheid van de contracten die een normaal beheer en gebruik garanderen. Zo is het onduidelijk of gemeenten bestaande gemengde rioleringen, die ze in een cross-border-lease hebben verhuurd, wel mogen vervangen door een volledig gescheiden systeem (vuilwaterbuis + gracht of infiltratie).

Ook zijn er twijfels omtrent het winstgevend karakter van de operatie voor de gemeente op langere termijn. Er heerst een enorm kennison-evenwicht in de operatie. Het is duidelijk dat de gemiddelde gemeentebestuurder (of intercommunale-werknemer) absoluut geen partij is voor de Amerikaanse topadvocaten van de investeerders. Het op te stellen contract is bijzonder ingewikkeld en door allerlei juridische discussiepunten en/of boeteclausules zou het geldgevoel op korte termijn niet opwegen tegen de dreigende kosten in de toekomst.

Het is dan ook cruciaal dat er garanties komen dat het opzetten van een cross-border-lease voor de rioleringsinfrastructuur geen afbreuk doet aan de gemeentelijke en gewestelijke bevoegdheden én mogelijkheden om een onafhankelijk en voor al vernieuwend rioleringsbeleid te voeren.

Vlaamse moraal

Daarbovenop blijft volgens de milieubeweging het ethisch aspect van de zaak onderbelicht. Moeten gemeenten zich bezighouden met het afkomen met de fiscale inkomsten van een andere overheid? Is het wel wenselijk dat onze openbare dienstverlening – grotendeels aangelegd met subsidiegeld – geleasd wordt aan privéfirma's? In afwachting heeft de milieubeweging aan minister Van Grembergen gevraagd om de cross-border-lease-operaties te blokkeren. Ook verschillende gemeenten hebben ethische bezwaren. Mag de overheid haar toevlucht zoeken tot fiscale spits-technologie om wat extra geld in kas te krijgen, terwijl diezelfde overheid van haar onderdanen



De leasing van de rioleringen is de laatste tijd in een stroomversnelling geraakt.

verwacht dat ze loyaal hun belastingplicht vervullen? En kan zo'n constructie eigenlijk worden opgezet op de kap van de Amerikaans belastingbetaler? In een interview in De Standaard repliceerde Freddy Willockx, nota bene SPA-burgemeester van Sint-Niklaas: "Dat argument heb ik ook al gehoord. Maar je kan evengoed argumenten dat de Amerikaanse regering dan minder geld voorhanden heeft om in wapens te investeren."

Er zijn nog andere ethische bezwaren. Bijvoorbeeld het feit dat het rioleringsstelsel, dat cruciaal is voor de uitvoering van een publieke taak, voor lange tijd aan de vrije beschikking van de gemeente wordt onttrokken. De Nederlandse overheid spreekt van "een onttrekking aan de vrije democratische besluitvorming voor tientallen jaren". Doordat de riolering vast-

zit in een cross-border constructie, rijzen er ernstige vragen over de vrijheid die gemeenten hebben in hun toekomstig rioleringsbeleid.

Tenslotte stelt de Nederlandse circulaire dat "de overheid, die haar inkomsten verwerft uit belastingen en dus een groot belang heeft bij een goede "belastingmoraal", geen gebruik dient te maken van constructies die uitsluitend zijn opgezet om van een belastingvoordeel (mee) te profiteren, noch bij de Nederlandse, noch bij een buitenlandse overheid." De milieubeweging wil dat het Vlaams Parlement zich uitsprekt over de belastingmoraal in Vlaanderen en vraagt zich daarbovenop af of het wel kan dat rioleringen, die vandaag tot 100% gesubsidieerd worden door het Vlaams Gewest, morgen al door de gemeenten worden geherfinancierd via een cross-border-lease.

In afwachting van de uitkomst van het debat en het onderzoek naar de implicaties van de cross-border-lease, vroeg de milieubeweging aan minister Van Grembergen om de onderhandelingen tussen gemeenten en de zogenaamde "arrangers" te blokkeren. Het is immers onaanvaardbaar om contracten af te sluiten voor vele tientallen jaren zonder dat de consequenties afdoende gekend zijn. Het antwoord van Van Grembergen in het Vlaams Parlement was: "Als gemeenten hun rioleringsnetwerk in concessie geven aan een buitenlandse investeerder, mag dat niet betekenen dat ze geen waterbeleid meer kunnen voeren. Anders zal het cross border lease-contract niet worden aanvaard." Hoe Van Grembergen dat allemaal gaat controleren, is nog niet bekend. En het feit dat bijvoorbeeld Sint-Niklaas al een "arranger" heeft aangesteld en hoopt voor midden volgend jaar het eerste geld in kas te hebben, zal Van Grembergen snel tot acties nopen.

Meer info:

Circulaire FO2001/U87232 "cross-border lease en andere constructies" van de Nederlandse regering, 1 oktober 2001; wim.van.gils@bbvl.be, vanhovemarten@yahoo.com



Groene stroom? Ja, dankuwel

Tekst: Dirk Knapen

In de loop van 2003 worden in Vlaanderen alle verbruikers van elektriciteit en aardgas vrij. Zij krijgen van dan af de kans om vrij een leverancier te kiezen, zoals dat al enkele jaren het geval is voor vaste en mobiele telefonie. Iedereen kan dan kiezen voor stroom uit wind of biomassa of geproduceerd door warmtekrachtinstallaties. Vanaf volgend kan de sticker "Atoomenergie? Neen bedankt" vervangen worden door echte contracten met een "groene" stroomleverancier. Niet elke vorm van liberalisering heeft nadelen.

Op 1 januari worden elektriciteitsverbruikers die een aangesloten vermogen van meer dan 56 kVA en gasverbruikers die meer dan 1 miljoen m³ aardgas verbruiken vrij. Zij werden er in principe al van op de hoogte gesteld dat ze vanaf volgend jaar de mogelijkheid hebben om een leverancier te kiezen en bij welke leverancier ze aangesloten worden indien ze zelf geen keuze maken. Voor sommigen zal dit even aanpassen worden omdat een aantal leveranciers zich gegroepeerd hebben onder een andere naam. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de zuivere intercommunales die zich, samen met het Engelse Centrica, voor de verkoop van elektriciteit en gas hebben verenigd in Luminus. Interelectra en Pligas, WVEM, PBE, VEM en IVEG beperken zich in het vervolg tot het beheer van de lokale distributienetten. Zij worden zogenaamde netbeheerders. Electrabel houdt voorlopig nog sterk vast aan de naamsbekendheid. De lokale netbeheerders maken gebruik van de oude benamingen van de intercommunales. De verkoop gebeurt door ECS, Electrabel Consumer Services. Naast deze twee groten zijn er een aantal nieuwe spelers op de markt. Dit gaat van een kleine groene leverancier als Ecopower over het Elektriciteitsbedrijf Merksplas BVBA en Wattplus tot grotere buitenlandse spelers als de Nederlandse Nuon en Essent tot de mastodonten van het slag van de Duitse RWE en E.ON en het Franse EDF.

Vanaf 1 juli krijgen alle overblijvende klanten, ieder van ons dus, zowel voor elektriciteit als voor aardgas de mogelijkheid om vrij een leverancier te kiezen. Eigenlijk was dit al sinds 1 januari van dit jaar het geval voor klanten die in Vlaanderen geproduceerde groene stroom wilden aankopen. Alleen waren er geen leveranciers die klaar waren om ook in de praktijk aan een vraag te voldoen. Bovendien hebben zowel de Vlaamse Overheid als de VREG, de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt, anders dan voor de grijze stroom, nagelaten de elektriciteitsverbruikers van deze mogelijkheid op de hoogte te brengen. Dat kan ook gezegd worden van de verplichting voor stroomleveranciers om sinds juni van dit jaar op de factuur de samenstelling van de geleverde stroom te vermelden.

Om een gefundeerde keuze te kunnen maken is het immers niet alleen belangrijk de prijs te kennen van een product, ook de kwaliteiten zijn belangrijk. Ook wie geen zuivere groene stroom aankoopt, geeft er misschien toch de voorkeur aan nu al uit de kernenergie te stappen, of het vervuulende steenkool links te laten liggen. De zogenaamde "disclosure" laat zien hoe de stroom die geleverd wordt door een bepaalde leverancier geproduceerd wordt. Meestal zal het gaan om een mix van verschillende productiesystemen. Vanuit de milieubeweging willen we werk maken van een ranglijst van de verschillende leveranciers volgens hun milieuprestaties. Deze moet toelaten een afweging te maken tussen de prijzen en de milieu-impact van de leveranciers.

In de vrije markt wordt het spel van de prijzen in elk geval een belangrijk element. Afhankelijk van de producenten waar de leveranciers hun stroom en gas aankopen en de vraag op een bepaald tijdstip zal de prijs, zelfs binnen een etmaal, soms sterk fluctueren. Het prijsverschil kan veel hoger oplopen dan de factor 10 die al bekend was van het drieduidig uurtarief. Het nachttarief lag daar voor particuliere verbruikers rond 0,05 euro per kWh, rond 0,15 euro voor het dagtarief en liep op tot 0,5 euro tijdens de piekuren. In de vrije markt wordt het belangrijk die leverancier te vinden wiens tarieven het best bij je verbruik passen, of zelf je verbruik aan te passen aan de tarieven van je leverancier. De vergelijking met de telefoniemarkt gaat hier volledig op. Mogelijk komen we op termijn zelfs tot het gebruik van magneetkaarten die je oplaadt of koopt in de supermarkt of de krantenwinkel. De prijs van een kWh zou dan ongemerkt minuut per minuut kunnen veranderen. Dan is het extra belangrijk dat je leverancier je voldoende inzicht geeft in de samenstelling van zijn stroompakket. Hoe bewuster je met energie omspringt, hoe kleiner de impact die fluctuaties op je budget hebben.

Voor meer informatie:
www.vreg.be
www.stroomtarieven.be
www.greenprices.com



Duurzame bouwmaterialen en isolatiebindmiddelen en pleisters, plaatmateriaal, plankenvloeren en natuurverven.

Handel in ecologische bouwmaterialen

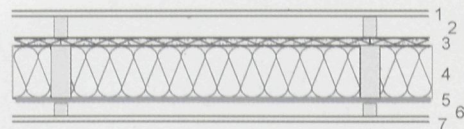
Nieuw adres: Ind. Zone A, Nieuwland 4c
3200 Aarschot

www.ecobouw.be ecobouw@skynet.be
Tel: 016/49 82 82 Fax: 016/465 765



bio-ecologische houtskeletbouw producten:

isomantel ecodesign®:
de diffusie-open en chemievrije HSB



- 1 Plato veredeld hout
- 2 Latwerk / ventilatie
- 3 Celit Isolatie wandplaat
- 4 Houten stijlen,
HOMATHERM FLEX CL040
- 5 Pavaplan 3-F 8 mm
- 6 Installatiezone / na isoleren
- 7 Gipsvezelplaat Fermacell



JITBESTEDEN AAN PRIVÉFIRMA'S VOOR SENSIBILISERING EN PREVENTIE

nder de vuilniskar

Tekst: Johan Niemegeers

IK BEN 'N
TUINKABOUTER.



OH, IK DACHT 'N GENETISCH
GENODIFICEERD KERSTMANNETJE...

EEN HEEL GELUKKIG EN
GGO-VRIJ NIEUWJAAR GEWENST!

ntes hebben hun
vuil in concessie
staan in voor de
financiering van
onstructie klinkt
Zij zijn immers
gepaard gaat met
k de privéfirma's
Zij kunnen voor
inden en hebben
vulling van hun
van ondervindt,
al namelijk meer
werking van zijn
natieven worden
oncessiehouders.

emaakt worden op kosten van de
n berekening van de VVSG blijkt
g in een afvalconcessiegemeente
ro per persoon meer zal bedragen
-concessiegemeente. In totaal zou

Deze laatste is er dus verantwoordelijk voor dat het door haar inwoners geproduceerde afval netjes wordt opgehaald en op de gepaste manier verwerkt wordt. Door deze gemeentelijke taak uit handen of in concessie te geven verliest de gemeente ook een groot deel van haar slagkracht om werk te maken van afvalpreventie. Afvalverwijdering en afvalpreventie hangen immers nauw samen.

What's in a concessie?

De concessie van een openbare dienst is in dit geval een contract waarbij de overheid een bedrijf tijdelijk belast een openbare dienst op eigen kosten en risico te exploiteren – onder haar gezag en mits naleving van de door haar bepaalde voorwaarden. De prijs wordt normaal gezien verhaald op de gebruikers, in dit geval de inwoners van de gemeente. Momenteel zijn er in Vlaanderen drie gemeenten – Aarschot, Tienen en Knokke – die hun afvalbeleid in concessie hebben gegeven. Ook Londerzeel onderzoekt momenteel de concessie-piste. In de meeste gevallen beslist een gemeente haar afvalbeleid in concessie te geven om de kosten te drukken. Maar een privé-ondernemer zal enkel instemmen met de concessievoorwaarden wanneer hij kans ziet om winst te maken. Het is dan ook die

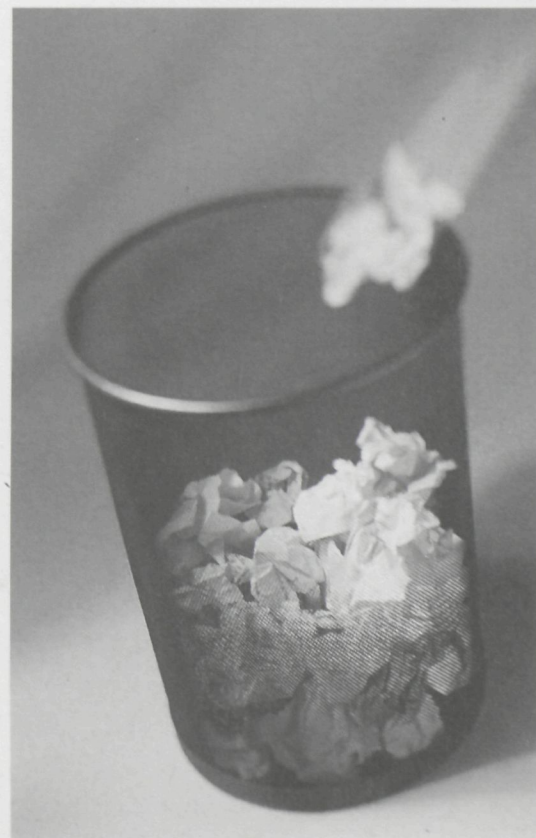
iedereen jaarlijks gemiddeld zo'n 204 euro moeten ophoesten voor de ophaling en verwerking van afval.

Hogere prijzen, dus meer preventie?

Als milieuminnende mens zou je geneigd kunnen zijn de verhoging van de prijzen een goede zaak te vinden. Immers, hoe meer de burger betaalt voor zijn afval, hoe minder afval hij zal produceren. Maar een blinde stijging van de kostprijs werkt afvalpreventie helemaal niet in de hand. Het zal integendeel zorgen voor een grotere maatschappelijke ongelijkheid en alleszins ontwijkgedrag stimuleren. Een verhoging van de afvalprijzen moet immers gepaard gaan met een aangepast flankerend beleid: sensibilisatie, sociale correcties op afvalprijs, zorgen voor alternatieven, afvalarme producten promoten. Dit ontbreekt echter bij de concessiehouder die uitsluitend in economische termen denkt: op het einde van het jaar moet een bepaalde winst gerealiseerd zijn. In extremis kan je stellen dat de bedrijven er wel bij varen als er meer afval wordt geproduceerd. In het geval de overheid bijkomende eisen wil stellen aan de concessiehouder dan is dit steeds gekoppeld aan nieuwe vergoedingen voor de concessiehouder zodat de facturatie op termijn alleen maar hoger zal worden.

Gemeente blijft verweesd achter

Stel nu dat de gemeente na een aantal jaren van mening is dat het in concessie geven van het lokale afvalbeleid toch niet zo een goede keuze was. Het enige, zo lijkt, wat de gemeente hoeft te doen is de concessie niet verlengen en zelf terug de touwtjes in handen pakken. Maar zo eenvoudig is het niet. Ten eerste is het zo dat de gemeente steeds de eindverantwoordelijkheid blijft dragen en de concessie kan wijzigen. Addertje onder het gras is dat de concessiehouder steeds schadeloos gesteld dient te worden. Kortom: een meerprijs voor de gemeente. Ten tweede is het zo dat concessies meestal op zeer lange periodes slaan. Een concessie van 15 jaar is geen uitzondering. Ten derde, en niet het minst belangrijke, is dat de overheid gedurende de looptijd van de concessie verstoken is geweest van alle know-how die bij de concessiehouder blijft. Bij het beëindigen van de concessie staat de overheid min of meer met lege handen en zal de druk om een nieuwe concessie aan te gaan groot zijn. Het volledig overdragen van overheidstaken zoals afvalbeheer aan privéfirma's houdt grote gevaren in. En als gemeentebesturen dan toch overgaan tot zulke beslissingen, moeten ze zichzelf ervan verzekeren dat de randvoorwaarden heel duidelijk gesteld worden. Zowel afvalpreventie, sociale correcties en het voorzien van alternatieven mogen niet lijden onder de privatiseringswoede van het afvalbeleid.



Groene stroom? Ja

Tekst: Di

In de loop van 2003 worden in Vlaanderen verbruikers van elektriciteit en aardgas vrij krijgen van dan af de kans om vrij een leverancier te kiezen, zoals dat al enkele jaren het geval is voor vaste en mobiele telefonie. Iedereen kan kiezen voor stroom uit wind of biomassa geproduceerd door warmtekrachtinstallaties. Het huidige "volgend kan de sticker "Atoomenergie? bedankt" vervangen worden door echte concurrentie met een "groene" stroomleverancier. Niet alleen de vorm van liberalisering heeft na

Op 1 januari worden elektriciteitsverbruikers die een aangesloten vermogen van meer dan 56 kVA en gasverbruikers die meer dan 1 miljoen m³ aardgas verbruiken vrij. Zij werden er in principe al van op de hoogte gesteld dat ze vanaf volgend jaar de mogelijkheid hebben om een leverancier te kiezen en bij welke leverancier ze aangesloten worden indien ze zelf geen keuze maken. Voor sommigen zal dit even aanpassen worden omdat een aantal leveranciers zich gegroepeerd hebben onder een andere naam. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de zuivere intercommunales die zich, samen met het Engelse Centrica, voor de verkoop van elektriciteit en gas hebben verenigd in Luminus. Interelectra en Pligas, WVEM, PBE, VEM en IVEG beperken zich in het vervolg tot het beheer van de lokale distributienetten. Zij worden zogenaamde netbeheerders. Electrabel houdt voorlopig nog sterk vast aan de naamsbekendheid. De lokale netbeheerders maken gebruik van de oude benamingen van de intercommunales. De verkoop gebeurt door ECS, Electrabel Consumer Services. Naast deze twee groten zijn er een aantal nieuwe spelers op de markt. Dit gaat van een kleine groene leverancier als Ecopower over het Elektriciteitsbedrijf Merksplas BVBA en Wattplus tot grotere buitenlandse spelers als de Nederlandse Nuon en Essent tot de mastodonten van het slag van de Duitse RWE en E.ON en het Franse EDF.

Vanaf 1 juli krijgen alle overblijvende klanten, ieder van ons dus, zowel voor elektriciteit als voor aardgas de mogelijkheid om vrij een leverancier te kiezen. Eigenlijk was dit al sinds 1 januari van dit jaar het geval voor klanten die in Vlaanderen geproduceerde groene stroom wilden aankopen. Alleen waren er geen leveranciers die klaar waren om ook in de praktijk aan een vraag te voldoen. Bovendien hebben zowel de Vlaamse Overheid als de VREG, de Vlaamse Reguleringinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt, anders dan voor de grijze stroom, nagelaten de elektriciteitsverbruikers van deze mogelijkheid op de hoogte te brengen. Dat kan ook gezegd worden van de verplichting voor stroomleveranciers om sinds juni van dit jaar op de factuur de samenstelling van de geleverde stroom te vermelden.

Om een gefundeerde keuze te kunnen maken is immers niet alleen belangrijk de prijs van een product, ook de kwaliteit. Ook wie geen zuivere groene stroom koopt, geeft er misschien toch de voorkeur aan kernenergie te stappen, of het verbruik van kool links te laten liggen. De zogenaamde "groene" stroom laat zien hoe de stroom die geleverd wordt door een bepaalde leverancier geproduceerd wordt. Meestal zal het gaan om een mix van verschillende productiesystemen. Vanuit de milieupolitiek willen we werk maken van een rangschikking van verschillende leveranciers volgens hun milieuprestaties. Deze moet toelaten een afweging te maken tussen de prijzen en de milieuprestaties van de leveranciers.

In de vrije markt wordt het spel van de prijzen in elk geval een belangrijk element. Afhankelijk van de producenten waar de leveranciers hun stroom en gas aankopen en de vraag op een bepaald tijdstip zal de prijs, zelfs binnen een etmaal, soms sterk fluctueren. Het prijsverschil kan veel hoger oplopen dan de factor 10 die al bekend was van het drieduidig uurtarief. Het nachttarief lag daar voor particuliere verbruikers rond 0,05 euro per kWh, rond 0,15 euro voor het dagtarief en liep op tot 0,5 euro tijdens de piekuren. In de vrije markt wordt het belangrijk die leverancier te vinden wiens tarieven het best bij je verbruik passen, of zelf je verbruik aan te passen aan de tarieven van je leverancier. De vergelijking met de telefoniemarkt gaat hier volledig op. Mogelijk komen we op termijn zelfs tot het gebruik van magneetkaarten die je oplaadt of koopt in de supermarkt of de krantenwinkel. De prijs van een kWh zou dan ongemerkt minuut per minuut kunnen veranderen. Dan is het extra belangrijk dat je leverancier je voldoende inzicht geeft in de samenstelling van zijn stroompakket. Hoe bewuster je met energie omspringt, hoe kleiner de impact die fluctuaties op je budget hebben.

