



[www.reddevoorkempen.be](http://www.reddevoorkempen.be)

RED DE VOORKEMPEN is al meer dan 40 jaar actief!

## NIEUWSBRIEF

### DOSSIER OOSTERWEEL

In het NIEUWSBLAD van 19/06/2013:

#### **‘Paperclip’ schuift op naar Borgerhout**

**In de MER-studie van het Oosterweeldossier wordt een variant van het BAM-tracé onderzocht waarbij de paperclip opschuift richting Borgerhout. Al weet niemand precies hoe het er zal uitzien.**

....

De BAM stelde daarom het studieconsortium ROTS aan voor de technische uitwerking van het basismodel. Zij verschoven de paperclip meer naar het zuiden, richting Borgerhout, ter hoogte van de waterzuivering.

.....

ROTS bracht nog enkele opvallende wijzigingen aan in de BAM-variant. De Oosterweeltunnels zullen niet naast elkaar liggen, maar boven elkaar en de brug over het Albertkanaal zou worden vervangen door een tunnel.

#### **Commentaar RdV:**

*In het Masterplan 2020 was er tot hiertoe altijd sprake van de afbraak van het viaduct te Merksem en de aanleg van een nieuwe brug over het Albertkanaal “omdat dit technisch niet anders zou kunnen”.*

*Bij de opmaak van het Plan Mer OOSTERWEEL hebben wij als RED DE VOORKEMPEN ondermeer voorgesteld:*

*- een scheiding te maken tussen het doorgaand verkeer en het stedelijk verkeer, om zoveel mogelijk weefbewegingen te vermijden (veiligheid, files, vervuiling...); deels reeds in kokers om lawaai en luchtvervuiling te beperken, ook reeds als eerste aanzet naar mogelijke overkapping van de ring;*

*- na de afbraak van het viaduct te Merksem geen nieuwe brug te bouwen over het Albertkanaal maar wel een tunnel, omdat een tunnel naar ons oordeel technisch wél moet kunnen.*

*Wat dit laatste betreft, is het studiebureau ROTS ons alvast bijgetreden.*

*Het toont (nogmaals) aan dat onze standpunten, ook technisch, degelijk zijn onderbouwd.*

### DOSSIER GOEDERENSPOOR

In het NIEUWSBLAD en DE STANDAARD van 19/06/2013:

**GOEDERENSPOOR IN LANGE BOORTUNNEL OF LANGS E313**

**Voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven komen nog slechts twee tracés in aanmerking. ‘Een gemiste kans om alle goederenvervoer in de stad ondergronds te krijgen’, zegt Jef Rombouts, geestelijke vader van het afgevoerde Ring-tracé.**

De dienst MER, een commissie van verkeersspecialisten, onderzoekt voor de Vlaamse overheid de technische haalbaarheid van vier tracés voor het goederenvervoer van en naar de haven. Het rapport zou samen met een nog op te stellen maatschappelijke kosten-batenanalyse eind dit jaar tot een definitieve keuze door de Vlaamse regering moeten leiden.

Begin juni voerde de dienst MER een zogenaamde ‘trechtering’ door: de bundeling met de R11, waarbij ook spoortunnels onder huizen gelegd zouden moeten worden, is te complex en wordt niet langer onderzocht. Iets wat in onder meer in **Mortsel, Wommelgem** en **Borsbeek** op gejuich zal onthaald worden. Maar ook het zogenaamde Ring-tracé, van Red De Voorkempen valt definitief af.

‘Ons voorstel volgt vanuit de haven de bestaande spoorlijn, gaat over de hogesnelheidslijn, om hierna onmiddellijk te bundelen met de Ring op niveau -1 tot aan het oud postgebouw van Berchem’, zegt Jef Rombouts, voorzitter van Red De Voorkempen, die het dossier al twintig jaar volgt. ‘Het tracé gaat hierbij onder het Albertkanaal door en loopt de hele tijd in een koker. In Berchem wordt afgebogen om parallel met goederenspoor L15 naar Lier te gaan in een aparte spoortunnel.’

‘De geplande werken aan de Ring bieden een historische kans om alle goederenvervoer, dat nu nog open en bloot op talud door de stad dendert, onder de grond te stoppen. Ook alle goederenvervoer richting Mechelen, Boom en Linkeroever zou hiervan gebruik kunnen maken. Dat zou vooral ‘s nachts heel wat rustiger zijn.’

Rombouts is ontgoocheld en ook een beetje boos omdat zijn tracé niet correct beoordeeld werd. ‘Men heeft zich gebaseerd op verkeerde plannen. Men kondigde in een tussentijds rapport hierover overleg aan met mij, maar dat is er nooit gekomen.’ Rombouts denkt dat de weg nu openligt om de lange boortunneloptie Merksem-Wommelgem-Lier naar voor te schuiven. Dat is voor de Voorkempen niet slecht, maar dreigt wel nefast uit te draaien voor de mensen in Merksem en Ekeren, waar de treinen volgens de huidige plannen nog niet in een tunnel zullen rijden.’

### **Commentaar RdV;**

#### **Wat voorafging:**

*- van 13/3/2012 tot 30/4/2012 werden de voorstellen van Infrabel in de verschillende gemeentehuizen ter inzage gelegd van de bevolking: nl het Lange Boortunnel tracé en het R11/L15 tracé.*

*Tijdens deze periode werden verschillende alternatieven ingediend.*

*- op 3/9/2012 heeft de dienst MER de Richtlijnen opgesteld voor verder onderzoek van de 2 tracé's, voorgesteld door Infrabel, en van nog 2 andere tracé's, ingediend tijdens de kennisgeving, nl het E313-tracé (ingediend door Vlaams volksvertegenwoordiger Bart Martens) en het R1 tracé (ingediend door vzw Red de Voorkempen).*

#### **Nieuwe beslissing:**

*Op 10/6/2013 heeft de dienst MER een trechtering doorgevoerd en 2 tracé's uitgesloten voor verder onderzoek, nl het R11/L15 tracé en het R1 tracé, op basis van volgend argument: “De hinder van beide tracé's zou kunnen gemilderd worden door (delen van) het tracé ondergronds te voorzien. Maar de keuze daarvoor zou leiden naar drie ondergrondse alternatieven, waarbij op het niveau van de trechteringsnota geen argumenten zijn om niet te opteren voor een geboorde tunnel die ‘in rechte’ lijn de verbinding maakt richting de lijnen 15 en 16”*

#### **Spelregels gewijzigd...**

*De genomen beslissing, zou op het eerste zicht logisch kunnen lijken, ware het niet dat de Plan Mer Cel tijdens de trechteringsfase het R1 tracé eenzijdig heeft gewijzigd door de nieuwe spoorlijn enkel maar te bundelen met de Ring tussen Borgerhout en Berchem, terwijl het ingediende tracé een bundeling met de Ring voorziet tussen Luchtbal en Berchem. De voordelen van het R1 tracé werden hierdoor grotendeels ontnomen. De wijziging zou gebeurd zijn om technische redenen: voorzien van wisselverbindingen.*

*Nochtans werd op 10/02/2012 een stedenbouwkundige vergunning verleend voor een ongelijkgronds wisselcomplex te Ekeren Oude Landen; momenteel enkel met een aansluiting op de huidige goederenspoorlijn L27A. Het MER van dit wisselcomplex vermeldt echter: “Op korte termijn zullen de lijnen L27A en L16A worden verbonden met de huidige spoorlijn 12”. In de plaats van aan te sluiten op de lijn 12 (reizigerslijn), had dit in de toekomst kunnen gebeuren op een nieuwe goederenspoorlijn via het R1 tracé. Eigenlijk dus geen wisselproblemen...*

*Tijdens een tussentijdse evaluatie van de Plan Mer Cel dd 7/05/2013 werd overeengekomen dat hieromtrent zou overlegd worden met de indiener, maar de vzw Red de Voorkempen heeft nooit iets gehoord.*

#### Kans gemist

*Door de weigering van de Plan Mer Cel om het R1 tracé nog verder te onderzoeken (op basis van ongegronde redenen), wordt de Stad Antwerpen een enorm voordeel ontnomen. Het R1 tracé verplaatst immers alle goederenvervoer per trein, dat thans op een talud, open en bloot, door de stad raast, naar een tunnel en koker naast de Ring. Het R1 tracé is tevens het enige tracé dat alle goederenvervoer per trein door de stad bundelt: niet alleen het vervoer richting Lier (zoals de andere tracé's), maar ook het goederenvervoer richting Mechelen, Boom en Linkeroever. Een enorme rust (vooral 's nachts) zou over de Stad zijn neergedaald...*

*Neen.dus.*



De vier tracés die oorspronkelijk in aanmerking kwamen. Blauw en oranje vallen af. Rood en groen blijven in de running.