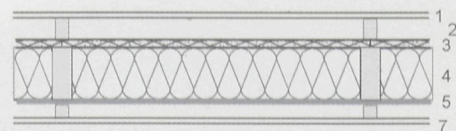
Voor meer informatie:
www.vreg.be
www.stroomtarieven.be
www.greenprices.com



Velt voert campagne voor ggo-vrije gemeenten omdat ggo's een bedreiging vormen voor duurzame landbouw. We willen zo het debat aanwakken. Doe mee. Dubbele kaarten vraag je aan bij Velt en stuur je als nieuwjaarskaart in een omslag naar je vrienden en familie. Krijg je zo'n dubbele kaart aan, stuur dan het tweede deel naar de burgemeester van jouw gemeente. Pas op, sommige gemeenten hebben zich al ggo-vrij verklaard. Raadpleeg de lijst op onze website of bel 03 281 74 75. Meer weten? Gratis kaarten bestellen? www.velt.be, info@velt.be, Uitbreidingstraat 392c, 2600 Berchem.

bio-ecologische houtskeletbouw producten:

isomantel ecodesign®:
de diffusie-open en chemievrije HSB



- 1 Plato veredeld hout
- 2 Latwerk / ventilatie
- 3 Celit Isolatie wandplaat
- 4 Houten stijlen,
HOMATHERM FLEX CL040
- 5 Pavaplan 3-F 8 mm
- 6 Installatiezone / na isoleren
- 7 Gipsvezelplaat Fermacell



HET AFVALBELEID INTEGRAAL UITBESTEDEN AAN PRIVÉFIRMA'S HOUDT ERNSTIGE GEVAREN IN VOOR SENSIBILISERING EN PREVENTIE

Een addertje onder de vuilniskar

Tekst: Johan Niemegeers

Een aantal Vlaamse gemeentes hebben hun volledig afvalbeleid voor huisvuil in concessie gegeven aan privéfirma's. Die staan in voor de ophaling, de verwerking én de financiering van het hele huisvuilbeleid. De constructie klinkt aanlokkelijk voor de gemeentes. Zij zijn immers verlost van de rompslomp die gepaard gaat met afvalbelasting en -ophaling. Ook de privéfirma's doen er hun voordeel mee. Zij kunnen voor lange tijd gemeentes aan zich binden en hebben de volledige vrijheid over de invulling van hun opdracht. De enige die er nadeel van ondervindt, is de individuele burger. Die zal namelijk meer moeten betalen voor de verwerking van zijn afval, zonder dat er alternatieven worden gestimuleerd door de concessiehouders.

Het afvalbeleid zit verspreid over verschillende bestuurlijke niveaus. Een bepaalde tak van het afvalbeleid, het verwijderen van het huishoudelijk afval, is een taak die door de wetgever uitdrukkelijk werd toegekend aan de gemeente. Deze laatste is er dus verantwoordelijk voor dat het door haar inwoners geproduceerde afval netjes wordt opgehaald en op de gepaste manier verwerkt wordt. Door deze gemeentelijke taak uit handen of in concessie te geven verliest de gemeente ook een groot deel van haar slagkracht om werk te maken van afvalpreventie. Afvalverwijdering en afvalpreventie hangen immers nauw samen.

What's in a concessie?

De concessie van een openbare dienst is in dit geval een contract waarbij de overheid een bedrijf tijdelijk belast een openbare dienst op eigen kosten en risico te exploiteren – onder haar gezag en mits naleving van de door haar bepaalde voorwaarden. De prijs wordt normaal gezien verhaald op de gebruikers, in dit geval de inwoners van de gemeente. Momenteel zijn er in Vlaanderen drie gemeenten – Aarschot, Tienen en Knokke – die hun afvalbeleid in concessie hebben gegeven. Ook Londerzeel onderzoekt momenteel de concessie-piste. In de meeste gevallen beslist een gemeente haar afvalbeleid in concessie te geven om de kosten te drukken. Maar een privé-ondernemer zal enkel instemmen met de concessievoorwaarden wanneer hij kans ziet om winst te maken. Het is dan ook die

winst die zal gemaakt worden op kosten van de burgers. Uit een berekening van de VVSG blijkt dat de ophaling in een afvalconcessiegemeente ongeveer 90 euro per persoon meer zal bedragen dan in een niet-concessiegemeente. In totaal zou iedereen jaarlijks gemiddeld zo'n 204 euro moeten ophoesten voor de ophaling en verwerking van afval.

Hogere prijzen, dus meer preventie?

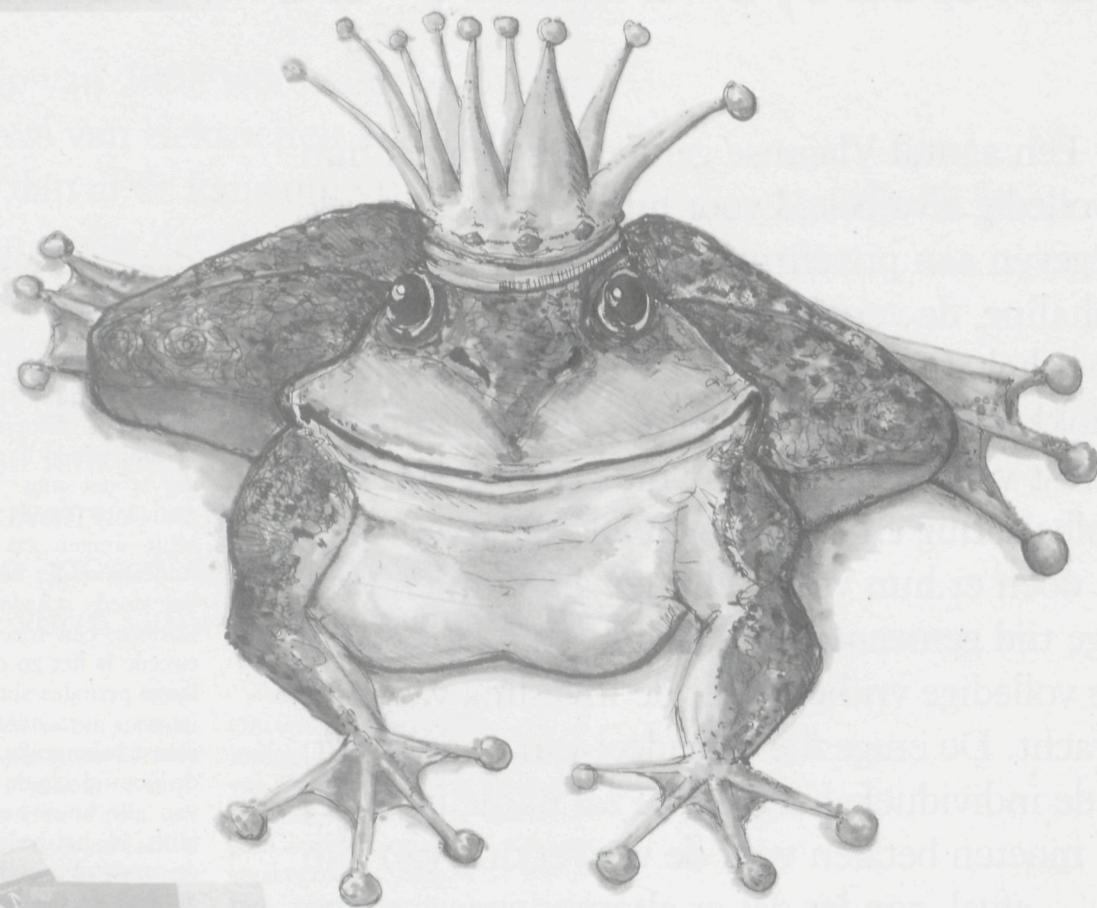
Als milieuminnende mens zou je geneigd kunnen zijn de verhoging van de prijzen een goede zaak te vinden. Immers, hoe meer de burger betaalt voor zijn afval, hoe minder afval hij zal produceren. Maar een blinde stijging van de kostprijs werkt afvalpreventie helemaal niet in de hand. Het zal integendeel zorgen voor een grotere maatschappelijke ongelijkheid en alleszins ontwijkgedrag stimuleren. Een verhoging van de afvalprijzen moet immers gepaard gaan met een aangepast flankerend beleid: sensibilisatie, sociale correcties op afvalprijs, zorgen voor alternatieven, afvalarme producten promoten. Dit ontbreekt echter bij de concessiehouder die uitsluitend in economische termen denkt: op het einde van het jaar moet een bepaalde winst gerealiseerd zijn. In extremis kan je stellen dat de bedrijven er wel bij varen als er meer afval wordt geproduceerd. In het geval de overheid bijkomende eisen wil stellen aan de concessiehouder dan is dit steeds gekoppeld aan nieuwe vergoedingen voor de concessiehouder zodat de facturatie op termijn alleen maar hoger zal worden.

Gemeente blijft verweesd achter

Stel nu dat de gemeente na een aantal jaren van mening is dat het in concessie geven van het lokale afvalbeleid toch niet zo een goede keuze was. Het enige, zo lijkt, wat de gemeente hoeft te doen is de concessie niet verlengen en zelf terug de touwtjes in handen pakken. Maar zo eenvoudig is het niet. Ten eerste is het zo dat de gemeente steeds de eindverantwoordelijkheid blijft dragen en de concessie kan wijzigen. Addertje onder het gras is dat de concessiehouder steeds schadeloos gesteld dient te worden. Kortom: een meerprijs voor de gemeente. Ten tweede is het zo dat concessies meestal op zeer lange periodes slaan. Een concessie van 15 jaar is geen uitzondering. Ten derde, en niet het minst belangrijke, is dat de overheid gedurende de looptijd van de concessie verstoken is geweest van alle know-how die bij de concessiehouder blijft. Bij het beëindigen van de concessie staat de overheid min of meer met lege handen en zal de druk om een nieuwe concessie aan te gaan groot zijn. Het volledig overdragen van overheidstaken zoals afvalbeheer aan privéfirma's houdt grote gevaren in. En als gemeentebesturen dan toch overgaan tot zulke beslissingen, moeten ze zichzelf ervan verzekeren dat de randvoorwaarden heel duidelijk gesteld worden. Zowel afvalpreventie, sociale correcties en het voorzien van alternatieven mogen niet lijden onder de privatiseringswoede van het afvalbeleid.



Bekijk de wereld eens vanuit een ander perspectief.

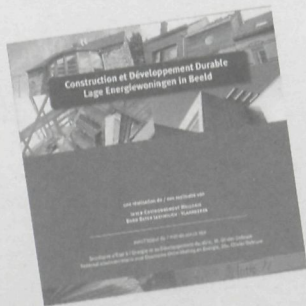


Bond Beter Leefmilieu **MILIEURAMA**

Hebt u graag
een groene kijk op de actualiteit ?

Waarom neemt u dan geen abonnement
op **Milieurama** ?

Via korte nieuwsberichten, pittige inter-
views en diepgravende artikels blijft u op
de hoogte van wat er leeft in het milieu.



Neem nu een abonnement op
Milieurama en ontvang **GRATIS**
de cd-rom "Lage Energiewoningen"

Ja, ik abonneer me nu op Milieurama.

- ☐ Voor slechts 20,- EUR krijg ik Milieurama om de twee maand
in mijn brievenbus.
- ☐ Ik word erdonateur van BBL en betaal 50,- EUR.
Voor dat bedrag ontvang ik elke twee maand mijn exemplaar
van Milieurama en verleen ik mijn steun aan BBL.
In ruil daarvoor ontvang ik een fiscaal attest.

Stuur vandaag nog deze bon op en maak het gewenste bedrag over
op rekening 001-1475409-18 van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw.
We sturen u Milieurama zo snel mogelijk op.

Naam :

Adres :

Postcode :

Gemeente :

Faxen naar 02/230.53.89 of opsturen naar BBL - Twekerkenstraat 47,
B-1000 Brussel - abonneren via internet : www.bblv.be

PRIVATISERING WATERDIENSTEN BEDREIGT MILIEU EN DEMOCRATISCHE TOEGANG TOT WATERVOORZIENING

Water is geen marchandise

Tekst: Wim Van Gils

Binnen de milieubeweging wordt met de nodige argwaan gekeken naar de trend tot liberalisering en privatisering van de waterdiensten die ook in Vlaanderen opgang maakt. Voorbeelden in het buitenland, van Bolivië tot Groot-Brittannië, tonen aan dat de waterprijs vaak enorm stijgt wanneer de watervoorziening in handen wordt gegeven van privé-firma's. Komt daarbij dat privatisering vaak gepaard gaat met een verhoogde afkoppeling. Mensen die hun factuur niet kunnen betalen, verliezen simpelweg de toegang tot drinkwater. Ook het milieu is vaak slachtoffer van de privatisering van de waterdiensten. De watervoorraden worden vaak tot het uiterste gebruikt, wat een hypotheek legt op de wateronttrekking in de toekomst.

Water is een gemeenschappelijk goed en het is dan ook cruciaal dat er een democratische controle bestaat op de waterdiensten. Een eerste voorwaarde daarbij is transparantie – beschikbaarheid van gegevens omtrent kwaliteit, strategische investeringen, budgetten, ... Volledige transparantie is moeilijk te garanderen in het geval van private firma's. Zij schermen dikwijls met de bescherming van commerciële informatie. In landen waar de overheid minder sterk staat en geconfronteerd wordt met grote multinationals die monopolies uitbouwen in de sector van de nutsvoorzieningen, is de mogelijkheid tot democratische controle op zich al beperkt en wordt het probleem nog groter. Het is cruciaal dat de strategische beslissingen genomen worden door democratisch verkozen politici, op basis van voldoende gegevens.

Minimaliseren van de impact op het milieu

Voorbeelden uit Engeland en Wales hebben aangetoond dat de privatisering van de drinkwatersector lokaal zeer negatieve gevolgen voor het milieu heeft door de effecten van schaalvergroting en overexploitatie. De prijs van het drinkwater steeg daar in korte tijd met 167%. Verder werden de drie grootste Europese waterbedrijven (Suez, Vivendi en RWE) herhaaldelijk ver-

oordeeld in rechtszaken omtrent vervuiling en over-exploitatie. De fundamentele oorzaak achter deze problemen is de ont koppeling tussen de verantwoordelijkheid voor de bescherming van de watervoorraden (overheid) en de drinkwaterproductie en waterzuivering. Waterbedrijven gedragen zich als een vervuiler in plaats van als een beschermer van het leefmilieu. Ze lobbyen voor minder strenge normeringen en proberen kosten af te wentelen op de maatschappij.

Controleren van de prijszetting

De meeste voorbeelden in het buitenland tonen aan dat na privatisering de prijs aanzienlijk stijgt. Een sturend prijsbeleid voeren (bvb. sociale correcties of internalisering van externe milieukosten) wordt moeilijker met private firma's. Nadat de regio rond Cochabamba, een stad in Bolivië met 500.000 inwoners, de voorziening van zijn drinkwater in handen van een private onderneming had gegeven, ging de prijs van het drinkwater op zes maanden tijd met 359 procent omhoog. Er kwamen stakingen en wegblokkeringen van, de overheid stuurde het leger erop af en er vielen vier doden. Daarop zag de stad af van het contract. Ze wordt nu geconfronteerd met een schadeclaim van de firma.

Binnen de watersector is er nood aan een stevige democratische controle. Een verbetering van de huidige systemen is nodig, bij voorkeur in publieke handen. Hierbij zou publiek-publieke samenwerking moeten overwogen worden. Publiek-private partnerships kunnen enkel indien de normering van de drinkwaterkwaliteit en waterontginning in overheidshanden blijft, er publieke controle bestaat over strategische beslissingen (planning, prijszetting, ...) en openbare dienstverplichtingen op ecologisch en sociaal vlak (gegarandeerde toegang tot drinkbaar water,...) kunnen worden afgedwongen.

Bron: EEB position paper: Environmental principles for Water services in the EU: Private versus Public water Services.



Reacties

Reactie op het artikel Transportsector moet op dieet, waarin onder meer de toekomst van biobrandstoffen geschetst werd.

Hoera!! Hier zat ik al lang op te wachten. Ik rij al zo veel mogelijk met de fiets of ga te voet. Maar zou ook graag de lange afstanden die ik met de wagen afleg zonder schuldgevoel doen. Kan ik al in actie schieten om onze auto te laten ombouwen? Ik heb ook ooit iets gehoord over de persinstallatie om zelf koolzaadolie te persen. Die zou slechts ongeveer 1 m² beslag nemen. Is die al ergens te verkrijgen? Al moet ik er zelf om gaan in Denemarken. Hoe vlugger ik mijn auto 'groen' kan maken hoe liever.

Sophie Ackaert

Antwoord:

Spijtig genoeg zal het rijden met een milieuvriendelijkere brandstof je wellicht toch niet helemaal van je schuldgevoelens kunnen afhelpen. Iedere auto heeft behoefte aan verharde wegen en heeft zelf ook een energie-inhoud en ook met het gebruik van plantaardige olie als brandstof is niet iedereen onverdeeld gelukkig. Zo worden vragen gesteld bij het risico op monoculturen en genetische manipulatie en het overmatig grondgebruik, zowel van landbouwgrond als van braakliggende landbouwgronden, en druk op natuurgebied voor de productie van biobrandstoffen.

Er is rond het gebruik van

plantaardige olie inmiddels enige activiteit in België. De eerste auto's worden aangepast en ook aan stationair gebruik in micro-wkk's wordt gewerkt. Er is een kleine werkgroep biobrandstoffen, die voorlopig vooral werkt aan zuivere plantaardige olie en ook een folder rond het gebruik ervan uit het Duits heeft vertaald. De werkgroep is te bereiken via Dirk Vansintjan bij Ecopower (www.ecopower.be). Het gebruik van zuivere plantaardige olie voor energiedoeleinden lijkt vooral in Duitsland hoge toppen te scheren, maar ook in Nederland en Denemarken zit er schot in de zaak. Kleine persen voor het koud persen (belangrijk voor de motoren waarin de olie gebruikt wordt) zijn in Duitsland in verschillende uitvoeringen en formaten in de handel. Er is ook voorzichtig aanbod van bio-dynamisch gekweekte plantaardige olie uit Brazilië en Argentinië.

Bij de opening van Solar 2002 in Berlaar demonstreerde Niels Ansoe van het Folkecenter voor Hernieuwbare Energie uit het Deense Hurup Thy, hoe hij met een meegebrachte pers olie uit koolzaad peste. Niels is later met de terplekke geperste olie naar huis teruggedreden. Kijk ook eens op www.greenercars.com/indexplus.html, www.opek.nl en www.folkecenter.dk/plant-oil/plant-oil_en.htm.

Dirk Knapen
dirk.knapen@bblv.be

Reactie op het artikel "En in Bavegem doen ze dat zo", over de enorme bouwvertredingen en de lakse houding van minister Van Mechelen

Mensen mensen, houdt het nu nooit op in Vlaanderen met het blijven goedpraten van dergelijke situaties? Wat hier toch allemaal kan geregeld worden... Ofwel wordt je daar depressief van, ofwel krijg nog eens zo veel energie om er hard tegenaan te gaan. Vanmorgen nog kreeg ik een telefoontje van een hopeloze burger uit Gent die al vier jaar tegen dergelijke situaties vecht. Ja, zelfs tot bij de Raad van State toe. Ook daar levert één burger strijd tegen een machinatie achter de schermen van het stadsbestuur om onwettige plannen door te drukken. Soms word ik daar

hopeloos van, soms hulpeloos, meestal gewoon heel erg boos.

Naam en adres bekend bij de redactie

Reactie op het kaderstuk over het slachthuis van Ruiselede, in artikel over Bavegem

In Milieurama van oktober las ik het volgende i.v.m. de problematiek van het slachthuis van Ruiselede: "in het naburige Beernem staat alvast een voormalig slachthuis buiten woongebied leeg". Dit slachthuis wordt als oplossing naar voren gebracht voor herlocalisatie van slachthuizen gelegen in woonzones, meer bepaald in Ruiselede. Hij lijkt mij echter noodzakelijk te melden dat de oplossing niet zo eenvoudig is. Het slachthuis in Beernem ligt ook vlakbij een woongebied. Enkele jaren terug heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen de milieuvergunning geweigerd en het bedrijf is dan ook met zijn activiteiten gestopt. Thans ligt er een voorontwerp-BPA ter advisering om de zone effectief in te kleuren als woonbestemming. Het is dus fout te veronderstellen dat dit een oplossing vormt voor het slachthuis van Ruiselede.

Jan Durnez
Gedeputeerde Leefmilieu,
provincie West-Vlaanderen

Reactie op het artikel uit Milieurama, augustus 2002, over het vervuילend bedrijfje Wattex. Met dank voor de bijgeleverde schema's. De redactie is niet verantwoordelijk voor de oplossingen aangeboden in deze reactie.

Ik las in het augustusnummer over het vervuילend bedrijf Wattex, en vermits de namen fictief zijn, stuur ik u een aantal suggesties voor de slachtoffers. a) problemen bij de geboorte: ik lees veel over vitaminen en mineralen en weet dat ons immuunsysteem tegen die formaldehyde vecht. We eten te weinig zink (50% van de norm) dus: voor goede slijmvliesen is nodig zeker 10000 VIT A (4 bolletjes heilbotlever olie) ik weet dat ze zeer voorzichtig zijn met vitA, neem ze als caroteen, dat is wateroplosbaar, en daar kunt ge er van nemen tot het stopt, 6-8-10 capsules of meer. want uw slijmvliesen zien



oneindig veel meer af (is al in de jaren zeventig getest bij ratten langs een Californische snelweg [...]). Eet koud geperste olie op aardappels, rijst en spaghetti, als die op uw bord ligt. zeker 2 soeplepels per dag en bewaren in de koelkast tegen het ranzig worden.

Maar nu over de lucht zelf, die bevuild is met formaldehyde. Jaag ze door een aantal steentjes van aquarium met stille pomp, vb 100 steentjes uit een aquariumhandel in aquarium of bak, wanneer formolgeur

verschijnt uit water, afgieten. misschien nog beter, door een kalkwateroplossing laten borrelen. de H wordt vervangen door Ca [...]. liefst de vensters afplakken, want door spleten is een verversing van 1 volledige luchtinhoud per uur! ook voor de paarden: 10 soeplepels zonnebloemolie min. in voeding. Als knutselaar denk ik aan oude ventilatoren voor afzuiging van rook, vb Xpelair, aan een kegel van aluminium aansluiten en die lucht in 100 slangetjes persen. Laat zo de 100 aquarium-

steentjes borrelen. Misschien best met een constante aanvoer van kraantjeswater onderaan de bak. Neem een diepe bak, dat de luchtbelletjes lang in het kalkwater kunnen opstijgen, 2 m bijvoorbeeld. Er is wel wat knutselwerk aan, en direct staat het niet op punt... Toch nog: zeer belangrijk: Neem veel vitamine C om u te ontgiften. Vitamine C is een ontgifter, zowel van slangengif, CO als andere vergiften...