### DOSSIER A102/E313/R11BIS

In het NIEUWSBLAD van 19/06/2013:

#### *Buurtcomité Het Rondpunt laat analyse opmaken*

#### **‘Onderzoek leert ons dat E313 ondergronds moet’**

Buurtcomité Het Rondpunt vindt op basis van een onderzoek dat de E313 ondergronds moet in Antwerpen. In die doorlichting, uitgevoerd door fysicus Ellie D’Hondt van de VUB, wordt gesteld dat de decibels van het verkeer ter hoogte van de rotonde op de grens van Wommelgem en Deurne veel intenser doordringen in de woonwijken dan gedacht.

Naar het voorbeeld van de bewoners van de Tuinwijk in Borgerhout, deed ook Lous Wijn van bewonersgroep Het Rondpunt, actief in grensgebied Deurne/Wommelgem, een beroep op fysicus Ellie D’Hondt om de geluidshinder in kaart te brengen.

‘Dankzij de technologie waarover we beschikken, kunnen geluidsmetingen heel eenvoudig gebeuren’, vertelt D’Hondt. ‘Onze resultaten zijn gebaseerd op 100.000 metingen.’

#### **Resultaat metingen**

De metingen gebeurden op weekdays tijdens de avondspits en op zaterdagochtend.

‘Eerste vaststelling is dat het geraas van de E313 en de rotonde continu door gaan’, zegt Ellie D’Hondt.

‘Het geluidsvolume is continu te hoog, tot 70 decibels. Dat is veel als je weet dat de Wereldgezondheidsorganisaties bij 55 decibels al van hinder spreekt.’

Andere vaststelling: de geluidshinder strekt zich veel verder uit dan de straten dicht bij de rotonde.

### **Oorzaak van stress**

‘En je mag niet vergeten dat dergelijke hinder een belangrijke oorzaak is van stress, hart- en vaatziekten’, aldus nog Ellie D’Hondt.

Voor Lous Wijn van bewonersgroep Het Rondpunt zijn de resultaten nog maar eens het bewijs dat de E313 ondergronds moet en dat plannen voor bijkomende verkeerswegen, met een nieuwe megarotonde, uit den boze is.

‘Samen met het actiecomité Red De Voorkempen zijn we ervan overtuigd dat het aantal afslagstroken beperkt moet worden op een nieuw verkeersknooppunt’, zegt Lous Wijn. ‘Het best zou zijn om dit verschrikkelijke knooppunt onder een geluidsdichte stolp te zetten.’

De Antwerpse provinciegouverneur Cathy Berx zegt dat ‘hoe meer gegevens kunnen bijdragen tot een weloverwogen beslissing, hoe beter. Ook bewoners kunnen interessante informatie aanbrengen.’

De gouverneur wil de resultaten van de studie graag zien en nodigt Lous Wijnen en de andere omwonenden uit voor de reizende infomarkten die de Vlaamse overheid op 20, 22 en 23 september organiseert in respectievelijk Mortsel, Merksem en Wijnegem.

‘Het is ook de start van een openbaar onderzoek dat dient om alle milieurisico’s op te lijsten De studie van het Rondpunt is bruikbaar.’