W. Steemans, prov Antwerpen

Antwoordbaak

Vraag:

In juni 1998 als ik goed ben ingelicht, heeft de Europese ministerraad beslist welke lidstaten hun emissies van broeikasgassen moeten beperken c.q. mogen uitbreiden, en voor welk percentage t.o.v. 1990: de zgn. burden-sharing. De verschillende percentages liggen ver uit elkaar. Zo krijgt Spanje er 15 procent bij, Griekenland zelfs 25 en moet België bijna 8 procent reduceren, Luxemburg zelfs 28. Mijn vraag: op basis van welke criteria heeft men deze percentages berekend? Is daar ergens een tekst over?

Herman Muyaert, via e-mail

Antwoord:

Aan de basis van de 'burden sharing' binnen de Europese bubble ligt het Triptique onderzoek. In het oorspronkelijke Nederlandse voorstel (1997) zou België een vermindering van 15% tegenover 1990 opgelegd krijgen. In de kritiek op de burden sharing (meer info op www.nop.nl) werd de evolutie in 1997-1998 opgenomen. De Belgische onderhandelaars hebben het met de verkregen 10% dus niet slecht vanaf gebracht.

Dirk Knapen
dirk.knapen@bblv.be

Vraag:

Heeft Bond Beter Leefmilieu in het kader van haar tienpuntenprogramma rond windenergie ook een standpunt uitgewerkt omtrent het plaatsen van windmolens langsheen autostrades? Reden waarom we dit vragen: door Electrabel werd onlangs een bouwaanvraag ingediend voor 4 wind-

molens langsheen de E40 op grondgebied Nevele (Oost-Vlaanderen), tussen de dorpskernen van Hansbeke en Landegem. Het openbaar onderzoek loopt nog tot 13 oktober, en op 14 oktober zal deze bouwaanvraag ter sprake komen op de gemeentelijke milieuvadvisraad (+ mogelijks ook nog eens in de GECORO).

Namens Natuurpunt De Ratel - Nevele,
Dries Gryffroy, via
www.bblv.be

Antwoord:

Momenteel worden, op basis van het Windplan Vlaanderen, projecten ingediend hoewel deze theoretisch volgens de omzendbrief die de enige wettelijke basis vormt voor de inplanting van windmolens tenminste voorlopig niet kunnen tenzij ze in industriegebied liggen. Onder de rubiek "Milieuberichten" op de volgende bladzijden, kunt u zien welke projecten er voorlopig werden goedgekeurd. Het Windplatform Vlaanderen, onder ANRE-ODE-initiatief, kwam dit probleem onlangs nog ter sprake. Voor projecten in landbouwgebied, zelfs op de rand ervan naast lijnvormige structuren zijn momenteel Ruimtelijke UitvoeringsPlannen noodzakelijk. De eerste voor Hoogstraten is zo goed als rond, aan twee andere Kruibeke en Gistel wordt gewerkt. Daarnaast liggen er nog een aantal te wachten. Vanuit het Windforum van de milieubeweging kwam het advies de voorkeur te geven aan kleinere clusters, zodat het landschap niet verstoord wordt door vele verschillende windmolens, maar dat er enige uniformiteit is.

Anderzijds zijn echte grote parken vrijwel onmogelijk in Vlaanderen met zijn, ondanks de grote bevolkingsdichtheid, toch relatief sterk verspreide bewoning. Bovendien sprak het Windforum zich zeer sterk uit voor participatie van de bevolking in hernieuwbare energieprojecten. Denk daarbij aan het windmolenproject in Eeklo, waar de stad participatie van de bevolking als selectiecriteria gebruikte. Dat gebeurt nu ook bij de aanbestedingen van de Vlaamse overheid. Eeklo was ook een voorbeeld op het vlak van ruimtelijke planning. De stad maakte zelf een ruimtelijk plan op voor windenergie. Bedenk ook dat windenergie niet de enige bron van hernieuwbare energie is. Er kan ook gedacht worden aan zon, kleine waterkracht, biogas en biomassa. De 3% hernieuwbare energieregel tegen 2004 slaat trouwens niet alleen op elektriciteit, maar ook op verwarming en transport. Alle gemeenten hebben op eigen grondgebied mogelijkheden om hieraan enige invulling te geven, vergeet niet dat de EU in het kader van de Campaign for take-off al meerdere lokale overheden gevonden heeft die zich engageren om volledig CO₂-vrij te worden, niet 3% hernieuwbaar, maar 100% hernieuwbaar dus. Persoonlijk heb ik dan ook de neiging om gemeenten zo veel mogelijk op te roepen om zelf initiatieven te nemen om invulling te geven aan deze 3%-regel. Dit kan hen stimuleren om het hernieuwbare energiepotentieel op het grondgebied ernstig te bekijken.

Dirk Knapen
dirk.knapen@bblv.be

Schrijven naar reDactie: Bond Beter Leefmilieu, Milieurama reDactie, Tweerkenstraat 47, 1000 Brussel, milieurama@bblv.be, per fax: 02/230.53.89, reacties via de website: www.bblv.be. Vergeet niet uw adres en telefoonnummer mee te geven. Als u reacties wil geven op een bepaald artikel in Milieurama, gelieve dan de referenties daarvan mee te geven (titel, auteur en editie). De redactie behoudt zich het recht om de brieven aan te passen, in te korten of te weigeren. BBL behoudt zich het recht om reacties op Milieurama die naar reDactie gericht zijn te publiceren, in welke vorm zij ook bij ons binnenkomen.



**LAGAE
HOUT**

FSC Hout
staat voor hout uit een
duurzaam beheerd bos.

Onvoldoende beschikbaar?

**Met onze materialen
bouwt u
een volledig FSC-huis!**

Volgende materialen verkrijgbaar:

- constructiehout
- terrashout en buitentoepassingen
- plaatmateriaal
- hout voor binnentoepassingen
- plankenvloer



FSC Hout

LAGAE HOUT nv
GRAAF KAREL DE GOEDELAAN 32
8500 KORTRIJK
Tel. 056 22 14 29 • Fax 056 20 32 80
www.lagae.be • info@lagae.be

Vragen?

© FSC info: 056 23 08 34

FSC Trademark © 1996 Forest Stewardship Council A.C.
FSC Hout is afkomstig uit goed beheerde bossen
en is onafhankelijk gecertificeerd volgens richtlijnen van FSC

milieuberichten

Samenstelling: Joris Gansemans

Kringloopwinkels ter lande verenigd onder nieuwe naam

Op oktober 2002 organiseerde de OVAM in samenwerking met de Koepel van Vlaamse Kringloopcentra (KVK) opnieuw een campagne om hergebruik en kringloopwinkels onder de aandacht van het publiek te brengen. Kringloopwinkels spelen een belangrijke rol in het huidige afvalbeleid. In 2001 zamelden de kringloopwinkels in totaal 20.598 ton (3,48 kg per inwoner) goederen in. Bijna driekwart daarvan was herbruikbaar en belandde dankzij de kringloopwinkels niet op de afvalberg. Tien jaar na de opening van de eerste kringloopwinkel in Vlaanderen bestaat er nu een volledig netwerk van meer dan 90 winkels. Elke inwoner van Vlaanderen kan vandaag een beroep doen op een kringloopwinkel in de buurt. Om nog meer mensen tot hergebruik aan te zetten en om de huidige klanten nog beter te bedienen, besliste een groot deel van de kringloopcentra om hun krachten te bundelen. Ze

vzw Natuurpunt, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied ondertekenden op 30 september een charter waarin zij hun gemeenschappelijke visie op duurzame ontwikkeling vastleggen. De partijen erkennen en respecteren wederzijds hun missies en zijn van oordeel dat cohabitatie tussen natuur en haven in het Antwerpse zeehavengebied een realistisch streefdoel is. Daarnaast sluiten het Havenbedrijf en Natuurpunt twee nieuwe overeenkomsten af. Een eerder afgesloten overeenkomst (17 januari 2001) tussen beide partijen heeft geleid tot een inventaris van de aanwezige en potentiële natuurwaarden in het havengebied. Op basis van deze inventaris wordt vandaag een overeenkomst afgesloten over de inrichting en het beheer van de werken voor de ontwikkeling van een netwerk van eco-

"Met welke auto zou Jezus rondrijden?"

Met deze slogan heeft de Evangelische kerk een nieuwe campagne opgestart, in de Verenigde Staten uiteraard. Zo hoopt de kerk miljoenen gelovigen in de States aan het denken te zetten over de auto waarmee ze rondrijden. Vooral op christelijke tv-stations, radiozenders en afficheborden zal de vraag over Jezus' autogebruik verspreid worden. Bedoeling is om het enorme brandstofverbruik van de moderne Amerikaanse auto af te schilderen als zeer onethisch. Dit draagt namelijk bij tot het broeikas effect, en dat is niet eerlijk ten opzichte van de komende generaties. Met de campagne wil de kerk autorijden als deel van het geloof promoten.

De campagne is vooral gericht tegen auto's met een hoog verbruik: SUV's, grote terreinwagens en monovolumes. Daar zou Jezus, zo stellen de organisatoren, niet mee rondrijden. Niet enkel individuele gelovigen zijn doelwit van de campagne. Ook autofabrikanten krijgen de Evangelische kerk op bezoek. Van hen eist de kerk dat ze zuinige voertuigen op de markt zouden brengen. Dat doen ze met de slogan "U maakt, wij kopen!". Toch is de campagne niet de eerste die milieuaspecten integreert in het geloof. Al enkele jaren proberen religieuze leiders het milieu en geloof samen te laten gaan.

Grote vissers eten de kleine

Enkel kleine vissersboten mogen nog vissen in de driemijlszone langs de Belgische kust. Eukrotters, zo genaamd omdat zij gebouwd zijn met EU-subsidies, mogen niet langer langs onze kust vissen. Die maatregel heeft minister Dua uitgevaardigd om kwetsbare vissen die paren en kuit schieten aan de Belgische kust te beschermen. Kleine vissersboten worden uit de markt gedruwd door de grote boten. Zo blijven enkel grote boomkorvaartuigen over, die enorm veel energie verspillen en de zeebodem ernstig beschadigen. Het besluit moet nog wel goedgekeurd worden door de Raad van State.

bus op golfslagenergie is een nieuwe trend gezet, hoopt Greenpeace.

Wind moet regen maken in de woestijn

In de universiteit van Edinburg is een project gestart om windturbines te gebruiken om regen te genereren in woestijnen. Het idee is om de energie van windturbines te gebruiken om water uit de zee op te pompen en dan te vaporiseren in de lucht, via fijne kanaaltjes in de windturbines. Terwijl het water verdampt, valt het zout terug in zee, en vertrekt er een wolk met waterdamp landinwaarts. De onderzoekers hopen ook dat het project de stijging van de zeespiegel tegen zou kunnen gaan.

heid. Uit een studie blijkt dat Amerikaanse boeren minder sperma produceren in vergelijking met steden uit LA of New York. Het plattelandssperma is bovendien heel wat minder beweeglijk dan het stadssperma. De onderzoekers wijten dit aan de grote hoeveelheden schadelijke pesticiden waaraan de landbouwers tijdens hun werk blootgesteld staan.

Sensibilisering over energiebesparing werkt

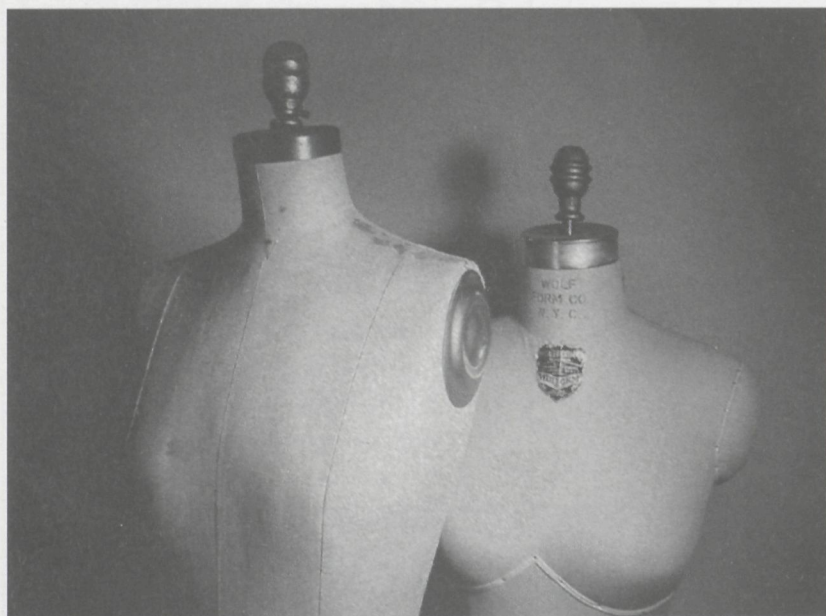
De energiecrisis in Californië mag dan al even voorbij zijn, de effecten ervan zijn nog altijd voelbaar. Doorgedreven sensibiliseringscampagnes hebben een daling van bijna 10% van de vraag opgeleverd. De elektriciteitsleveranciers die daar onderzoek hebben naar gedaan spreken van een blijvend fenomeen. Alhoewel de resultaten nog niet volledig rond zijn, blijkt toch dat sensibiliseringscampagnes een effectief middel zijn om de vraag naar elektriciteit te drukken.

Op congé naar Benistorm

Wie naar de Spaanse kust trekt op zoek naar de winterzon, kan wel eens bedrogen uitkomen. Britse onderzoekers hebben ontdekt dat aan de kust in Zuid-Spanje de laatste jaren steeds meer regen valt in het najaar en de winter. Opvallend is dat de totale regenval in Spanje daalt. Maar de toeristische trekpleisters krijgen steeds meer regen en stormen te verwerken.

Pesticiden maken lui sperma bij Amerikaanse boeren

Leven op het platteland staat niet langer garant voor een goede gezond-



Kringloopwinkels geven afgedankte spullen een nieuw leven

hebben het voorbije jaar samen met KVK (koepel van kringloopwinkels) achter de schermen gewerkt aan een nieuw project dat de kringloopwinkels een gezamenlijke sterke uitstraling met een uniforme communicatie zal geven. De kringloopsector investeerde niet alleen in eenvormige sterke communicatie, maar legde ook de normen vast voor een interne kwaliteitszorg. De 65 deelnemende kringloopwinkels hanteren vanaf 9 oktober dezelfde waarden en normen op vlak van inrichting, huisstijl, kwaliteit van de goederen, klantenbenadering, service bij verkoop, hebben zelfs dezelfde naam: "De De

logische infrastructuur binnen het Antwerps havengebied. Bovendien voorziet deze overeenkomst in de evaluatie en de verdere uitbouw van pilootprojecten die reeds in 2001 opgestart zijn, zoals het plan Oeverzwaluw, het project Wit bosvogeltje, een studie naar een kunstmatige nestgelegenheid voor visdieren en nestvlotjes voor Geoorde futen. Ook de voorbereiding en uitwerking van nieuwe pilootprojecten zoals soortbeschermingsplannen voor de Rugstreeppad, sommige bedreigde vlindersoorten, de Gierzwaluw en de Veldleeuwrik staan concreet op de agenda.

Charter tussen Natuurpunt en de Antwerpse haven



Natuurpunt en de Antwerpse haven willen samen natuur ontwikkelen

In een tweede overeenkomst vraagt het Havenbedrijf aan vzw Natuurpunt een voorstel uit te werken voor de afbakening van een netwerk van ecologische infrastructuur in het zeehavengebied. Binnen dit kader werd er ook een budget voorzien om deze initiatieven bij een breder publiek bekend te maken. Het Havenbedrijf wil het publiek informeren en betrekken bij de evolutie van deze groene ontwikkeling

en de private ondernemingen ertoe aanzetten om dergelijke initiatieven te ondersteunen en zelf te ontwikkelen.

Kringwinkel". Dit moet helpen om de verschillende kringloopwinkels een grotere herkenbaarheid en een zeker kwaliteitslabel te geven.

Op 1 juli 2001 is de aanvaardingsplicht voor gebruikte elektrische en elektronische toestellen van start gegaan. Dit betekent dat de verko-

per van een nieuw apparaat verplicht is om het oude toestel van de koper terug te nemen. De producent moet deze afgedankte toestellen op een milieuvriendelijke wijze laten verwerken. Volgens de Vlaamse wetgeving moet eerst gecontroleerd worden of de teruggenomen toestellen nog herbruikbaar zijn. Hiervoor kunnen winkeliers en beroep doen op de erkende kringloopcentra. Nog eenvoudiger wordt het wanneer u als consument uw afgedankt elektrisch of elektronisch toestel rechtstreeks naar de kringloopwinkel brengt of het gratis laat ophalen.

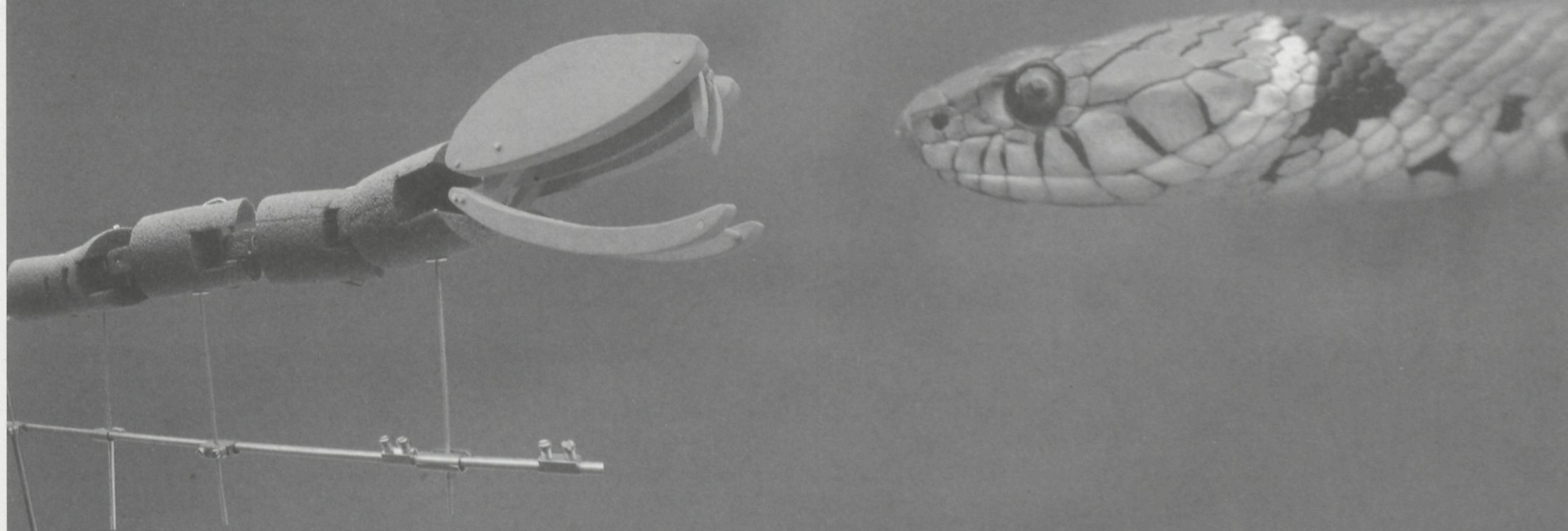
Elektrische en elektronische toestellen worden in een regionaal hergebruikcentrum uitgebreid gecontroleerd, langdurig getest en grondig opgepoetst voor ze opnieuw in een kringloopwinkel verkocht worden. Dit gebeurt volgens vastgelegde procedurevoorschriften en door bekwaam personeel. De toestellen die in de hergebruikcentra zijn nagekeken en hersteld, krijgen een label opgespeld. De klant kan ze in de kringloopwinkel herkennen aan het logo 'REVISIE'. Bij deze toestellen krijgt u 6 maanden garantie. U vindt het Revisielabel nog niet in alle kringloopwinkels, maar er wordt hard aan gewerkt.

Torenvalk voert actie voor stadsbos in Dentergem

Eind vorig jaar kocht de Vlaamse Gemeenschap 15 hectare landbouwgrond aan in Dentergem, met de bedoeling ze te bebossen. Nochtans, nu bijna een jaar later, weigert het schepencollege van Dentergem een vergunning af te leveren voor de bebossing van het terrein. Tegen deze beslissing heeft natuurvereniging De Torenvalk op de Dag van de Natuur een ludieke actie gevoerd. De Torenvalk vindt het huidige wandel- en speelbos van 6 hectare veel te klein. En verder, zo stelt de West-Vlaamse natuurvereniging nog, is het wel duidelijk wat in Dentergem echt aan de gang is. Als de gemeente weigert de vergunning af te leveren, dan moet de Vlaamse Gemeenschap daartegen in beroep gaan bij de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen. Daar zetelt nu net mijnheer Kindt, de afgevaardigde van de Boerenbond, die gesteld heeft dat: "onder mijn bewind geen vierkante meter landbouwgrond meer zal bebost worden in West-Vlaanderen." Maar wat blijkt nu? De 15 hectare die nu bebost moeten worden, stonden al jarenlang te koop. Van afpakken is dus geen sprake.

Beestige Techniek

technische objecten geïnspireerd op de natuur



Tentoonstelling in het Natuureducatief centrum 'De Vroente'

in samenwerking met het departement Architectuur van de Sint-Lucas Hogeschool Gent en het Gentse Schoolmuseum Michel Thiery.

Putsesteenweg 129
2920 Kalmthout

van 1 november 2002 tot 23 februari 2003

open op werkdagen van 9 uur tot 17 uur
in het weekend 14 uur tot 17 uur

AB werkt enkel nog met hergebruikbakers

Envirodesk – Sinds 1 oktober werkt de Ancienne Belgique met herbruikbare bakers. De AB wil als grote concertzaal, met dit en een hele reeks andere initiatieven, een toonaangevende rol spelen in wat ze zelf 'ecodynamisch ondernemen' noemen. De invoering van de herbruikbare beker kadert in een ruim project met als doelstelling het behalen van een ecodynamisch label. Dit certificaat wordt uitgeschreven door het Brussels Instituut voor Milieubehoud (BIM). Door het charter te onderschrijven verbindt de AB zich ertoe een heel gamma kleine en grote initiatieven te nemen ter bevordering van het milieu. Onder gaat de AB spaarlampen plaatsen in constant verlichte plaatsen, promotie zoveel mogelijk via e-mail en internet voeren, affiches 'inhouse' aanmaken en printen (overschotten vermijden), verplaatsingsvergoeding voor fietsers?

De milieuwinst door gebruik herbruikbare bakers blijkt enorm, dat blijkt evaluatieonderzoek in Nederland. De afgelopen vijf jaar werden 8,2 miljoen herbruikbare bakers verkocht werden en 1,4 miljoen verhuurd. Uitgaande van het gebruik van ébeker voor 20 à consumpties zijn er in de afgelopen vijf jaar in Nederland maar liefst tussen de 171.000.000 en de 335.000.000 plastic wegwerpglazen minder weggegooid door het publiek.

De Lijn gaf 1,1 miljoen 65-plussers gratis vervoer in 2002

Het afgelopen jaar hebben 1,1 miljoen 65-plussers gratis met de bussen en de trams van De Lijn gereden. Sinds het openbaar vervoer voor senioren twee jaar geleden gratis werd, zijn in totaal al 1,1 miljoen Omnipassen 65+ onder senioren verspreid. De eerste negen maanden van 2002 maakten 65-plussers 21,2 miljoen keer gebruik van de diensten van De Lijn. Dat is een stijging met bijna 3 procent in vergelijking met dezelfde periode in 2001. Sinds de invoering van de 65+kaart in 2000 namen de senioren al 68 miljoen keer een bus of tram van De Lijn.

Ecologisch bouwen beter dan energiesparen

Met deze slogan heeft Vibe, het Vlaams Instituut voor Bio-Ecologisch bouwen en wonen, een groots congres georganiseerd in Brussel. Belangrijkste conclusie was voor Vibe dat ons land een achterstand heeft op vlak van ecologisch bouwen. Verder besloot Vibe dat het tijd wordt dat de verschillende regeringen in ons land actief interesse gaan betonen voor deze thema's. Peter Thoelen eindigde: "Vibe zal op deze spijker blijven inslaan tot hij erin gaat." Al goed, zo lang het maar om ecologisch hout en spijkers gaat.



De Milieuboot vaart weer. In voorjaar en najaar van 2003 doet het educatief schip de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant aan.

Windmolens langs Vlaamse autosnelwegen

Begin november heeft minister Stevaert concessies toegewezen voor de inplanting van windmolens langs Vlaamse autosnelwegen. Daarmee beslist hij alleen welke projectontwikkelaars tegen een concessievergoeding bepaalde terreinen van de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking krijgen om een windmolenproject verder uit te werken. De beslissing houdt echter niet in dat de windmolens ook effectief gebouwd mogen worden. Daarvoor moeten ook de departementen ruimtelijke ordening en milieu hun goedkeuring geven. Met deze beslissing wordt alleen de administratieve molen opgestart. Op tien verschillende locaties werd

ruimte vrijgegeven voor in totaal 23 molens met een gezamenlijk vermogen van 44 MW. Het totale vermogen van de 55 bestaande windmolens bedraagt ongeveer 30 MW. Indien alle projecten volledig vergund en gebouwd worden neemt het geïnstalleerd vermogen met 150% toe. Samen zullen deze molens dan in een normaal windjaar ongeveer 95 miljoen kWh moeten leveren, goed voor het jaarverbruik van bijna 27.000 gezinnen. Vlaanderen verbruikte in 2000 in totaal 50 miljard kWh elektriciteit.

Opvallend aan de toewijzing van de concessies is het feit dat ze allemaal gingen naar zuivere intercommuna-

les, die inmiddels hun productiemiddelen gegroepeerd hebben in Aspiravi. De minister lijkt op die manier de, in Eeklo zo geroemde, betrokkenheid van de bevolking, waarvan ook de milieubeweging voorstander is, van de hand te wijzen. Blijkbaar wil de minister, ondanks de noodzaak, om bij gebrek aan steun bij zijn collega's en bij de bevolking, de groene stroomnorm voor 2004 van 3 naar 2 % terug te schroeven, nog steeds geen werk maken van de echte publiekelijke promotie van groene stroom bij de bevolking.

Dirk Knapen

Alle milieu-informatie van de Vlaamse overheid online op www.milieuinfo.be

De Vlaamse overheid wil alle beschikbare milieu-informatie makkelijk toegankelijk maken. Daarvoor heeft ze net de site www.milieuinfo.be gelanceerd. Op deze site vindt de bezoeker de informatie van overheidsinstellingen zoals VMM, VLM, OVAM en AMINAL, raadpleegbaar via een zoekmachine. In een later stadium moeten burgers en bedrijven allerlei administratieve taken via [milieuinfo.be](http://www.milieuinfo.be) kunnen regelen. Bedoeling is dat burgers online milieuklachten kunnen indienen en natuurvergunningen kunnen aanvragen. Deze service moet in de loop van 2003 operationeel zijn. Daarnaast zullen bedrijven in de toekomst al hu-

milieuadministratie via de site kunnen regelen. In plaats van de hoop administratieve rompslomp voor het verschaffen van informatie omtrent afvalwaterheffing, grondwaterheffing, milieujarverslag en afvalaangifte zullen ze alles via één hetzelfde punt online kunnen ingeven.

Achter de website ligt een uitgebreid complex van servers en privéwerken tussen verschillende administraties. Dat heeft het voordeel dat milieuvergunningen, wetgeving en handhavingsbeleid eindelijk aan elkaar gekoppeld worden. In het verleden was het bijvoorbeeld zo dat een bedrijf nog een milieuvergunning kreeg terwijl milieu-inspectie

een aantal overtredingen had vastgesteld. Maar door het ontbreken van communicatie tussen inspectie en de afdeling vergunningen waren ze beide niet op de hoogte van de acties van de ander. Dat alles gaat nu veranderen, aangezien alle diensten van de administratie op eenzelfde netwerk aangesloten zijn. Zo kan het hele netwerk achter [milieuinfo.be](http://www.milieuinfo.be) een doeltreffend instrument worden om het milieubeleid van de Vlaamse overheid efficiënter te maken.

Meer info: www.milieuinfo.be

VOORAL DE NACHTVLUCHTEN VAN PAKJESFIRMA DHL ZORGEN VOOR
HEEL WAT OVERLAST ROND DE LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM

Principesakkoord luchthaven Zaventem gaat op in lucht

Afgaande op de persaandacht, dreigt geluidsoverlast één van de ergste problemen van deze tijd te worden. Vooral de nachtvluchten over de streek rond de luchthaven van Zaventem lokken steeds meer reacties uit. Allerhande actiegroepen zijn er actief, elk met zijn eigen agenda. Ook de politici zijn blijkbaar wakker geschoten. Er ligt nu een principesakkoord op tafel, maar over de haalbaarheid daarvan is het laatste woord nog niet gezegd.

In eerste instantie willen de verschillende overheden de nachtelijke activiteiten op Zaventem reglementeren. Dit is evident: meer en meer studies leggen het verband tussen gezondheid en nachtelijke geluidshinder. Zo verschenen onlangs in het tijdschrift 'Psychological Science' de resultaten van een uniek experiment rond de luchthaven van München. Die tonen een verband aan tussen de verzwakking van het leervermogen van jongeren en de blootstelling aan nachtelijke geluidshinder. De wil van de verschillende overheden is uiteindelijk geresulteerd in het principesakkoord van 16 juni 2002. Wat meteen opvalt is dat dit akkoord op geen enkel moment spreekt van een daling van de activiteiten 's nachts, wel integendeel! Het aantal vluchten mag nog stijgen tot 30.000 of meer (momenteel zijn er iets minder dan 25.000 nachtelijke vluchten). In plaats van de problemen aan de bron aan te pakken, heeft men gekozen voor een concentratie van nachtvluchten boven bepaalde zones. Als

tegenmaatregel gaat de overheid huizen in de overvlogen zones isoleren.

Verbod op nachtvluchten

Volgens het principesakkoord zullen de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie gevolgd worden. Maar de normen in het akkoord blijken maar een heel zwakke afspiegeling te zijn van de reële WGO-normen. Deze laatste stellen immers dat bewoners het recht hebben op een goede nachtrust, zelfs als het raam op verluchtungsstand staat. Bovendien beginnen ook de kosten van het isolatieprogramma al aardig de pan uit te swingen: in een eerste schatting zit men al aan 152 miljoen euro.

Bovendien zegt het akkoord nog dat de overlast voor de omwonenden niet mag stijgen t.o.v. 2001. Niet toevallig is 2001 net het jaar waarin een aantal vliegprocedures gewijzigd werden

Tekst: Johan Niemegeers

waardoor de overlast groter was dan ooit tevoren. Het is duidelijk dat de voorgestelde oplossingen maar doekjes voor het bloeden zijn en het probleem niet echt kunnen en zullen aanpakken. De enige echte én duurzame oplossing is om op termijn te komen tot een volledig verbod op nachtvluchten.

Een eerlijke prijs voor de luchtvaart!

In plaats van te zoeken naar halfslachtige oplossingen zou het veel beter zijn dat de betrokken overheden de principiële vraag stellen of het economische voordeel van nachtvluchten opweegt tegen de grote kosten (gezondheid, isolatie) die ermee gepaard gaan. Hiervoor dient een maatschappelijke kosten-baten analyse over het nut van nachtvluchten te worden opgesteld. In dit verband kan ook worden verwezen naar een arrest van de Raad van State van 20 december 2001 dat stelt dat de nadelen om de meest luidruchtige vliegtuigen – zoals die van pakjesdienst DHL – niet meer te gebruiken niet opwegen tegen de voordelen voor de omwonenden wanneer ze uit de vloot worden verwijderd. Ook is er een arrest van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens van 2 oktober 2001 dat stelt dat het recht op een goede nachtrust, zoals vermeld in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, geschaad wordt door nachtvluchten. Bovendien stelde het Hof dat de Britse regering onvoldoende de economische noodzaak van nachtvluchten kon aantonen.

Een heel ander aspect dat al te dikwijls wordt vergeten is de prijszetting voor zowel dag- als voor nachtvluchten. Vraag is indien voor het vliegverkeer een eerlijke prijs betaald zou worden of het aantal vluchten nog zo'n hoge toppen zou scheren. Immers, tot op de dag van vandaag hoeven luchtvaartmaatschappijen geen cent btw te betalen op de kerosine en op de tickets. Hierdoor worden andere vervoersmodaliteiten, zoals bijvoorbeeld de trein, enorm benadeeld. Bovendien toont een zopas verschenen rapport van het Nederlandse studie bureau CE, dat de kostprijs van een vliegtuigticket allesbehalve de veroorzaakte kosten dekt. Indien de externe kosten (kosten ten gevolge van geluidsoverlast, luchtvervuiling, broeikaseffect, ...) zouden worden aange-rekend, moet een ticket 25 tot 30% duurder worden.

De eindconclusie is dan ook duidelijk. Zowel de Federale, de Vlaamse als de Brusselse regering hebben ervoor gekozen om de belastende luchtvaartactiviteiten verder te laten groeien zonder de luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk te stellen voor de immense kosten die zij veroorzaken. Maar ook die prijs zal, vroeg of laat, betaald moeten worden.



DHL

SLUITING VAN DE LEIEN IN ANTWERPEN TOONT DAT BETERE MOBILITEIT OOK KAN ZONDER NIEUWE WEGEN

Vrijheid, blijheid en asfalt

tekst: Jan Verschooren

Er is de laatste twee jaar wat afgediscussieerd over verkeer en mobiliteit in Vlaanderen. Verkeersveiligheid staat eindelijk hoog op de politieke agenda. Heel wat specialisten, gewone burgers en politici maken zich zorgen en denken mee. Dat is een goede zaak en het had wellicht niet zo lang hoeven duren. Gevolg is dat een aantal positieve maatregelen mogelijk en bespreekbaar geworden zijn. Het wordt moeilijker om nieuwe autowegen te plannen en aan te leggen, dus wordt het geweer van schouder gewisseld en wordt de nadruk meer gelegd op alternatieven voor de auto en het vrachtvervoer langs de weg. Of is dit slechts schijn? Tijd om eens na te gaan wat er werkelijk gaande is in Vlaanderen.

Het verhaal gaat ongeveer als volgt. Alle dagen worden we om de oren geslagen met mededelingen op de radio over de files. Na zoveel file-meldingen, kan het niet anders of iedereen is er van doordrongen dat files probleem nummer één zijn. De bestrijding van de file moet een prioriteit wor-

den. Een prioriteit? Er zijn in Vlaanderen inderdaad elke dag structurele files op welbepaalde plaatsen. De oorzaak van deze files is velerlei, maar één van de hoofdoorzaken is de manier van produceren door de bedrijven. Sinds de "just in time" systemen, waarbij geen voorraad meer wordt aangelegd, maar de noodzakelijke onderdelen en grondstoffen elke dag worden geleverd, staan de magazijnen bij wijze van spreken op onze wegen. Aangezien Vlaanderen beschikt over het dichtste wegennet van Europa en wellicht van de wereld, is er eigenlijk genoeg capaciteit beschikbaar om dit aanbod te slikken. Maar ondertussen evolueerden we ook nog eens naar een dienstenmaatschappij, waarbij heel wat bedienden de auto als verplaatsingsmiddel gebruiken. Door al dit autoverkeer is het ondertussen zo druk geworden op de wegen, dat ouders hun kinderen minder en minder met de fiets of te voet naar school durven te laten gaan, uit angst voor de mededeling dat ze nooit meer thuiskomen. Dit hele mechanisme, samen met de toename van het recreatieve verkeer, zorgt ervoor dat de capaciteit van het wegennet opgebruikt is gedurende drie à vier uur per dag. De overige twintig uren van de dag is er overschot aan capaciteit.

Meer wegen, meer auto's

Ondanks alles kan je al bij al nog zeer vlot met de auto doorheen Vlaanderen rijden, maar de ultieme droom dat een auto je onbeperkte vrijheid geeft is er aan. Als je de auto gebruikt, kan je op een half uur na niet meer inschatten wanneer je in het centrum van de stad zal aankomen. En dat zorgt voor enorm veel ergernis. Als je het beeld hierboven geschetst rationeel bekijkt, ligt de oplossing voor het probleem eerder in andere productiemethoden, meer fietsvoorzieningen en openbaar vervoer, maar zeker niet in de aanleg van meer wegen. Die logica wordt blijkbaar niet door iedereen gevolgd.

De verstokte autogebruiker wil toch nog overall op elk moment van de dag met de auto naartoe kunnen, net zoals in de beginjaren. Bovendien wordt er in Vlaanderen zeer veel met de auto gereden, net omwille van het zeer uitgebreide wegennet en de slechte ruimtelijke ordening.

De hele toestand werd vooral rond Antwerpen en Brussel erg precair. Berekeningen hoeveel het wel niet kost aan de bedrijven om tijd te verliezen op de Antwerpse ring, doen naartstige politici in actie schieten. Eigenlijk is die ring rond Antwerpen geen ring, maar een halve ring, een sikkels als het ware. Conclusie van de – overwegend liberale – politici: "Liever geen sikkels, we gaan die Ring rond maken. Simple comme bonjour!" De oplossing van het mobiliteitsprobleem in Antwerpen werd gevonden in het opstellen van een Masterplan.

Vooraf liberalen kopmannen dromen nog van extra verbindingen van Wommelgem tot Merksem en



van de E17 naar de Liefkenshoek. Gewoon een kwestie van het wegennet efficiënt te maken. Ja toch? Helaas, de tijden zijn veranderd en zomaar autosnelwegen in het rond strooien is niet populair meer. Dus, zo zeggen de heren en dames politici, "we gaan de pil verzachten met een Masterplan." Dat klinkt goed en het bevat ook oplossingen en plannen voor het openbaar vervoer en – God betert – zelfs voor fietsinfrastructuur. Zo zijn de "groene jongens" ook tevreden.

Het nieuwe Masterplan voor Antwerpen bevat nu zeven tracés, met nog wat bis tracés er boven op. Dat bemoeilijkt de publieke discussie nog eens extra. De idee opperen dat het rondmaken van de ring helemaal niet nodig is en zeker geen oplossing biedt, is nu gelijkgesteld met godslastering. Om dit alles te betalen werd het sublieme idee gelanceerd van een tolheffing. Die moet extra veel opbrengen, om nog autowegen aan te leggen die niet in het Masterplan staan opgenomen.

De puzzel past in elkaar

Ondertussen worden overal in Vlaanderen stukken en brokken van wegen aan elkaar gesmeed tot nieuwe gehelen. Missing links heet dat toverwoord. In Oost-Vlaanderen waar sommigen al lang droomden van een Noord-Zuid verbinding, maar dat niet hardop durfden zeggen, is men aardig op weg om aan elkaar gebrikoleerde missing links, ringwegen en verbredingen, tot een nieuwe as Nederland-Frankrijk te smeden (zie kaartje).

Het lijkt wel of er in Antwerpen een mooie deal is gesloten. Een minister, lokale burgemeesters en schepenen, een gouverneur, alle van liberale signatuur, volgen een schijnbaar onschuldig parkoers. Ze verschijnen systematisch op de fiets waar ze maar kunnen, pleiten ook voor meer fietspaden, maar zorgen er ondertussen voor dat miljarden euro's die mogen gespendeerd worden aan nieuwe autowegen. Stevaert mag zich in ruil onstuitbaar populair maken door steeds maar opnieuw met mooie ad hoc ideeetjes de gunst van de kiezers te winnen. Hij wil meer fietspaden, veiliger kruispunten, meer mensen op de bus. Op zich allemaal heel positief. Maar het verblindt ons te zien dat aan de andere kant de weg open ligt voor gigantische inspanningen om de auto heer en meester te houden in Vlaanderen.

Op nog een ander niveau wordt de strijd iets vuiler gespeeld. Wie de auto in vraag stelt, wordt gekleind als groene dromer of verdediger van onnozele vogeltjes, zoals Antwerps gouverneur Paulus dat uitdrukt. Het wordt voorgesteld alsof de vogeltjes van Blokkersdijk – een vogelrichtlijngebied dat midden op één van de tracés van de nieuwe Ring ligt – belangrijker zijn dan de mensen. Dat de nieuwe infrastructuur voor enorme lawaai-overlast gaat zorgen is blijkbaar niet van belang.

Op Linkeroever werd onlangs betoogd tegen het tracé van de Oosterweelverbinding dat door een bewoond deel van Zwijndrecht zou komen. De betogers vrezen lawaai- en stankoverlast. Jammer genoeg was het wel een betoging tegen de aanleg van de ring door een woongebied, en niet een betoging tegen de ring in het algemeen. Want ook op het Eilandje, waar de ring de stad in zal komen – zal dezelfde overlast zich voordoen. En het zal heus niet alleen de "vogeltjes" in hun rust verstoren. Dat nu reeds vijftig procent van de kinderen die in Antwerpen geboren worden binnen hun eerste levensjaar lijden aan astma, is blijkbaar niet belangrijk. Nochtans is de link met het overdreven wegverkeer reeds meerdere malen gelegd.

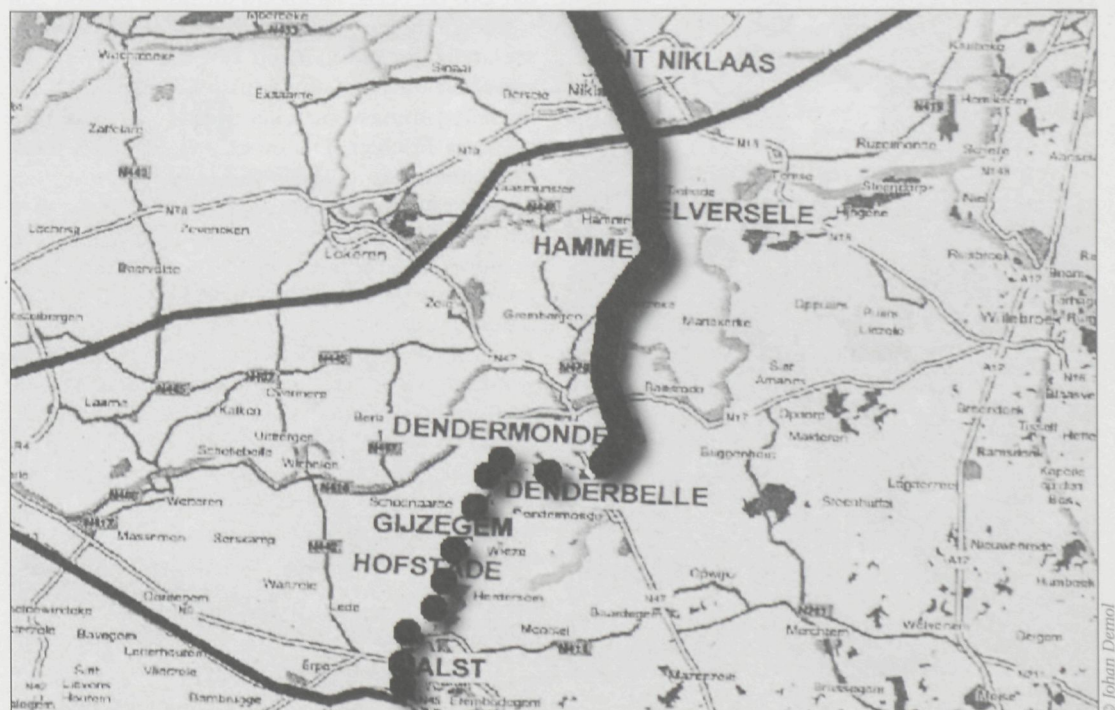


Meer asfalt gieten is de foute manier om de mobiliteitsproblemen aan te pakken

Hoop op beterschap, omdat het moet

De wegenwerken in Antwerpen bewijzen momenteel dat een nieuwe auto-infrastructuur eigenlijk het omgekeerde effect heeft. Sinds de Leien open liggen in het hart van Antwerpen, zijn daar geen files meer. De eerste dagen morren de mensen, maar dan nemen ze de bus, de fiets of ze rijden samen met collega's. Deze zachte dwang bewijst dat het anders kan.

Het wordt tijd dat er een visie ontwikkeld wordt op de mobiliteit in Vlaanderen, die rekening houdt met de leefbaarheid, het milieu en de economie. Het statement dat Vlaanderen een transitland is, betekent juist dat de mobiliteit efficiënt moet worden georganiseerd. In het wilde weg beton gieten hypothekeert een serieus mobiliteitsmanagement dat een evenwicht creëert tussen de verschillende noden die er zijn. Nog even, en het zal zelfs voor de welvarendste personen niet meer mogelijk zijn om nog een rustige plek te vinden in Vlaanderen om even op adem te komen.