### **Commentaar RdV:**

*De werkgroep ROND PUNT WOMMELGEM, waarvan ons lid Lous WIJN de drijvende kracht is, heeft ten zeerste gescoord met haar actie, ondermeer ook met de reportage op ATV.*

*Met en is immers weten. Alle schepenen van mobiliteit en alle burgemeesters langs de geplande A102 werden gemaïld en uitgenodigd voor het bekend maken van de resultaten van de geluidsmetingen, op donderdag 20/06/2103. Pech dat zowel in Deurne als in Wommelgem net districts-/gemeenteraad werd gehouden op dezelfde avond.*

*De meeste schepenen (en Cathy Berx via Het Nieuwsblad) hebben gereageerd met de vraag de resultaten te sturen. Wat de werkgroep ook gaat doen.*

*De werkgroep wil daarbij overbrengen dat er grote haast is bij het doen van metingen naar vervuiling bij het Rondpunt.*

*Er leeft nl. totaal geen besef van urgentie. Men laat de planningsmolen draaien, politieke afspraken maken, contracten sluiten en vertrouwt erop dan bij de MER-procedure, als iedereen zich al muurvast heeft gezet, nog te sturen.*

*RED DE VOORKEMPEN steunt ten volle de acties en bezorgdheden van het ROND PUNT.*

*De Provincie plant overigens INFOMARKTEN omtrent de nieuwe autostrades A102 en R11bis op zondag 22/9 (10 – 17 u) te Merksem, districtshuis, en op maandag 23/9 (14 – 21 u) in het gemeenschapshuis 't Gasthuis, Turnhoutsebaan 199, Wijnegem.*

*Benieuwd wat daar allemaal zal getoond worden...*

## Verkeer(d) gepland.

Iedereen heeft de mond vol over de aanleg van Oosterweel, de R11bis (onder de Krijgsbaan), de A102 (van Wommelgem naar Ekeren),....

En terecht: de mobiliteit in en rond Antwerpen is een drama. En er zullen in de toekomst nog veel meer auto's en vrachtwagens komen. Dus moeten er nieuwe wegen aangelegd worden, tunnels, bruggen, ... En het moet nu vooruit gaan. We hebben al lang genoeg gewacht. Elk bijkomend uitstel kost de economie miljoenen aan filekosten. Als we de werkgelegenheid van de Vlaamse mensen willen vrijwaren en versterken, dan is het door van Vlaanderen het Europees centrum van de logistiek te maken. Vlaanderen in actie!

Maar klopt die redenering wel?

Iedereen weet intussen dat nieuwe wegen nieuw verkeer aantrekken. Nóg meer verkeer!

Iedereen weet dat in Vlaanderen de mensen een jaar van hun leven verliezen door de vervuiling door het verkeer. In Antwerpen is dat zelfs twee jaar. (Antwerpen wil het altijd beter doen.)

Iedereen weet intussen, dat de uitlaat van dieselwagens kankerverwekkend is. En toch worden dieselwagens door onze overheid gepromoot!

In Vlaanderen gebruiken we – gemiddeld – twee keer ons stukje aarde, terwijl er maar één keer zo'n stukje is. We teren gewoon op andere bewoners van deze planeet. En dat is niet eerlijk.

Vlaanderen is de meest vervuilde regio van Europa. In Antwerpen is de ontwikkeling van kinderlongen angstwekkend minder dan elders. Er zijn wijken in Antwerpen waar 1/3 van de kinderen aan 'de puffer' hangt.

Voortijdige dood en ziekte, kosten de maatschappij ook miljarden per jaar, maar daar hoor je automobielclubs niet over zagen.

Ja? En dan? Ge moet toch van iets dood gaan, zeker.

Dat is moedige houding voor jezelf. Maar wens je dat ook je vrienden, je partner, je kinderen, je kleinkinderen, ... toe?

Vroeger werden wegen aangelegd om voedsel en andere zaken te kunnen vervoeren. Voor de economie dus. Nu verzuipen vrachtwagens in het personenautovervoer, en wordt de hele economie daar de dupe van. Er móét minder autoverkeer komen, en dat doe je niet met bijkomende banen, tunnels, bruggen,...).

Dus, als er minder auto's op de weg moeten komen, welke auto's gaan we dan 'verwijderen'. Alle gele? Of alle auto's met pare nummerplaten, die van mij of die van jou?