Door de vervollediging van de Missing Links, komt er in Oost-Vlaanderen een nieuwe as Frankrijk-Nederland. Alleen is die niet officieel gepland.

VER-VAN-HET-BED SHOW VAN VERHOFSTADT MOET FALEND BINNENLANDS BELEID INZAKE DUURZAME ONTWIKKELING MASKEREN

En de echte conservatieveling is: Guy Verhofstadt

tekst: Bart Martens

Op dinsdag 26 november stal premier Verhofstadt opnieuw de internationale show als gastheer van de tweede internationale globaliseringsconferentie. Hij had het gemunt op het protectionistische Europees landbouwbeleid. Dat schermt onze markt af voor landbouwproducten uit ontwikkelingslanden en ontwricht hun markten door de gesubsidieerde dumping van Europese landbouwoverschotten. Maar de rethoriek van Verhofstadt laat een wrange smaak na. Hij houdt een discours over domeinen waar de federale overheid niets meer over te vertellen heeft. Maar de thema's waar hij wel nog iets in de pap te brokken heeft – ecofiscaliteit en klimaatbeleid – daarover blijft hij verbazend stil.

Het pleidooi van de premier over de landbouwsubsidies mag dan al ootmoedig zijn en de juiste vinger leggen op een reeds lang gapende wonde, het staat wel diametraal tegenover het standpunt dat België tot op de dag van vandaag aanhoudt ten aanzien van het Europees landbouwbeleid. Toen Bond Beter Leefmilieu op een ronde tafel gesprek in maart van dit jaar staatssecretaris Neyts aanspoorde om zich aan de kant te scharen van die landen die aandrongen op een spoedige hervorming van het Europees landbouwbeleid, had Neyts daar geen oren naar. België wou niet dat aan Europese landbouwsubsidies geraakt zou worden. Dat werd ook het Belgisch standpunt in de landbouwraad van juli van dit jaar, waar de verschillende landbouwministers zich bogen over de hervormingsvoorstellen van Landbouwcommissaris Fischler. Die stelde voor om de inkomenssteun aan de boeren (hectarepremies voor graangewassen, rundveepremies,...) te ontkoppelen van de productie en ze om te zetten in een graduëel afnemende oppervlaktepremie. Deze premie zou vervolgens gekoppeld worden aan het naleven van voorwaarden op vlak van milieu, voedselkwaliteit en dierenwelzijn. Het geld dat wordt afgeroomd via de graduële inkorting op de premies zou getransfereerd worden naar de zogenaamde tweede pijler van het Europees landbouwbeleid: de steun voor plattelandontwikkeling. Toch vond ons land de voorstellen maar niets en schaarde het zich in het kamp van die landen die vonden dat de voorstellen van Fischler tot geen aanleiding mochten geven tot hervorming.

En wat heeft onze federale regering nog te zeggen in het dossier? Quasi niets meer. Nu de regionalisering van het landbouwbeleid zich volledig heeft voltrokken, mag staatssecretaris Neyts nog

juist als de eerste de beste postbode een waterig consensus tussen Waals minister Hapart en Vlaams minister Dua aan de Europese landbouwraad meedelen. Toen "The Economist" zich begin oktober van dit jaar vrolijk maakte over het feit dat Hapart wel en Dua niet de brief had onderschreven die op initiatief van Frankrijk aandrang op het behoud van het lopende Europees landbouwbeleid, werd België in het artikel getypeerd als "a country now in such a state of disintegration that it no longer has a national farm minister". Wij spelen in het Europese debat niet mee. Op de ronkende verklaringen van onze premier zit dan ook niemand in Europa te wachten. Zeker niet als die mijlenver af staan van de standpunten die ons land op de Europese landbouwraad inneemt en daar ook totaal geen invloed op hebben.

Verhofstadt zou zich dan ook beter bezighouden met zijn eigen bevoegdheden en wat meer voor eigen rekening spreken in plaats van voor die van een ander. Want juist het federaal beleid slaagt er maar niet in de uitwassen van de economische globalisering tegen te gaan en de globalisering voor iedereen te doen werken. In tegendeel: België blijft een veilig schuiloord voor de vrijbuiters van de wereldeconomie, de producenten die de milieukosten van hun productie niet zelf willen dragen.

Want het zou toch ook voor de premier reeds duidelijk moeten zijn dat wereldwijde vrijhandel slechts zorgt voor een meer efficiënte inzet van de verschillende productiefactoren en dus tot een hogere productiviteit en meer welvaart als daarbij geen kosten worden doorgeschoven naar anderen, naar elders of later en als de opbrengsten van de toegenomen productiviteit eerlijk worden verdeeld. Welnu, dat gebeurt niet. Zowel het doorrekenen van (bijvoorbeeld) milieukosten als de herverdeling van opbrengsten via belastingen blijkt in de praktijk juist door de huidige globalisering te worden belemmerd. De economische globalisering – sterk in de hand gewerkt door de toegenomen mogelijkheden op vlak van communicatie en transport en door de deregulering van de kapitaalmarkten – maakt de productiefactoren kennis, kapitaal en milieu (grondstoffen) immers steeds meer mobiel. Zij hebben een ontsnapingsmogelijkheid en kunnen strenge belastingsregimes en regelgevende kaders ontwijken. Multinationale ondernemingen gaan daarom hun productieketen zodanig ruimtelijk uiteenleggen dat arbeidsintensieve productieactiviteiten verhuizen naar "export processing zones", oorden van moderne slavernij, terwijl milieubelastende activiteiten opschuiven naar "vervuilingsparadijzen" waar nauwelijks sprake is van milieuregels of van het doorrekenen van milieukosten. Winsten worden dan weer geaccumuleerd in belastingsparadijzen zodat ze niet voor herverde-



In hun koortsachtige zoektocht naar deviezen, zijn vele ontwikkelingslanden bereid hun familiezuilver te verkopen

ling kunnen worden afgeroomd. Het verhelpen van deze structurele defecten en tekortkomingen, vraagt natuurlijk een wereldwijde omwenteling en een nieuwe architectuur voor een wereldwijd bestuur van onze unieke planeet. Internationale regelgeving die onze gemeenschappelijke natuurlijke rijkdommen beschermt en de toegang ertoe regelt. Het recht voor ontwikkelingslanden om ontlukende economieën van buitenlandse concurrentie af te schermen. Verregaande schuld-kwijtschelding. Ook landen hebben recht op een bestaansminimum, excuseer, een leefloon.

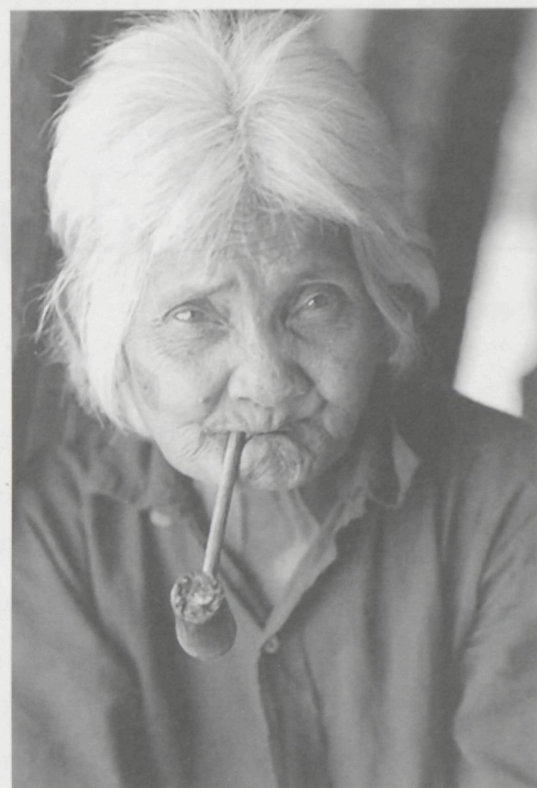
We kunnen het premier Verhofstadt niet kwalijk nemen dat hij daarvoor nog geen pasklare antwoorden en aanzetten klaar heeft. Wat we de premier wel kunnen kwalijk nemen is dat hij ons land kost wat kost als veilig schuiloord voor de vrijbuiters van de wereldeconomie wil blijven uitbouwen. Bijvoorbeeld als belastingsparadijs voor multinationals wiens coördinatie- en distributiecentra hier (quasi) volledig van elke belasting worden vrijgesteld. Door grote ondernemingen gemaakte milieukosten kunnen niet worden doorgerekend, terwijl de door deze ondernemingen gemaakte winsten niet kunnen worden afgeroomd. Het zijn de "ongenaakbaren", "the untouchables" geworden van onze wereldeconomie. Een bedrijf als Nike dat in Indonesië jonge meisjes voor minder dan US\$ 2 per dag uitbuit, kreeg in ons land voor zijn Europees distributiecentrum dat het neerpootte in Meerhout Europese subsidies vanuit de structuurfondsen, federale belastingsvrijstelling als distributiecentrum en Vlaamse investeringssteun binnen onze economische expansiewetgeving. Dat voor de bouw van een distributiecentrum van waaruit gans de Europese markt, per vrachtwagen uiteraard, just-in-time met Nike schoenen wordt bediend. Door de centralisatie van de distributie in één sterk geautomatiseerd distributiecentrum, bespaart de multinational voorraadbeheerskosten. Dat de investeringen grotendeels worden betaald door de belastingsbetaler en de winsten belastingsvrij zijn, is mooi meegenomen. De extra gegenereerde transport- en congestiekosten (door de veel langere afstanden over de weg) zijn grotendeels voor de andere weggebruikers, het milieu en voor de maatschappij.

Terwijl België maatschappelijk ongewenste energieverpilling en milieuverontreiniging onbelast laat, blijft ons land – ondanks de aangekondigde en door de liberalen zo geroemde lastenverlaging – kampioen in het (weg)belasten van wat maatschappelijk wel gewenst is, namelijk arbeid. Volgens onderzoek van het Federaal Planbureau zou de invoering van een CO₂-taks van 26 euro per ton waarvan de opbrengst zou worden aangewend voor een verlaging van de loonlasten, niet alleen leiden tot een enorme daling van onze broeikasgasuitstoot, maar ook zorgen voor een stijging van het BNP, van de economische groei en van de tewerkstelling. Maar liefst 22.000 jobs zouden er in ons land door worden bijgecreëerd! Juist door de vergroening van het belastingsstelsel te laten samengaan met een vereenvoudiging ervan en met een verlaging van de personenbelasting en van bepaalde sociale lasten, zijn andere Europese landen erin geslaagd een groot maatschappelijk draagvlak te creëren voor de invoering van de milieueffingen. Er is geen tegenstelling tussen economie en ecologie. De vergroening van de fiscaliteit dient beide belangen. Maar waarom dan blijft Verhofstadt en zijn paars-groene club dan kiezen voor energieverpilling en voor werkloosheid? Waarom worden hier 22.000 jobs opgeofferd op het altaar van een verkeerd begrepen ideologie die alles wat nog maar naar

taks of belasting ruikt diaboliseert, ook al gaat het om correcties op de anders zo verheerlijkte marktwerking? Dat heeft veel te maken met – jawel – een uitgesproken conservatieve houding ten aanzien van de maatschappij. Om de voordelen van een vergroening van de fiscaliteit te laten gelden, zullen er een aantal sectoren of bedrijven wel onder druk kunnen komen te staan. En dat wil onze premier ten alle prijze voorkomen.

Dat blijkt onder meer uit zijn laatste boek, de Vierde Golf. Daarin gaat de premier dieper in op de problematiek van de klimaatsopwarming: "Aan het bestrijden van de opwarming van de aarde en aan de toepassing van de Kyoto verdragen moet consequent worden gewerkt. [...] We zullen dat moeten doen zonder het industriële weefsel in ons land te beschadigen. Vandaar de noodzaak om de quota die werden opgenomen in de Kyoto akkoorden vooral te halen via verhandelbare emissierechten, met andere woorden via het massaal aankopen van emissierechten in die landen die ruim onder de toegestane grenzen voor CO₂ uitstoot [...]" Het "massaal aankopen van emissierechten in die landen die ruim onder de toegestane grenzen voor CO₂-uitstoot liggen", zoals de premier voorstaat, heeft niets te maken met reële investeringen in energiebesparing of hernieuwbare energie. Met het aankopen van "gebakken lucht" lost niemand het klimaatprobleem op.

Het blijkt duidelijk dat Verhofstadt liever niet te veel wil raken aan onze manier van produceren en consumeren. In die zin verschilt de houding van de premier weinig van deze van George Bush die niet wil dat multilaterale milieuakkoorden kunnen raken aan "the American Way of Life". Het enige verschil is dat Verhofstadt nog wel veinst de internationale milieuakkoorden te willen respecteren, maar rekent op het verdienen van de eigen verantwoordelijkheid door in het buitenland emissierechten en -kredieten te gaan aankopen. Deze worden dan de nieuwe "aflaten" voor de kwistige en zondige industrielanden binnen de nieuwe wereldorde. Blijven we verder consumeren en produceren zoals we vandaag bezig zijn, dan hebben de ontwikkelingslanden niet de minste kans om ooit op gelijke voet met ons te komen. Het gaat niet langer over herverdeling,



Globalisering komt slechts een kleine minderheid van de wereldbevolking ten goede.

maar evenzeer over "matiging". Armoedebestrijding kan niet zonder rijkdombestrijding.

Als we deze uitdaging aan ons laten voorbijgaan, bezondigen we ons aan een vorm van "ecokolonialisme". Dan leggen we een onevenredig groot beslag op de milieuvorraten van deze unieke planeet. Dan zal de Vierde Golf van genoegzaamheid de ontwikkelingslanden letterlijk overspoelen. Want het zijn de laaggelegen landen als Bangladesh en de eilanden van de Malediven die het eerst met de gevolgen van een steeds maar stijgende zeespiegel geconfronteerd zullen worden. Zij die er het minste schuld aan hebben en er het minste tegen gewapend zijn, zullen het zwaarste getroffen worden.

Het volledige essay kan u bestellen bij BBL op 02.282.17.20. Of surf naar www.bblv.be om het integraal te downloaden.



Verhofstadt legt vaak ronkende verklaringen af op buitenlandse fora. In eigen land brengt hij het er minder glorieus van af

BELANGEN VAN INDIVIDUELE OVERTREDERS GEEN VOORRANG OP ALGEMEEN RECHT OP OPEN RUIMTE EN NATUUR

Bouwmisdrijven mogen blijven

Tekst: Erik Grietens

Begin oktober werd het beleidskader van minister Van Mechelen voor weekendverblijven in het Vlaams Parlement voorgelegd. Daarmee wil Van Mechelen een globale oplossing aanbieden voor de problematiek van de weekendverblijven. Tegelijkertijd wil hij de uitvoering van afbraakvonnissen opschorten tot het nieuwe beleidskader is goedgekeurd door het Vlaams parlement. Door nu de lopende handhavingsprocedures op te schorten geeft Minister Van Mechelen echter een misleidend signaal. Zowel in een resolutie van het Vlaams parlement als in zijn eigen beleidsbrief, wordt immers uitgegaan van het prioriteitenbeleid voor ernstige bouwovertradingen in natuur- en bosgebieden. De eigenaars van illegale weekendverblijven in natuur- en bosgebieden krijgen valse hoop met het voorstel om "voorlopig" geen vervolgingen meer in stellen.

De jarenlange wildgroei van weekendhuisjes in natuur- en bosgebieden vormen een toonbeeld van het negeren van het ruimtelijk wetgevend kader. Dit zorgt voor erg negatieve milieueffecten: vernietiging van vegetatie, watervervuiling, verstoring van natuurlijke biotopen,... Vlaanderen is, na Ierland, nu al de bosarmste regio van Europa. Verder is amper 1,6 % van ons grondgebied beschermd natuurgebied, terwijl dat in Nederland 6,9% is en het Europees gemiddelde 4,8% bedraagt. Het gaat dan ook niet op om deze schaarse natuur- en bosgebieden te laten verkwallen door illegale bouwsels. De individuele belangen van mensen die bewust de wet overtreden zijn ondergeschikt aan het recht van iedereen op onaangetaste natuur- en bosgebieden.

De eigenaars van illegale weekendverblijven in natuur- en bosgebieden krijgen valse hoop met het voorstel om "voorlopig" geen vervolgingen meer in stellen.



Om dit probleem aan te pakken werd reeds tijdens de vorige legislatuur gestart met het zogenaamde prioriteitenbeleid. Daarbij worden voor bouwovertradingen in ecologische kwetsbare gebieden telkens afbraak met dwangsom gevorderd, desnoods met ambtshalve uitvoering (een gedwongen afbraak dus). Dit prioriteitenbeleid inzake handhaving vormt trouwens één van de peilers van de intentieverklaring die het Nationaal Comité van de Weekendverblijven reeds in 1996 met toenmalig minister Baldewijns ondertekende om tot een globale oplossing voor weekendverblijven te komen.

Dit prioriteitenbeleid vormde ook de basis in een resolutie die het Vlaams Parlement al in maart 2000 overmaakte aan minister Van Mechelen. En ook volgens de beleidsbrief voor 2002 van minister Van Mechelen moet het handhavingsbeleid in de eerste plaats gericht zijn op "ernstige bouwovertradingen, met andere woorden bouwmisdrijven die de ruimtelijke ordening met de voeten treden. Het betreft de bouwmisdrijven waarbij een zware inbreuk wordt gepleegd op de plannen van aanleg. Aangezien deze bouwmisdrijven de gezamenlijk vastgelegde ordening negeren, worden ze als maatschappelijk onaanvaardbaar ervaren. De verstoorde rechtsorde moet in deze gevallen worden hersteld door een efficiënte en effectieve vervolging van de overtreder. Indien tegen deze bouwmisdrijven niet wordt opgetreden, verliezen immers ook de plannings- en vergunningsprocedures hun legitimiteit."

Het verbaast dan ook dat minister Van Mechelen plots aankondigde dat er, in afwachting van de goedkeuring van het beleidskader door het Vlaams parlement, geen vervolgingen meer zullen plaatsvinden. Daarmee geeft de minister een verkeerd en misleidend signaal aan eigenaars van illegale weekendhuisjes. Als de minister zich immers houdt aan de afspraken van het Vlaams parlement, kunnen er geen illegale weekendverblijven in het "groenste groen" worden geregulariseerd. De milieubeweging hoopt dan ook dat minister Van Mechelen zijn wettelijk voorziene taak van het uitvoeren van vonnissen tegen bouwovertradingen in kwetsbare gebieden opnieuw opstart. Het valt in een rechtsstaat immers niet te verantwoorden dat de weinige natuur- en bosgebieden die ons nog resten, worden aangetast door illegale bouwsels. ■

NOG STEEDS AANVRAGEN VOOR UITBREIDING VAN STORTPLAATSEN

Vies geurtje aan Limburgs afvalbeleid

Vlaams minister voor Leefmilieu Vera Dua vertrekt voor haar afvalbeleid van de zogenaamde "afvalbeheershiërarchie": het afvalprobleem moet in eerste instantie aan de bron aangepakt worden door afval zoveel mogelijk te voorkomen via afvalpreventie. Als dat niet mogelijk is moet gekozen worden voor hergebruik en recyclage. Als ook dat niet kan moet geopteerd worden voor afvalverbranding met energierecuperatie. Pas in laatste instantie kan geopteerd worden voor het storten van afvalstoffen. Uitbaters van stortplaatsen gaan daar echter niet mee akkoord. Nog steeds worden aanvragen ingediend om stortplaatsen uit te breiden. De recentste aanvraag kwam van het beruchte REMO-stort in Houthalen.

Tekst: Erik Grietens

bovendien gelegen in een Europees beschermd Vogel- én Habitatrichtlijngebied. Deze richtlijnen vereisen dat projecten met negatieve impact op de beschermde zones slechts door kunnen gaan als alternatieven voor het project ontbreken, als aangetoond wordt dat de werken van "groot openbaar belang" zijn en als compenserende maatregelen genomen worden om het natuurverlies te compenseren.

Aan al deze punten wordt door de NV REMO niet voldaan. Zo zijn er wel degelijk alternatieven voor de uitbreiding van de stortplaats voorhanden, met name dan de reeds aangevraagde voorbehandelingsinstallatie. Verder werden geen dringende redenen van groot openbaar belang aangetoond. De aanvraag is in tegendeel zelfs in strijd met het openbaar belang, aangezien de aanvraag ingaat tegen de afvalbeheershiërarchie. Ook aan de compensatieplicht is niet voldaan: er wordt weliswaar een zekere compensatie voorgesteld, maar die is ruim onvoldoende en situeert zich voornamelijk in andere gebieden. Ook het herstel van de oorspronkelijke biotoop (droge heide, stuifduinen, depressies,...) is zeer twijfelachtig. Het is dus duidelijk dat deze milieuvergunningsaanvraag ook volledig in strijd is met de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en ook om die reden moet geweigerd worden.

Om al deze redenen diende Bond Beter Leefmilieu dan ook een bezwaar in tegen de nieuwe milieuvergunningsaanvraag van de NV REMO, om die tegen te houden. Bond Beter Leefmilieu hoopt dat tegelijk werk wordt gemaakt van de operationalisering van een voorbehandelingsinstallatie voor de provincie Limburg, zodat ook in Limburg de afvalbeheershiërarchie kan gerespecteerd worden. ■

De NV REMO baat al jaren een stortplaats voor huishoudelijk afval uit in de gemeente Houthalen. In oktober werd door de NV een nieuwe milieuvergunning aangevraagd voor de uitbreiding van deze stortplaats. Nochtans werd reeds in 1998 in de afvalwetgeving een stortverbod ingevoerd voor huishoudelijke afvalstoffen. Hierop kunnen weliswaar individuele afwijkingen worden toegestaan, indien er een tekort is aan verbrandingscapaciteit. Nergens in het dossier van de NV REMO wordt echter aangetoond dat er in Limburg sprake zou zijn van een tekort aan verbrandingscapaciteit voor huishoudelijke afvalstoffen.

Bovendien werden in Limburg ondertussen vergunningen aangevraagd voor een voorbehandelingsinstallatie voor een capaciteit van ongeveer 150.000 ton. Indien een vergunning voor een voorbehandelingsinstallatie wordt afgeleverd, zal de behoefte aan verbrandingscapaciteit gevoelig dalen. Volgens een studie van de GOM Antwerpen zorgt een dergelijke voorbehandelingsinstallatie er voor dat tot één derde minder afval verbrand moet worden, in een optimaal scenario moet zelfs minder dan 10% van al het afval worden verbrand. In de nabije toekomst zal er dan ook géén capaciteitstekort zijn voor verbranding of verwerking van huishoudelijk afval in Limburg en is er dus zeker géén behoefte aan bijkomende stortcapaciteit. Indien daarentegen wel een vergunning zou worden afgeleverd voor de uitbreiding van de REMO-stortplaats, zal dat voor gevolg hebben dat een voorbehandelingsinstallatie voor de provincie Limburg op de helling komt te staan en dat de afvalbeheershiërarchie op zijn kop wordt gezet.

Dua bepaalde toen dat vanaf begin 2004 in Limburg geen huishoudelijk afval of daarmee gelijkgesteld bedrijfsafval meer gestort kan worden. De minister leverde in beroep een vergunning af voor 1,8 ha en een looptijd van 2 jaar, dit om de stortplaats af te werken en versneld te sluiten. Deze beslissing was juist ingegeven vanuit de genoemde afvalbeheershiërarchie. Toch dient de NV REMO nu doodleuk dezelfde aanvraag in (weliswaar iets beperkter in omvang), welke amper een jaar geleden nog werd geweigerd door de bevoegde minister.

Aanvraag houdt geen rekening met Vogel- en Habitatrichtlijn

De gevraagde uitbreiding van de stortplaats is



Storten is de allerlaatste optie voor de verwerking van afval. Voorkomen, recycleren en verbranden (met warmterecuperatie) staan voorop.

Een ezel stoot zich geen twee keer...

Helemaal absurd is dat de NV REMO vorig jaar dezelfde vergunningsaanvraag indiende. Minister

RECYCLAGE VAN AFGEDANKTE VOERTUIGEN SCHIET TEKORT

De negen levens van de auto

Dat auto's tijdens hun carrière op de baan heel wat vervuiling veroorzaken, is niets nieuws. Maar ook daarna blijven ze voor vervuiling zorgen. Motorolie, remvloeistoffen, accu's, plastic, metaal, katalysatoren – alle afval uit een auto moet een bestemming krijgen. Wat er allemaal met dat afval moet gebeuren is in een aantal regels gegoten door de Vlaamse regering. Met de opvolging van die wetgeving loopt het echter spaak. Heel wat afgedankte quasi-wrakken verdwijnen richting Afrika, waar ze op het einde van het loopbaan gewoon gedumpt worden. Ook met de verwerking van de autowrakken die in eigen land blijven, loopt het één en ander mis. **Esmeralda Borgo** neemt je mee uit rijden.

Wanneer je een nieuwe auto koopt, is de auto-handelaar verplicht om je oude, afgedankte auto gratis te aanvaarden. Hij zal je dan een bewijs van aanvaarding overhandigen. Vervolgens is hij ervoor verantwoordelijk dat je afgedankt voertuig wordt afgevoerd naar een erkend centrum dat instaat voor de ontmanteling en afvalverwerking. Dit erkend centrum overhandigt hiervoor een "certificaat van vernietiging" aan de eindverkoper.

Indien je geen nieuwe auto koopt, kan je je oud wrak afgeven bij een erkend centrum, een auto-handelaar of een vergunde sloper. Dan is de aanvaarding echter niet noodzakelijk gratis. De wetgever voorziet voorlopig slechts een 1 tegen 1 terugnameplicht, d.w.z. dat de handelaar enkel verplicht is om een autowrak te aanvaarden indien daar de verkoop van een nieuwe wagen tegenover staat. In de toekomst gaat dat waarschijnlijk veranderen, maar zeker is dat nog niet.

Veel autoslopers overtreden de regels bij het afbreken van afgedankte auto's



Het erkend centrum moet instaan voor de ontmanteling: depollutie, demontage voor hergebruik en vernietiging van de overblijvende onderdelen. Tijdens de depollutie moeten alle vloeistoffen (oliën, koelvloeistoffen,...) en schadelijke bestanddelen (accu's, katalysatoren,...) worden verwijderd. Vervolgens dienen bruikbare onderdelen te worden gedemonteerd zodat deze een tweede leven kunnen krijgen. Sommige onderdelen of materialen worden ingezameld voor recycling. Tenslotte worden de restanten van het autowrak vernietigd in een shredderinstallatie. De shredder verwerkt het grootste deel van een voertuigwrak. In een immense 'maalmachine' wordt het wrak er verkleind tot brokstukken van ongeveer een vuist groot.

Tot zover de theorie; in praktijk loopt er één en ander mank. Er rijden gemiddeld zo'n 4 miljoen personenwagens rond op de Belgische wegen. OVAM schat dat jaarlijks ongeveer 10% van de auto's wordt afgedankt, pakweg zo'n 400.000, waarvan een goede 250.000 in eigen land blijven. De rest wordt als "tweedehandse wagen" uitgevoerd naar het buitenland. Vooral de wagens die op die manier worden gedumpt in Afrika laten qua veiligheid en milieu flink te wensen over. In die landen geldt ook geen milieu- en gezondheidsbeschermende regelgeving bij uiteindelijke afdanking. In die gevallen gaat het m.a.w. hoofdzakelijk om een afvalstroom richting ontwikkelingslanden: het totale gebrek aan controle op de uitvoer van "tweedehandse wagens" leidt tot onverantwoorde dumping van autowrakken en het ontwijken van Europese en Belgische regelgeving. Er zijn immers geen bijzondere kwaliteitscontrole-procedures bij de uitvoer van voertuigen (nieuw of tweedehands), hoewel die er wel zijn voor de uitvoer van autowrakken. In het laatste geval vallen die onder de regels die gelden bij de uitvoer van afvalstoffen. Maar dan moeten ze wel als dusdanig "beschouwd" worden, m.a.w. moet de hierboven vermelde procedure gevolgd worden, wat in de praktijk voor deze wagens niet gebeurt. Meer nog, de zgn. tweedehandse wagens blijken in de praktijk ook volgestouwd te zijn met zetels, huisraad, frigo's, afgedragen kledij en zelfs takkenbossen. Dit zou zelfs mee aan de oorzaak van de felle vuurontwikkeling hebben gelegen bij de brand in het autoschip "Silver Ray" in mei dit jaar.

En wat met de ongeveer 250.000 afgedankte wagens die in eigen land blijven?

Sinds november 2001 voert OVAM gerichte toezichtsacties uit op de naleving van de VLAREA bepalingen inzake afgedankte voertuigen. Tussen november 2001 en augustus 2002 werden bij 70 verwerkingsbedrijven 1000 afgedankte voertuigen gecontroleerd. 77% van de gecontroleerde afgedankte voertuigen waren niet binnen de daarvoor bepaalde termijnen ingeleverd bij erkende centra of niet verwerkt bij het erkend centrum of de shredderinstallatie zoals voorgeschreven door VLAREA. Nadat de OVAM hiervoor maatregelen trof (verplichte afvoer van wrakken naar erkende centra of verbod tot verdere verwerking), werd dit

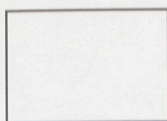
Beste burgemeester,

Ik wil alle bewoners van onze gemeente en het gemeentebestuur een heel gelukkig 2003 wensen. Maar ik zou nog iets meer willen vragen. Ik wens dat er ook volgend jaar geen genetisch gemanipuleerde gewassen worden aangeplant in
Velt heeft daarvoor een oproep gedaan naar alle Vlaamse gemeenten. Omdat duurzame landbouw veel meer troeven heeft. En omdat genetisch gemanipuleerde gewassen onvermijdelijk tot besmetting leiden: van andere landbouwgewassen en van wilde planten. Dat is zopas nog eens bewezen door een studie van de Europese Commissie. Ik hoop dat u de vraag van Velt in het gemeentebestuur zal bespreken. U kan alvast een kijkje nemen op www.velt.be.

Met vriendelijke groeten en een gelukkig nieuw jaar,
.....

.....
(postcode en gemeente)

Aan het college van burgemeester
en schepenen van en te



nen gekoppeld worden aan het inschrijvingsbewijs of het identificatienummer van de wagen. Pas na aflevering van een vernietigingscertificaat door een erkend centrum zou het statiegeld terug vrijgegeven worden aan de laatste eigenaar. Het voordeel daarvan zou zijn dat de uitvoer van

ontwikkelingslanden zal verminderen. Dit komt een milieuvriendelijke verwerking én een hogere tewerkstelling in eigen landen goede. Samenwerking tussen federale overheid en gewesten is hier onontbeerlijk. Ook de verwijderingsbijdrage van 45 euro die in Nederland wordt geïnd bij aanvraag van een ken-

tekenbewijs is een interessant instrument. Wanneer de auto-eigenaar zich van de wagen ontdoet, krijgt hij een vrijwaringsbewijs. Dit vrijwaringsbewijs ontheft de eigenaar van zijn belasting en andere wettelijke verplichtingen (zoals verzekering) betreffende die auto.

Eén en ander past in de bepalingen van de Europese Richtlijn 2000/53/EG betreffende auto-wrakken. Deze richtlijn voorziet dat uiterlijk op 1 januari 2006 hergebruik en nuttige toepassing voor alle autowrakken tenminste 85% moet bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Hergebruik en recyclage moeten dan tenminste 80% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht. Op 1 januari 2015 wordt dit 95%, respectievelijk 85%. Richtlijn 2000/53/EG is een minimumrichtlijn. Dat wil zeggen dat, in tegenstelling tot harmonisatielijnlijnen die in de eerste plaats een gelijkvormige markt beogen, lidstaten verregaande maatregelen kunnen treffen. In de VLAREM herzieningen voorziet Vlaanderen iets kortere deadlines. BBL pleit in die context ook voor minimum recyclagepercentages te voorzien voor een aantal materiaalsoorten. De federale overheid plant nu ook verregaande bepalingen om afvalpreventie te stimuleren. De federale leefmilieubevoegdheden bij de omzetting van de richtlijn slaan op de voorwaarden om

voertuigen op de markt te mogen brengen, en op een aantal informatieverplichtingen die men moet verstrekken aan potentiële kopers van een voertuig en die men moet opnemen in het reclamemateriaal. De voorwaarden voor het op de markt brengen van voertuigen zijn enerzijds bepaalde coderingsnormen of aanduidingen die op onderdelen en materialen dienen vermeld te worden, zodat deze later gemakkelijker hergebruikt of gerecycleerd kunnen worden. Anderzijds is er een luik preventieve maatregelen ter voorkoming van afval en schade aan het leefmilieu na afdanking. De preventieve maatregelen omvatten enerzijds een aantal verbodsbepalingen over het gebruik van zware metalen (kwik, lood, zwaarbaar chroom en cadmium) als maatregelen die producenten en importeurs dienen aan te zetten tot het voeren van een doorgedreven preventiepolitiek bij het ontwerpen van voertuigen. Het ontwerp KB voorziet mogelijkheden om op termijn het gebruik van andere gevaarlijke stoffen in voertuigen te verminderen,

de recyclagemogelijkheden te verhogen en het gebruik van gerecycleerd materiaal in voertuigen te bevorderen. Hiervoor zouden producenten gegevens moeten verzamelen over ondermeer het gebruik van schadelijke stoffen in voertuigen of hun onderdelen. Dit zou onze overheid toelaten om terzake kennis te verzamelen, wat er op termijn toe kan leiden dat de Minister van Leefmilieu bijkomende eisen of voorwaarden kan opleggen. De sector laat zich in deze context echter niet van haar mooiste kant zien. Ze schermen met de confidentialiteit van dergelijke gegevens, waardoor zij zelf niet op de hoogte zouden zijn van de schadelijke stoffen die de leveranciers van hun onderdelen gebruiken. Dergelijk totaal gebrek aan transparantie heeft echter tot gevolg dat werknemers en consumenten voor onbekende risico's worden geplaatst. Ook bij brand is het onaanvaardbaar dat zo weinig kennis beschikbaar is inzake schadelijke stoffen in auto-onderdelen.



en zo'n 150.000 oude auto's richting buitenland, vooral Afrika.



RECYCLAGE VAN AFGEDANKTE VOERTUIGEN

De negen levens van

Dat auto's tijdens hun carrière op de baan hun vervuiling veroorzaken, is niets nieuws. Maar ook na hun dood blijven ze voor vervuiling zorgen. Motorolie, remvloeistoffen, accu's, plastic, metaal, katalysatoren... alle afval uit een auto moet een bestemming krijgen. En er allemaal met dat afval moet gebeuren is in een wet vastgelegd. De regels gegoten door de Vlaamse regering. De opvolging van die wetgeving loopt het echter spaal. Wat afgedankte quasi-wrakken verdwijnen richting België, waar ze op het einde van het loopbaan gewoon geïmporteerd worden. Ook met de verwerking van de autowrakken in eigen land blijven, loopt het één en ander anders. **Esmeralda Borgo** neemt je mee uit

Wanneer je een nieuwe auto koopt, is de handelaar verplicht om je oude, gratis te aanvaarden. Hij zal je van aanvaarding overhandigen. Vervolgens is hij verantwoordelijk dat je afgedankte auto wordt afgevoerd naar een erkend centrum. Dit erkend centrum overhandigt een "certificaat van vernietiging" aan de handelaar.

Indien je geen nieuwe auto koopt, kan je het wrak afgeven bij een erkend centrum of een vergunde sloper. De handelaar is echter niet noodzakelijk verplicht. De wet voorziet voorlopig slechts een 1 tegen 1 terugnameplicht, d.w.z. dat de handelaar enkel verplicht is om een autowrak te aanvaarden indien daar de verkoop van een nieuwe wagen tegenover staat. In de toekomst gaat dat waarschijnlijk veranderen, maar zeker is dat nog niet.

Veel autoslopers overtreden de regels bij het afbreken van afgedankte auto's



'N GELUKKIGE EN 660-VRIJE
GEMEENTE GEWENST!



geval vallen die onder de regels die gelden bij de uitvoer van afvalstoffen. Maar dan moeten ze wel als dusdanig "beschouwd" worden, m.a.w. moet de hierboven vermelde procedure gevolgd worden, wat in de praktijk voor deze wagens niet gebeurt. Meer nog, de zgn. tweedehandse wagens blijken in de praktijk ook volgestouwd te zijn met zetels, huisraad, frigo's, afgedragen kledij en zelfs takkenbossen. Dit zou zelfs mee aan de oorzaak van de felle vuurontwikkeling hebben gelegen bij de brand in het autoschip "Silver Ray" in mei dit jaar.

En wat met de ongeveer 250.000 afgedankte wagens die in eigen land blijven?

Sinds november 2001 voert OVAM gerichte toezichtsacties uit op de naleving van de VLAREA bepalingen inzake afgedankte voertuigen. Tussen november 2001 en augustus 2002 werden bij 70 verwerkingsbedrijven 1000 afgedankte voertuigen gecontroleerd. 77% van de gecontroleerde afgedankte voertuigen waren niet binnen de daarvoor bepaalde termijnen ingeleverd bij erkende centra of niet verwerkt bij het erkend centrum of de shredderinstallatie zoals voorgeschreven door VLAREA. Nadat de OVAM hiervoor maatregelen trof (verplichte afvoer van wrakken naar erkende centra of verbod tot verdere verwerking), werd dit

door 16% van de gecontroleerde bedrijven genegeerd. Deze werden tenslotte geverbaliseerd. Tijdens de controles heeft OVAM ook het naleven van VLAREM nagegaan. Bij 23% werden overtredingen vastgesteld.

In de eerste helft van 2002 werden zo'n 42.000 afgedankte voertuigen geregistreerd in erkende centra en men hoopt eind december uit te komen op zo'n 60.000. Als deze tendens klopt dan zouden we dit jaar dus uitkomen op 15% van de wrakken die in België blijven. Voor de resterende 85% valt het sterk te betwijfelen dat de bepalingen van VLAREM in verband met de verplichting tot gehele of gedeeltelijke nuttige toepassing van autowrakken worden nagekomen.

Recyclage auto's onbeduidend

Op haar website erkent Febelauto – de belangenorganisatie van autoafbrekers – dat zo'n 90% van een wrak uiteindelijk in de shredderinstallatie terecht komt. Van hergebruik is dus nauwelijks sprake. Ook is de "nuttige toepassing" van de restfractie nog ver te zoeken: het grootste deel van het shredderafval wordt gewoon gestort. Voor dit milieuschadelijke shredderafval kan men van een vermindering van de milieuheffing genieten tot zelfs 25%!

Hoe verder?

Febelauto erkent dat er problemen zijn met de traceerbaarheid van de voertuigen. De sector is er zich ook van bewust dat het vernietigingscertificaat dat wordt afgeleverd door de erkende centrale weinig gevolgen heeft. De houder van het vernietigingscertificaat krijgt geen enkele incentive. Een kostenbewuste consument die z'n auto kwijt wilt, zal dit sneller doen op de lucratieve tweedehandsmarkt waar hij er nog een kleinigheid voor krijgt, dan op de officiële wijze, waar hij er in het voor hem meest ongunstige geval, nog voor moet betalen. Hij krijgt dan immers alleen maar een bewijs van aanvaarding zonder verdere gevolgen.

BBL meent dat met de invoering van een statiegeldsysteem een dergelijk probleem eenvoudig kan worden opgevangen. Dit statiegeld zou kunnen gekoppeld worden aan het inschrijvingsbewijs of het identificatienummer van de wagen. Pas na aflevering van een vernietigingscertificaat door een erkend centrum zou het statiegeld terug vrijgegeven worden aan de laatste eigenaar. Het voordeel daarvan zou zijn dat de uitvoer van



Jaarlijks vertrekken zo'n 150.000 oude auto's richting buitenland, vooral Afrika.



wrakken naar ontwikkelingslanden zal verminderen. Dit komt een milieuvriendelijke verwerking én een hogere tewerkstelling in eigen land ten goede. Samenwerking tussen federale overheid en gewesten is hier onontbeerlijk. Ook de verwijderingsbijdrage van 45 euro die in Nederland wordt geïnd bij aanvraag van een ken-

tekenbewijs is een interessant instrument. Wanneer de auto-eigenaar zich van de wagen ontdoet, krijgt hij een vrijwaringsbewijs. Dit vrijwaringsbewijs ontheft de eigenaar van zijn belasting en andere wettelijke verplichtingen (zoals verzekering) betreffende die auto.

Eén en ander past in de bepalingen van de Europese Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken. Deze richtlijn voorziet dat uiterlijk op 1 januari 2006 hergebruik en nuttige toepassing voor alle autowrakken tenminste 85% moet bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Hergebruik en recyclage moeten dan tenminste 80% bedragen van het gemiddelde voertuiggewicht. Op 1 januari 2015 wordt dit 95%, respectievelijk 85%. Richtlijn 2000/53/EG is een minimumrichtlijn. Dat wil zeggen dat, in tegenstelling tot harmonisatierichtlijnen die in de eerste plaats een gelijkvormige markt beogen, lidstaten verregaande maatregelen kunnen treffen. In de VLAREM herzieningen voorziet Vlaanderen iets kortere deadlines. BBL pleit in die context ook voor minimum recyclagepercentages te voorzien voor een aantal materiaalsoorten. De federale overheid plant nu ook verregaande bepalingen om afvalpreventie te stimuleren. De federale leefmilieubevoegdheden bij de omzetting van de richtlijn slaan op de voorwaarden om

voertuigen op de markt te mogen brengen, en op een aantal informatieverplichtingen die men moet verstrekken aan potentiële kopers van een voertuig en die men moet opnemen in het reclamemateriaal. De voorwaarden voor het op de markt brengen van voertuigen zijn enerzijds bepaalde coderingsnormen of aanduidingen die op onderdelen en materialen dienen vermeld te worden, zodat deze later gemakkelijker hergebruikt of gerecycleerd kunnen worden. Anderzijds is er een luik preventieve maatregelen ter voorkoming van afval en schade aan het leefmilieu na afdanking. De preventieve maatregelen omvatten enerzijds een aantal verbodsbepalingen over het gebruik van zware metalen (kwik, lood, zwaarbaar chroom en cadmium) als maatregelen die producenten en importeurs dienen aan te zetten tot het voeren van een doorgedreven preventiepolitiek bij het ontwerpen van voertuigen. Het ontwerp KB voorziet mogelijkheden om op termijn het gebruik van andere gevaarlijke stoffen in voertuigen te verminderen,

de recyclagemogelijkheden te verhogen en het gebruik van gerecycleerd materiaal in voertuigen te bevorderen. Hiervoor zouden producenten gegevens moeten verzamelen over ondermeer het gebruik van schadelijke stoffen in voertuigen of hun onderdelen. Dit zou onze overheid toelaten om terzake kennis te verzamelen, wat er op termijn toe kan leiden dat de Minister van Leefmilieu bijkomende eisen of voorwaarden kan opleggen. De sector laat zich in deze context echter niet van haar mooiste kant zien. Ze schermen met de confidentialiteit van dergelijke gegevens, waardoor zij zelf niet op de hoogte zouden zijn van de schadelijke stoffen die de leveranciers van hun onderdelen gebruiken. Dergelijk totaal gebrek aan transparantie heeft echter tot gevolg dat werknemers en consumenten voor onbekende risico's worden geplaatst. Ook bij brand is het onaanvaardbaar dat zo weinig kennis beschikbaar is inzake schadelijke stoffen in auto-onderdelen.

MEER MIDDELEN VOOR PROMOTIE DUURZAAM GEDRAG IN DE MASSAMEDIA

Taks op reclame moet leiden tot meer reclame

Tekst: Esmeralda Borgo

Op 30 november lanceerde BBL een wetsvoorstel voor een belasting op reclame-inkomsten. Met de middelen die hierdoor vrijkomen, kan een fonds worden opgericht, waarmee sensibilisatie- en informatiecampaagnes voor duurzame ontwikkeling kunnen worden gefinancierd. 30 november valt niet toevallig samen met de niet-winkeldag: de dag waarop wereldwijd aan de hand van ludieke acties wordt herinnerd aan ons overmatig consumptiegedrag. Op die dag doen organisaties uit verschillende landen, van de Verenigde Staten tot Japan, een oproep om niet te gaan winkelen, uit protest tegen de cultuur van "steeds meer". De dag heeft vooral een symbolisch karakter en wil de consument even doen stilstaan bij de gevolgen van de Westerse consumptievraag voor het milieu en voor de mondiale verschillen tussen rijk en arm.

De werking van de heffing op reclame is op zich erg eenvoudig. Op elke reclameboodschap op radio, tv of in de cinema, op elke advertentie in tijdschriften zou een kleine taks geheven worden. Gezien de hallucinante bedragen die jaarlijks aan reclamecampagnes besteed worden, zal de taks heel wat opbrengen. De opbrengsten daarvan komen terecht in een grote pot, die dan opnieuw gebruikt wordt om sensibiliseringscampagnes op te zetten. Belangrijk punt hierbij is dat de – nu al slabbakkende – reclame- en publicatiewereld niet getroffen zal worden door de heffing. Immers, al de inkomsten van de heffing stromen rechtstreeks naar hen terug, gezien de overheid haar sensibiliserende boodschap via dezelfde kanalen kwijt moet: we willen immers het brede publiek bereiken. Reclame voor duurzame producten (bv. producten met een milieukeur, of biologische voeding) wordt in ons voorstel vrijgesteld van de taks.

Het door de federale regering in 2000 goedgekeurde Plan Duurzaam Ontwikkeling staat bol met doelstellingen voor een duurzamere consumptie. Producten afkomstig van biologische landbouw moeten een marktaandeel van 4% tegen 2003 bereiken. Ons voedingspatroon moet evenwichtiger – lees: met een groter aandeel van groenten – zijn. Het marktaandeel van producten met een keurmerk voor sociaal verantwoorde

productie moet stijgen. De aankoop van producten met een Europees ecolabel moet gestimuleerd worden. Het energieverbruik van de gezinnen moet tegen 2010 met 7,5% verminderen. Gezinnen moeten gesensibiliseerd worden om overmatige schuldenlast te vermijden. En zo gaat het plan verder. De federale overheid heeft heel wat intenties om ons koopgedrag ten gunste te beïnvloeden. Maar de nodige sensibilisatiecampagnes komen zeer moeizaam of zelfs nauwelijks van de grond. In het beste geval worden de reeds overtuigden nogmaals overtuigd. Het brede publiek wordt echter niet bereikt. Daarvoor moet men beroep doen op alle massamedia, van commerciële televisiezender tot dagblad. Als er al overheidsboodschappen worden gelanceerd in de massamedia over afvalpreventie of energiebezuiniging, dan vallen die veelal in het niets in vergelijking met de grootschalige en dure reclamecampagnes die de grote multinationals zich kunnen veroorloven. En bijgevolg wordt het brede publiek via televisie, radio en tijdschrift hoofdzakelijk geconfronteerd met reclameboodschappen die in klank en beeld oproepen tot steeds meer consumptie. Er wordt een kunstmatige behoefte gecreëerd naar producten waar we anders nooit aan zouden denken. Om er bij te horen moet men mooi, gezond en jong zijn, en de reclame toont ons wat we allemaal moeten kopen om dat "ideaal" te bereiken: een auto om "zich veilig te voelen", een vliegtuigreis om "de wereld te veroveren", airconditioning om "zich behaaglijk te voelen", sigaretten "om sociaal erbij te horen". Zelfs milieu is tegenwoordig hip en ook dat weten de reclamemakers handig uit te spelen, in vele gevallen onterecht. Het valt sterk te betwijfelen dat stookolie milieuvriendelijker is dan gas! En zo houdt reclame de consumptie-maatschappij draaiende...

30 november was bijgevolg voor BBL en het NBV een geschikte gelegenheid om aan enkele parlementairen te vragen een wetsvoorstel in te dienen voor een belasting op de reclame-inkomsten. Wat de resultaten van de actie waren, was nog niet bekend toe Milieurama ter perse ging. Misschien merkt u binnenkort iets als u volop met boodschappen van "duurzaam nut" rond de oren wordt geslagen.



Met deze advertentie protesteerde PETA tegen bontmantels, feat. Sophie Ellis-Bextor, een model. En ja, de vos is echt dood.

OVERHEID MOET VLAAMSE MILIEUHOUDING NIET AFSCHAFFEN, WEL HERVORMEN

Ontwikkeling Vlaamse milieutechnologie sterft stille dood

De Vlaamse Milieuholding (VHM) is een van de schaarse Vlaamse instrumenten om risico-investeringen voor milieutechnologie in bedrijven te stimuleren. De beslissing van de Vlaamse regering om de VHM af te schaffen, maakt het voor Vlaamse bedrijven nog minder interessant om te investeren in hoogtechnologische oplossingen voor milieuproblemen. Er moet meer geld komen voor onderzoek en ontwikkeling van milieutechnologieën. En de Vlaamse Milieuholding moet niet afgeschaft, maar hervormd worden, vindt **Bart Martens**.

Het huidige milieubeleid is vooral gestoeld op een "command-and-control"-strategie. Dat betekent concreet dat de overheid onderzoekt wat binnen een industriële sector de best beschikbare technologie is, en daaruit voorwaarden stelt waarbinnen die sector moet opereren. Probleem met deze klassieke aanpak is dat de regels vaak al achterhaald zijn nog voor ze in voege treden. De ontwikkelingen op technologisch vlak gaan nu eenmaal een pak sneller dan het ambtelijk apparaat kan bijhouden: van de milieutechnologie die in 2015 operationeel zal zijn, zal er 50% nieuwe technologie zijn. Verder is deze aanpak niet stimulerend voor technologische innovatie en zet ze bedrijven in het geheel niet aan om verder te gaan dan wettelijk vereist is. Bedrijven die de wettelijke doelstellingen bereikt hebben, gaan geen extra investeringen doen om hun milieuvervuiling verder tegen te gaan.

Binnenkort achterhaald

Het jongste jaarverslag "Luchtkwaliteit" van de VMM is tot een aantal merkwaardige conclusies

gekomen. De luchtkwaliteit in Vlaanderen is – volgens de huidige normen – niet slecht. Voor heel wat vervuilende stoffen is de situatie beter dan een paar jaar geleden. Maar toch. Binnenkort treden een aantal strenge Europese normen in werking. Met het huidige beleid zullen die nooit gehaald worden. Ook voor CO₂, het belangrijkste broeikasgas, gaat Vlaanderen het heel erg moeilijk hebben om de internationale doelstellingen te halen. Vlaanderen moet 7,5% minder CO₂ uitstoten tegen 2010, vergeleken met 1990. Maar momenteel zitten we aan een stijging van 10% t.o.v. 1990. Er zal dus een revolutie moeten plaatsvinden om die doelstellingen te kunnen halen.

Vlaamse Milieuholding hervormen in plaats van afschaffen

Met het "voorontwerpdecreet tot herstructurering van de Vlaamse Milieuholding (VMH)" dat net voor het zomerreces door de Vlaamse regering werd goedgekeurd, zette de Vlaamse Regering de eerste stappen voor de ontmanteling van de VMH. Die was ondermeer opgericht met het doel risico-

investeringen in milieutechnologie mogelijk te maken. Door de voorgestelde hervormingen zullen aandelen van de Vlaamse overheid in de VMH in een aantal VMH-dochters zoals Aquafin en Indaver worden ondergebracht bij de Vlaamse Participatiemaatschappij. Andere participaties zullen worden "geprivatiseerd". Bovendien ligt het in de bedoeling van de Vlaamse regering om de aandelen in de overblijvende VMH-dochters af te bouwen tot een blokkeringsminderheid, die de Vlaamse overheid nog wel in staat stelt om bepaalde beslissingen af te blokken, maar niet om werkelijk aan de kar te trekken en mee aan agenda-setting te doen. Door de aandelen onder te brengen bij de Vlaamse Participatiemaatschappij – die onder de bevoegdheid van de minister voor economie valt – wordt bovendien een rechtstreekse aansturing vanuit de minister bevoegd voor leefmilieu onmogelijk. De voormalige VMH-dochters zullen met andere woorden onder een structuur gebracht worden die uitsluitend vanuit economisch oogpunt beheerd zal worden. Door deze ontwikkeling wordt het in de toekomst veel moeilijker voor Vlaanderen om te investeren in innovatieve technologieën, waar dikwijls nog vele marktrisico's aan verbonden zijn.

Middelen voor onderzoek en ontwikkeling van milieutechnologie omhoog

Ook de middelen die Vlaanderen ter beschikking stelt voor het subsidiëren van onderzoek en ontwikkeling van innoverende milieutechnologieën zijn bedroevend laag. Dat bleek onlangs nog uit een verslag van de Europese Commissie. België geeft zo'n 55 maal minder subsidies voor onderzoek naar milieutechnologie dan de gemiddelde Europese lidstaat. Het gevolg van dergelijke politiek is dat ons land systematisch de boot mist op het vlak van innovatie op – bijvoorbeeld – energiegebied. Terwijl brandstofcellen en waterstof-technologie door vele energie-experts als de toekomst worden gezien op energiegebied en Europees commissaris voor wetenschapsbeleid Busquin een steunprogramma voor onderzoek naar waterstof en brandstofcellen op gang trekt, gaat in Vlaanderen door het ontbreken van een doeltreffend innovatiebeleid een bedrijf als Zetek-Power over de kop. We riskeren daardoor een fiasco zoals met de windenergie gebeurde. Hoewel Vlaanderen in 1985 koploper was op dit gebied kwam de ontwikkeling hier bij ons door een gebrek aan flankerend beleid volledig tot stilstand. Ondertussen bleef de Deense regering de windenergiesector ondersteunen. Inmiddels werken in Denemarken, een land met evenveel inwoners als België, 30.000 mensen in de wind-industrie, vergelijkbaar met het aantal werknemers in de Belgische auto-industrie.

Stilstaan is in dit geval duidelijk achteruitgaan. De oude industrieën niet vervangen door nieuwe, duurzamere industrietakken, maakt dat ons land het steeds moeilijker zal krijgen de milieukwaliteit te blijven garanderen. ■



Ooit was Vlaanderen koploper in de ontwikkeling van windenergie, nu staan we nergens meer. Reden hiervoor is onder meer het ontbreken van enige stimulansen voor onderzoek en ontwikkeling.

30.000 voetbalvelden wachten op verkaveling

Tekst: Erik Grietens

De laatste 10 jaar werd in Vlaanderen meer dan 40.000 hectare open ruimte volgebouwd met woningen, bedrijven, kantoren, winkels,... Ondanks de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen lijkt in die evolutie niet snel verandering te komen. Door een nieuwe omzendbrief van Vlaams minister voor Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen wordt het veel makkelijker om in de toekomst woonuitbreidingsgebieden te verkavelen. Daardoor dreigen opnieuw verschillende waardevolle open ruimtes op de schop te gaan.

De zogenaamde woonuitbreidingsgebieden zijn in principe bedoeld als reservaruimte voor woningbouw. Als er geen ruimte meer voorhanden is in het "gewone" woongebied, kunnen ze verkaveld worden. In de praktijk zijn veel van die woonuitbreidingsgebieden interessante open ruimtes die door de landbouw gebruikt worden of in de loop der jaren uitgegroeid zijn tot waardevolle stukjes natuur.

Om te onderzoeken of er sowieso behoefte is aan het bebouwen van die reservaruimte, moest door elk gemeentebestuur tot voor kort een zogenaamde woningbehoeftenstudie worden opge maakt. Daarin moet onderzocht worden hoeveel ruimte er nog is binnen de gewone woongebieden en hoe groot de vraag is naar bijkomende woningen in de gemeente, vertrekkend van de eigen bevolking (dus zonder rekening te houden met stadsvlucht e.d.m.). Die woningbehoeftenstudies

waren de voornaamste rem op het ongebreideld verkavelen van woonuitbreidingsgebieden. Met de nieuwe omzendbrief zal die rem wegvallen aangezien voor het verkavelen van de meeste woonuitbreidingsgebieden geen woningbehoeftenstudie meer moet worden opgemaakt.

Nog 30.000 voetbalvelden

Hoewel er geen algemene Vlaamse cijfers bestaan over de resterende oppervlakte in de gewone woonzones blijkt uit verschillende gemeentelijke woningbehoeftenstudies dat er helemaal geen gebrek is aan woonkavels. Zo zijn er in Zwijndrecht nog 2.400 bouw kavels aanwezig, in Mechelen 4.200, in Sint-Katelijne-Waver 2.800, in Aalst 9.900, in Alveringem 200, in Ninove 4.000, Evergem 6.450 en in Maaseik 4.200. In 8 van de 308 Vlaamse gemeentes zijn er dus al meer dan 34.000 bouw kavels voorhanden.

Op zich is het trouwens zeer verwonderlijk dat er geen algemene Vlaamse cijfers bestaan over de nog bruikbare oppervlakte in woonzones. Dat is immers basisinformatie om een goed ruimtelijk beleid te kunnen voeren. Hoe kan immers bepaald worden hoeveel bijkomende bouwgronden er nodig zijn, als men niet eens weet hoeveel woonkavels er nog braak liggen? Ook de gemeentebesturen houden hierover amper informatie bij. Zo beschikken twee derde van de Vlaamse gemeenten niet over een inventaris van de onbebouwde bouwgronden in hun gemeente. Nochtans zijn alle gemeentes wettelijk verplicht om zo'n inventaris op te maken, ze krijgen er zelfs subsidies voor.

Huidige verkavelingstrend in strijd met Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat in 1997 door regering en parlement werd goedgekeurd, geeft de krachtlijnen aan voor de toekomstige ontwikkeling van de ruimte in Vlaanderen. Het structuurplan streeft naar een "open en stedelijk Vlaanderen": de steden en dorpscentra moeten aantrekkelijk worden en blijven om in te wonen, te werken en te winkelen. Tegelijkertijd moet de open ruimte zo goed mogelijk bewaard blijven en moeten natuur en bos meer kansen krijgen. Meer concreet stelt het Structuurplan dat minstens 60% van de nieuw te bouwen woningen moeten opgetrokken worden in stedelijke gebieden, maximaal 40% in de dorpskernen van het buitengebied. In het Structuurplan is vervolgens vastgelegd welke gemeentes "stedelijk" zijn en welke gemeentes tot het buitengebied behoren. Ongeveer de helft van de Vlaamse gemeenten zijn daarbij aangeduid als groot-, regionaal- of kleinstedelijk gebied.

Uit een recente studie van de universiteit van Leuven blijkt dat er nog een enorme oppervlakte aan onbebouwde ruimte in de woonuitbreidingsgebieden voorhanden is. Voor gans Vlaanderen gaat het om meer dan 16.000 hectare: dit is de oppervlakte van meer dan 30.000 voetbalvelden! In de provincie Oost-Vlaanderen liggen nog de meeste onbebouwde woonuitbreidingsgebieden (ongeveer 4.200 ha), in de provincie Vlaams-Brabant de minste (zo'n 2.100 ha).

De verdeling van onbebouwde woonuitbreidingsgebieden tussen stedelijke gebieden en het buitengebied is ongeveer gelijk: in de stedelijke gebieden zijn er ongeveer 8.100 hectaren onbebouwde woonuitbreidingsgebieden aanwezig, in het buitengebied 8.200 hectaren. De afgelopen vijf jaar werden echter méér woonuitbreidingsgebieden verkaveld in het buitengebied (930 ha) dan in het stedelijk gebied (850 ha). De verkavelingstrend van de afgelopen jaren gaat dus regelrecht in tegen de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In feite wordt de doelstelling van het RSV volledig omge-



draaid: 60% van de verkavelingen in woonuitbreidingsgebieden liggen in het buitengebied, 40% in stedelijk gebied.

Nieuwe omzendbrief verklaart woonuitbreidingsgebieden vogelvrij

Ondertussen werd door de regering een nieuwe omzendbrief van Vlaams minister voor Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen goedgekeurd. Met die omzendbrief zal het in de toekomst veel makkelijker worden om woonuitbreidingsgebieden te verkavelen. Zo stelt de omzendbrief dat geen woningbehoefte studie meer moet er opge maakt worden voor een woonuitbreidingsgebied dat aansluit bij een dorpskern in het buitengebied, als het woonuitbreidingsgebied inbreidingsgericht is. Die woningbehoefte studies waren tot nu toe de enige rem op het ongebreideld verkavelen van woonuitbreidingsgebieden. De meeste woningbehoefte studies toonden immers aan dat er helemaal geen gebrek is aan bouwgronden in het gewone woongebied. In de omzendbrief wordt bovendien nergens verduidelijkt wat juist verstaan wordt onder "inbreidingsgericht" en "aansluiten bij". Het niet zo fraaie verleden van de ruimtelijke ordening toont aan dat vage regels door een doorsnee gemeentebestuur altijd maximaal worden geïnterpreteerd om toch maar een bouw- of verkavelingsvergunning te kunnen afleveren. Ruimtelijke ordening was en is helaas nog steeds een belangrijk wingewest voor politiek dienstbetoon. Dat was in het verleden onder meer het geval met de toepassing van de opvulregel. Die opvulregel bepaalde dat de ruimte tussen twee gebouwen in landbouwzone (waar geen woningen mogen gebouwd worden) toch mocht gebruikt worden om een woning op te trekken, als de ruimte tussen de bestaande gebouwen niet meer dan vijftig meter bedraagt. Die opvulregel, die oorspronkelijk bedoeld was als een uitzondering, werd al snel een algemene regel en werd – door het politiek dienstbetoon – véél ruimer toegepast dan aanvankelijk bedoeld. De te ruime toepassing van de opvulregel lag mee aan de basis van de enorme lintbebouwing in Vlaanderen. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de lintbebouwing in Vlaanderen is uitgegroeid tot een lint van meer dan 6.000 kilometer, even lang als de Chinese Muur! Deze geschiedenis dreigt zich nu te herhalen. Door het politiek dienstbetoon dre

WORDT HET BESSEMGEBIED VOLGEBOUWD?



Knotwilgen, hoogstamboomgaarden, weiden en houtsingels... Het Bessemgebied in Boechout is een landschappelijk pareltje. Toch dreigt ook hier ook de verkaveling.

gen heel wat overbodige woonuitbreidingsgebieden toch verkaveld te worden, waardoor opnieuw tal van waardevolle stukjes open ruimte zullen volgebouwd worden.

De omzendbrief gaat ook helemaal niet in op het probleem dat het merendeel van de gemeentes zelfs niet beschikt over een inventaris van onbebouwde bouwgronden. Het is onverantwoord dat gemeenten die geen wettelijk verplichte inventaris van onbebouwde bouwgronden bijhouden, toch een woonuitbreidingsgebied kunnen verkavelen zonder een woningbehoefte studie. Zonder zo'n inventaris kan immers onmogelijk achterhaald worden hoeveel bouwgrond er nog voorhanden is en wat dus de nood is aan eventuele bijkomende woonkavels.

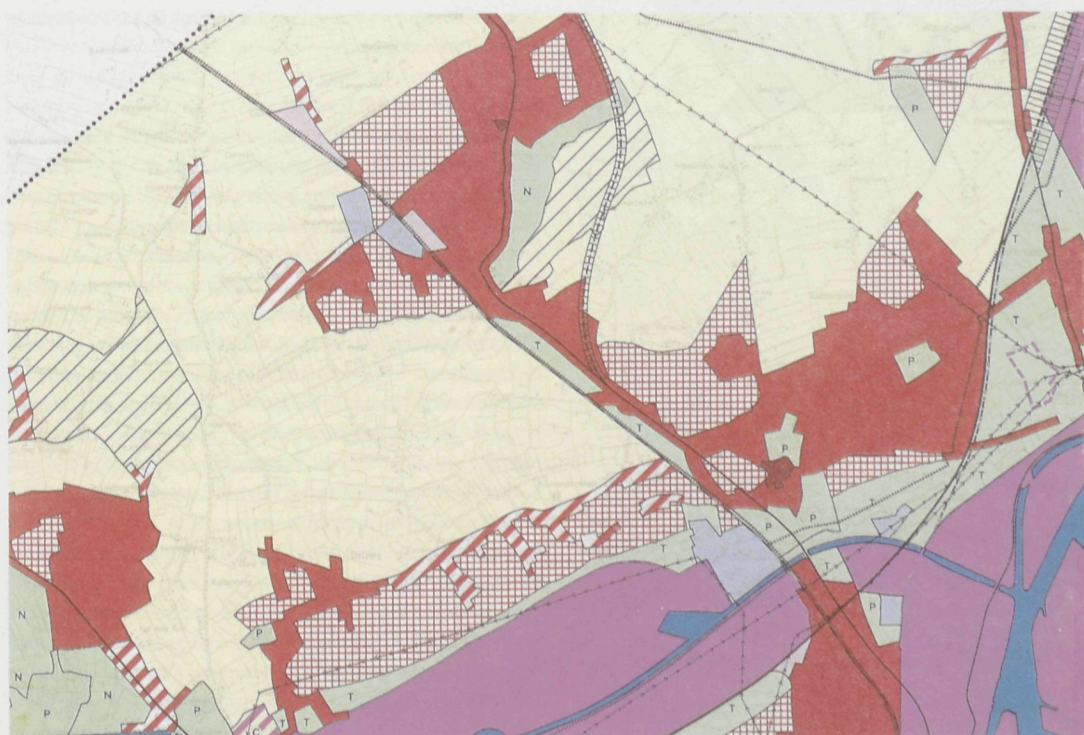
Verder stelt de omzendbrief dat woonuitbrei

dingsgebieden in gemeenten die als stedelijk gebied zijn aangeduid in het Structuurplan Vlaanderen, per definitie verkaveld kunnen worden zonder woningbehoefte studie. Dat lijkt op het eerste zicht logisch (om het wonen in de steden te stimuleren), maar ook in het stedelijk gebied is het verkavelen van woonuitbreidingsgebieden vaak problematisch. Dikwijls zijn woonuitbreidingsgebieden immers de laatste interessante open ruimtegebieden die intensief gebruikt worden door de omwonenden. Een goed voorbeeld daarvan is het "Bessemgebied" in Boechout, een verstedelijkte randgemeente van Antwerpen (zie kaderstukje).

Nood aan een heffing op onbebouwde bouwgronden

Uit de schaarse cijfers blijkt alvast dat er geen gebrek is aan bouwgronden in Vlaanderen. Een probleem is echter wel dat er te weinig bouwgronden verkocht worden. Dat heeft verschillende redenen: zo hebben nogal wat mensen één of twee bouwgronden in bezit voor hun kinderen. Ook heel wat vastgoedmakelaars hebben grote hoeveelheden bouwgronden in hun bezit, die vaak uit speculatieve overwegingen niet verkocht worden. Doordat er te weinig bouwgronden verkocht worden, ontstaat er een schaarste aan bouwgronden, waardoor de prijzen stijgen. Dat kan opgevangen worden door een heffing in te voeren op onbebouwde bouwgronden. Daardoor zullen eigenaars sneller geneigd zijn hun bouwgronden te verkopen, waardoor het aanbod aan effectief beschikbare bouwgronden zal toenemen en de prijzen kunnen dalen.

Tegelijk moet een beleid opgezet worden dat resoluut kiest voor "inbreiding" in de steden en de dorpskernen. Dat kan bijvoorbeeld door de aankoop en renovatie van bestaande woningen financieel te stimuleren via renovatiepremies. Alleen op die manier kunnen de steden en dorpskernen geherwaardeerd worden en blijft de nog resterende open ruimte gespaard van verdere verkavelingen.



De oppervlaktes met rode vierkante arcering zijn woonuitbreidingsgebieden. Zo zijn er heel wat in Vlaanderen.

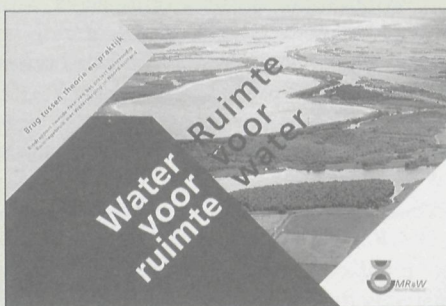
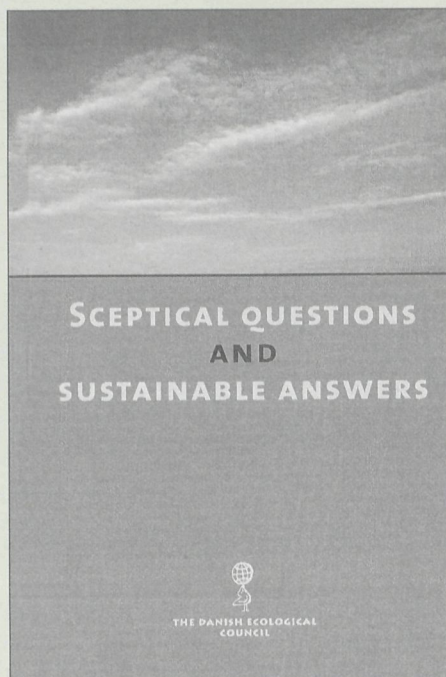
DE GROENE LEUGEN ONTKRACHT

Ongeveer een jaar geleden verscheen 'The skeptical environmentalist' van Bjorn Lomborg in Nederlandse vertaling. In dit boek trok de auteur van leer tegen de 'groene litanie', de foutieve, onheilsellende berichten over de toestand van het milieu. Lomborg meent immers dat het helemaal niet zo erg gesteld is met de natuur. Integendeel zelfs, het leven op aarde is er eerder op vooruitgegaan en hij bewijst dit aan de hand van een hele lijst statistieken. Het Kyoto-protocol en andere pogingen om het leefmilieu te redden, zijn niet alleen vreselijk duur maar ook totaal zinloos. Zijn betoog viel in goede aarde bij politici die niet hoog oplopen met de waarschuwingen van milieupartijen. De professor statistiek werd gelauwerd en is inmiddels hoofd van een nieuw Deens instituut ter evaluatie van het milieu. Maar er verscheen ook onmiddellijk kritiek op zijn betoog. Tijdschriften als Science en Scientific American waren minder enthousiast over 'The skeptical environmentalist'. Collega wetenschappers reageerden op de boodschap en de werkwijze van Lomborg. Het Danish Ecological Council besloot om het antwoord van twaalf onderzoekers uit verschillende takken van de wetenschap te bundelen. In 'Sceptical questions and sustainable answers', ontkrachten de wetenschappers, elk vanuit hun eigen vakgebied, de argumenten van Lomborg. In negen hoofdstukken komen volgende thema's aan bod: de voorraad van natuurlijke grondstoffen, klimaat en armoede, biodiversiteit, visvangst, klimaatveranderingen, transport, luchtvervuiling, chemische stoffen en het voorzorgsprincipe. Interessant zijn ook twee aparte hoofdstukken over de methode die Lomborg volgt en zijn relatie met de opiniemakers. Want Lomborgs boek had nooit zoveel ophef kunnen maken zonder hulp van de media. Grootste kritiek betreft zijn oneigenlijk gebruik van statistieken en subjectieve interpretatie van onderzoeksresultaten. Het is voor de lezer niet duidelijk op welke basis Lomborg de gegevens selecteerde. Lomborg lijkt alleen maar oog te hebben voor positieve berichten en informatie. Toen hij na het verschijnen van de Deense uitgave werd geconfronteerd met onderzoeksresultaten die zijn argumenten zwart op wit weerlegden, was dit voor hem geen reden om de Engelse heruitgave terdege aan te passen. In "sceptical questions, sustainable answers" worden talrijke voorbeelden gegeven van manipulaties, tegenstrijdigheden en foutieve conclusies. Anders dan het indrukwekkend aantal pagina's, noten en literatuurreferenties laat uitschijnen, lijkt Lomborg op een zeer onwetenschappelijke manier te werk te gaan. Hoe het dan kan dat iemand met zo weinig achtergrond en kennis op gebied van leefmilieu onmiddellijk zo'n groot gezag krijgt toebedeelt? Kare Fog stelt in een stuk over Lomborg en de opiniemakers dat het onderwerp zelf problematisch is. We hebben geen zekerheid over de economische, sociale en ecologische gevolgen van milieukwesties en beschikken over weinig meetbare resultaten. Schattingen kunnen sterk verschillen en de verleiding is groot om de cijfers te manipuleren. Als Lomborg zich had beperkt tot het aantonen van het gebrek aan kennis waarover we beschikken, was zijn kritiek zeer terecht geweest. Hij stelt zich echter op als een ware ziener, die op basis van een overvloed aan cijfers de waarheid presenteert. Reden genoeg dus voor een stevig debat. Maar het debat dat losbrak in 1998 naar aanleiding van artikelen van Lomborg in enkele nieuwsbladen, werd volgens Kare Fog niet op een eerlijke manier gevoerd. Interviews met wetenschappers met een tegengestelde mening, werden geweerd. De nieuwsmedia liep niet warm voor de opheldering van een complexe wetenschappelijke vraag. Kare Fog vertelt hoe de discussie werd vergiftigd en hoe Lomborg zijn tegenstanders provoceepte. Aangezien een gezonde discussie niet meer mogelijk is, lijkt de enige oplossing Lomborgs werk voor te leggen aan een panel van onafhankelijke onderzoekers. Kare Fog wijst op het gevaar van het dilemma van 'the doctors disagree' waarbij de leek het geloof in wetenschap en autoriteiten.

Lomborg verkoos de sociale scène boven de wetenschappelijke en wist de media handig te bespelen. Wat kan er geleerd worden van dit alles? Dat voorzichtigheid geboden is bij de interpretatie en het gebruik van statistische bronnen. Dat de

De milieubibliotheek van BBL

De milieubibliotheek van Bond Beter Leefmilieu is open elke maandag en dinsdag van 9u30 tot 12u30 en van 13u30 tot 16u30. Bezoekers maken best eerst een afspraak. We bieden je 19.000 boeken en 300 tijdschriften ter inzage aan, naast gratis brochures over een hele reeks thema's. Uitleenen kan niet, kopiëren wel. Schriftelijke en telefonische aanvragen en e-mail worden zo snel mogelijk beantwoord. Meer info bij Lieve Vandeneede op tel: 02.282.17.38, fax: 02.230.53.89, e-mail: milieu.bibliotheek@bbly.be, via onze website <http://www.bondbeterleefmilieu.be> kan je ons bibliotheekbestand raadplegen. De BBL-bib maakt deel uit van het Felnet-consortium. Zie www.felnet.be.



wereld van de natuurwetenschappen heel kwetsbaar is en zich maar met moeite kan verdedigen wanneer de integriteit in vraag wordt gesteld. Dat faire, sobere en evenwichtige standpunten binnen de nieuwsmedia niet de aandacht krijgen die ze verdienen. Juist daarom vond het Danish Ecological Council het noodzakelijk om een boek uit te geven als antwoord op Lomborgs discours. De auteurs vragen dan ook geen conclusies te trekken op basis van "The skeptical environmentalist" zonder ook "Sceptical questions, sustainable answers" te hebben gelezen.

Een gratis elektronische versie van het boek en meer informatie op: www.ecocouncil.dk.

Sceptical questions and sustainable answers. The Danish ecological council, 2002. 339 p. - ISBN: 8789843541 - Prijs: 54,15 euro

WATER VOOR RUIMTE - RUIMTE VOOR WATER

Over water en ruimte werd al heel wat geschreven bij onze Noorderburen. Dit rapport bundelt de onderzoeksresultaten van het project Meervoudig Ruimtegebruik met Waterberging Noord-Holland. Drie kernvragen zijn aan de orde: welke vormen van ruimtegebruik kunnen gecombineerd worden met waterberging? Op welke wijze kunnen functiecombinaties worden gerealiseerd? Wat is de verwachte effectiviteit? Het onderzoek richt zich uitsluitend op een niet-stedelijke situatie en werd uitgevoerd door een alliantie van de provincie, waterschappen en studiebureaus. Maatschappelijke organisaties en eigenaars participeerden in werkgroepen en er werd zoveel mogelijk gezocht naar een maatschappelijk aanvaardbare oplossing. Concreet wordt onderzocht welke inrichtingsmodellen mogelijkheden bieden voor seizoensberging, piekberging, voorraadberging en noodberging. Ook juridische instrumenten komen aan bod. Tot slot brengt de uitgave nog een synthese van de vier deelprojecten: boeren met water, water en recreatie, water en natuur en water in de rand rond de stad. In een volgende fase van het onderzoek zal de verzamelde kennis via enkele voorbeeldprojecten in praktijk worden omgezet.

Water voor ruimte - ruimte voor water: brug tussen theorie en praktijk. Provincie Noord-Holland, MR&W, Habiforum, 2002. 40 p.

ISBN: 9037604927 - Prijs: 50 euro

Te bestellen bij: Habiforum, tel. 0031.182.54.06.55, info@habiforum.nl, www.habiforum.nl

DE KROON OP HET WERK

"De kroon op het werk" is een uitgave in het kader van het programma 'Leren voor duurzaamheid' (2000-2003). Dit programma wil via leerprocessen een bijdrage leveren aan de opbouw van een leefbare, duurzame samenleving. Met de term 'leren' wordt niet enkel aan educatie gedacht. Leren omvat hier ook communicatie, het aangaan van een maatschappelijk debat, het bevorderen van participatie en informatie-uitwisseling. Het beeld van de kroon wordt gebruikt om het thema te visualiseren. De metalen buitenkant staat voor de kennis die bij de individuen aanwezig is. Het fluweel langs de binnenzijde vertegenwoordigt het geheel aan normen en waarden. De vijf vraagstukken: betrokkenheid van burgers, leefomgeving hier en nu, leefbaarheid daar en straks, duurzaam ondernemen en leven lang leren, vormen de punten van de kroon. De kroonjuwelen tenslotte, symboliseren de mogelijke oplossingen. Met dit beeld van de kroon als uitgangspunt werd aan enkele wetenschappers gevraagd naar hun visie op de rol van leerprocessen in het streven naar een duurzame samenleving. In 'De kroon op het werk' worden de acht essays gebundeld. Elke essayist legt, naargelang de discipline waarin hij of zij werkt, eigen klemtonen. Zo wordt in het eerste essay vooral belang gehecht aan communicatie, vrijheid en creativiteit van het individu. Er bestaat niet een

Tekst: Lieve Vandeneede

beste manier van leven of een beste visie. Belangrijk is dat we in staat zijn afwegingen te maken en om kunnen gaan met conflicterende normen. Duurzaamheid kan dienen als bron van inspiratie. Tegenover het niet gewenste 'instrumentele' leren dat leidt tot regels, sancties en conditionering, wordt het emancipatoir leerproces geplaatst. Het scheppen van ruimte voor alternatieve ontwikkelingen, betrokkenheid, nieuwe manieren van denken en diversiteit. Een tweede essay focust op het belang van waardesystemen. Waarden en normen beïnvloeden het gedrag. Mensen overtuigen dat een ander, meer duurzaam gedrag wenselijk is, kan maar indien men voldoende kennis heeft van de heersende waarden en normen. Begrip voor ieders waardesysteem, woordgebruik en zomeer, is nodig om te vermijden dat een boodschap volledig de doelgroep mist of slecht wordt geïnterpreteerd. Het belang van betrokkenheid en interactiviteit komt aan bod in het stuk over netwerkvorming. Netwerkorganisaties, gekenmerkt door een horizontale structuur, bieden ruimte voor dialoog en uitwisseling. ICT en internet zorgen voor een grote interactiviteit. Ondernemingen, NGO's en de overheid kunnen rechtstreeks met elkaar in contact staan voor het uitwisselen van informatie en het opzetten van acties. Andere essays gaan nog over corporate ownership, leven lang leren,... Net zoals het begrip duurzaamheid, kan 'leren voor duurzaamheid' op verschillende manieren geïnterpreteerd en ingevuld worden. Een overzicht van concrete acties en campagnes is terug te vinden op de website: www.lerenvoorduurzaamheid.info.

De kroon op het werk: de rol van leerprocessen in het streven naar een duurzame samenleving. Amsterdam: NCDO, 2002. 72 p.

Prijs: 3 euro

Te bestellen bij: NCDO, tel. 0031.20.550.35.55, www.ncdo.nl

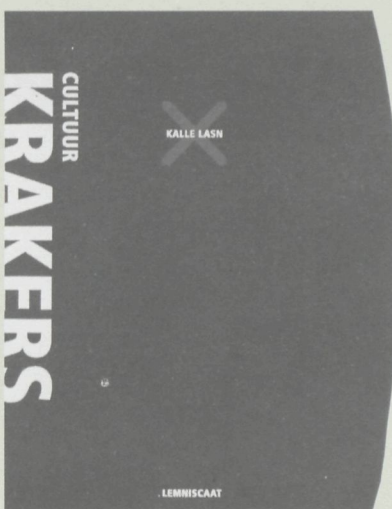
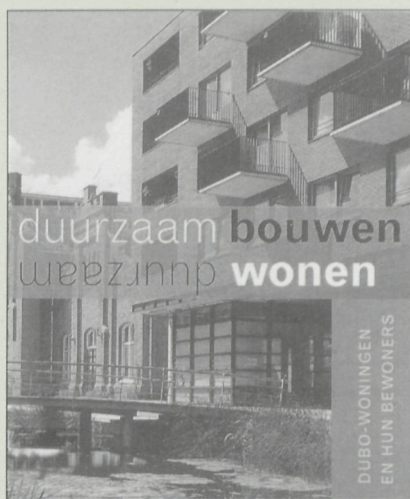
ONBEKEND MAAKT ONBEMIND

De ervaringen van bewoners van een duurzame woning kunnen een belangrijke bron van informatie zijn voor al wie gaat bouwen en verbouwen. Theorie en informatie worden omgezet in praktijk en helpen zo de drempel tot het toepassen van nieuwe milieuvriendelijke technieken en maatregelen te verlagen. In 1996 startte in Nederland het programma voorbeeldprojecten duurzaam en energiezuinig bouwen. Nu, zes jaar later worden de woningen van vijftien voorbeeldprojecten geëvalueerd. Aan 450 bewoners van de projecten werd gevraagd naar hun ervaringen met duurzaam wonen. De balans is positief. Ondanks het feit dat de bewoners bij de keuze van hun woning vooral gedreven werden door andere dan milieuarargumenten, geeft het merendeel te kennen bij een nieuwe keuze terug voor een duurzame woning te kiezen. De meeste bewoners zijn immers heel tevreden. Niet alleen omwille van de rationele argumenten: comfort, kostenbesparing en milieuwinst, maar ook omwille van de idee, het goed gevoel. Toch blijkt dat wanneer er enige hinder wordt ondervonden met afbreuk aan comfort of kwaliteit als gevolg, een systeem of toestel al snel wordt vervangen. Een verkeerde installatie, slecht onderhoud of foutief gebruik, blijken de voornaamste oorzaken bij het falen van een dubo-maatregel. Het tekort aan fatsoenlijke informatie is de grote boosdoener. Bewoners weten te weinig over onderhoud, werking en het waarom van ventilatietoestellen, lagetemperatuursystemen,... De vakmensen blijken al evenmin op de hoogte. Het zijn vooral de studie bureaus die beschikken over de nodige kennis. Het verspreiden van knowhow bij aannemers, installateurs en loodgieters, is onontbeerlijk bij het promoten van duurzaam bouwen. Tegelijkertijd dient een te grote techniciteit te worden vermeden. Niet het ventilatiesysteem op zich of de buizen van een vloerverwarming klinken aantrekkelijk. Wel het behaaglijke van een comfortabele temperatuur en frisse lucht zonder tocht. Tot slot wordt aan de producenten en leveranciers aangeraden aandacht te hebben voor de mankementen en oplossingen hiervoor te zoeken. Comfort komt immers nog altijd op de eerste plaats.

H. Bouwmeester. Duurzaam bouwen duurzaam wonen: dubo-woningen en hun bewoners. Bostel: Aeneas, 2002. 72 p.

ISBN: 9075365519 - Prijs: 22,50 euro

Te bestellen bij: Aeneas, Postbus 101, 5280 AC Bostel, mail@aeneas.nl



CULTUURKRAKERS

Eind jaren tachtig trachtte Kalle Lasn tevergeefs zendtijd te kopen voor een spot waarin de bedrieglijke reclame van een bosbedrijf werd aangeklaagd. Al gauw merkte hij dat er bij geen enkele zender of televisiestation plaats was voor boodschappen die indruisen tegen de belangen van grote sponsors. Samen met andere media-activisten startte hij een netwerk om de ondemocratische en gemonopoliseerde media aan te klagen. Het tijdschrift Adbusters werd opgericht. In zijn boek 'Cultuurkrakers' beperkt Kalle Lasn zich niet tot kritiek op de media. 'Cultuurkrakers. Een manifest tegen de ongebreidelde consumptiecultuur' prijkt er op de titelpagina. Die ongebreidelde consumptiecultuur wordt vertegenwoordigd door Amerika™, Amerika als handelsmerk. Hij schetst een wereld van manipulatie en bedrog, van automatisme en cynisme. Gebrainwashed door reclame, gekluisterd aan tv, overspoeld door geluiden en informatie, en ver verwijderd van de natuur en onze instincten. Met zijn beschrijving van het grote onbehagen vertelt de auteur niet zoveel nieuw. Maar hij laat het hier niet bij. Eens ontwaakt uit de wereld van het consumentenkapitalisme en er zich van bewust dat het ook anders kan, is revolutie een logische stap. Kalle Lasn gelooft ten volle in een cultuur 'met een hart en een ziel die niet commercieel is'. Als grote voorgangers ziet hij de Situationisten die zich in de jaren '50 en '60 afzetten tegen de mediacultuur en geloofden dat revolutie in het bereik lag van elke gewone mens. De vorm van actie voeren is ondertussen wel veranderd. Twee grote peilers van de cultuurkrakers zijn: demarketing en het ijveren voor een economie met ware kosten. Subverteren of het imiteren van een campagne maar de boodschap omdraaien, ontcoolen van merken, organiseren van campagnes, of gewoon assertiever, minder beleefd reageren wanneer je hinder ondervindt van een bepaalde bedrijfscultuur of politiek. Reageren kan op verschillende manieren. Van radio- en tv-campagnes verwacht Lasn het meest. Maar reageren kan ook in het dagelijks leven, bijvoorbeeld bij het bewust aankopen van voeding en kledij. De boodschap is dat veranderingen mogelijk zijn en elk op zijn terrein een stuk actie kan voeren. Je streeft niet alleen een betere wereld na, het doet je terug leven. Kalle Lasn brengt een vurig verhaal, vol overtuiging. Maar zijn relaas is soms wat te karikaturaal. Rijk versus authentiek en spontaan, de tv-verslaafde zombie versus de krachtige burger, cynisme versus idealisme. Het ligt dan ook in zijn bedoeling om wakker te schudden. Wellicht is een pakkend beeld hiervoor meer geschikt dan woorden.

Kalle Lasn. Cultuurkrakers. Rotterdam: Lemniscaat, 2002. 243 p.

ISBN: 9056373897 - Prijs: 19,95 euro

Meer info bij: Lemniscaat, 0031.10.206.29.29, info@lemniscat.nl, www.lemniscat.nl

OP ZOEK NAAR DE MOGELIJK ANDERE WERELD

Een andere wereld is ook de betrachting van Luc Vankrunkelsven. Hij start zijn boek met een overzicht van gebeurtenissen gedurende de afgelopen dertig jaar in enkele Zuid-Amerikaanse landen. De gevolgen van globalisering en concurrentie voor de Salvadoraanse koffieboeren, een lijst van natuurrampen in El Salvador, de strijd van de Sandinisten in Nicaragua,... Opsomming van feiten worden afgewisseld met korte gedichten, citaten van bevrijdingstheologen, gesprekken en beschouwingen. 'En toch... een andere wereld is mogelijk' brengt geen nuchtere analyses. Luc Vankrunkelsven beschrijft zelf zijn boek als de 'impressies van een aandachtige, wat partijdige toeschouwer'. De auteur is Norbertijn van Averbode en coördinator van Wervel, Werkgroep voor een rechtvaardige en verantwoorde landbouw.

Luc Vankrunkelsven. En toch... een andere wereld is mogelijk. Heeswijk: Dabar-Luyten, 2002. 192 p. - ISBN: 9064163898 - Prijs: 11,50 euro

Te bestellen bij: Luc Vankrunkelsven, tel. 016.35.58.05, lucvankrunkelsven@pi.be



Een integraal afvalbeheer met zicht op resultaat. Dat hebben wij steeds voor ogen.

Indaver staat garant voor een integraal en duurzaam beheer van afvalstoffen. Hierbij staan veiligheid, zorg voor milieu, kwaliteit en openheid voorop. Zo streven we naar een duurzame samenleving in een gezond leefmilieu, voor onszelf én voor de generaties die na ons komen.

Indaver, voor een duurzaam afvalbeheer

www.indaver.be

INDAVER