Of gaan we eindelijk als rationele wezens nadenken over ons autogebruik? Wanneer heb jij je auto écht nodig? Is het misschien omdat je je leven slecht organiseert? Omdat je werk héél ver van je woonst ligt? Omdat je woonst heel ver van 'de beschaving' ligt? Omdat je hobby mijlenver weg ligt, terwijl er in je onmiddellijke omgeving dezelfde mogelijkheden zijn? Omdat je je kinderen nog altijd met de auto naar school, naar de jeugdbeweging, naar de sportclub,... brengt, 'omdat het te onveilig is met al die auto's'? Omdat anders je pistolekes koud zijn, als je 's zondags thuis komt van de bakker - of omdat je te lui bent om ze te dragen-? Omdat het je recht is om 's zondags te gaan cruisen, en een tuincentrum te gaan bezoeken, omdat je toch de hele week hard gewerkt hebt? Omdat je een appartement aan zee hebt, en het vertikt om met de trein te gaan? Omdat die auto jouw vrijheid is? Omdat, als je met twee werkt, je toch ook twee auto's móét hebben? Omdat je dat verplicht bent aan je status?

Of omdat je hem kado krijgt van je baas (uiteeraard een diesel), omdat dat voor hem goedkoper is dan loonopslag, en geen deel uitmaakt van je latere pensioen? En dat je dan elke dag mee de files maakt, die zorgen dat de vrachtwagens van je baas, en andere automobilisten, die hun auto wel nodig hebben, te laat op hun bestemming aankomen. Jij bent de file! (En ik ook, uiteraard)

Als we nu eens proberen om die auto alleen te gebruiken, als we écht niet anders kunnen. (Kilometerheffing zou daar een goede basis voor zijn. Wie rijdt vervuult, en verslijt wegen en straatinrichting, en moet daar dus voor betalen.) Je kan écht naar de supermarkt, bakker, café, zonder auto. Dat is wetenschappelijk bewezen. Gaan sporten hoeft niet altijd met auto. Er zijn andere mogelijkheden.

En dan laten we de baan vrij voor de economie. Voor het goederenvervoer.

Alle goederenvervoer? Nee, dat ook weer niet. Vrachtwagens rijden ook op diesel. Vele zijn te zwaar geladen, en rijden onze wegen kapot. Vrachtvervoer hoort veel meer op treinen en schepen. In Zwitserland rij je niet door het land met je vrachtwagen. Je zet hem aan ene grens op de trein, en rijdt er aan volgende grens terug af. Wie durft dat hier, en wanneer?

Een heel groot deel van de vrachtwagens, die door Antwerpen rijden (de Antwerpse Ring noem ik dóór de stad), wordt bestuurd door buitenlandse chauffeurs, die geen enkele meerwaarde geven aan onze economie. Ze 'rijden' hier alleen, van het ene buitenland naar het andere. Ook hier is kilometerheffing een oplossing. Wie hier rijdt, moet hier betalen. Hoe meer je rijdt, hoe meer je moet betalen. (En een diesel zou méér moeten betalen.)

Just in time! Een gouden economische regel. Met zeer verstrekkende gevolgen. Even toelichten: ik huur of koop geen magazijn meer, ik spaar een magazijnier uit, en als ik iets nodig heb, dan bel ik. Er vertrekt dan een (dikwijls bijna lege) vracht- of bestelwagen, om jouw onderdeelje of geneesmiddel te komen leveren. Zo rijden er honderden rond. Om ter snelst, want time is money. (Als mensen die slogan in de mond nemen, vergeten ze er bij te zeggen: 'Money voor mij, de lasten voor de maatschappij.'). Een business op zich. Leve de file! (En blijkbaar hebben die 'sprinters' dan ook nog een eigen wegcode.)

Een stapje verder is, dat de leverancier zijn magazijn sluit, een magazijnier uitspaat, en alles in een enorme vrachtwagen stopt. Die rijdt dan hele dagen rond, om hier een vijsje, en daar een lampje te gaan afleveren.

Economisch rendabel? Ja, mogelijk voor de persoon in kwestie. Hij schuift al zijn problemen af op de maatschappij, die aan de handel niks verdient. Gemakkelijk toch. En op tv maar foeteren op de files.

En je huurt toch ook geen parking meer voor je vracht- of bestelwagens. Neem ze gerust mee naar huis, voor niks! Parkeer ze in je woonzone, waar zo al te weinig parkeerplaatsen zijn, en laat 's morgens je motor maar stevig warm draaien. De burens moeten toch ook ooit wakker worden, waarom dan niet nu? Ze zouden trouwens beter met gesloten ramen slapen. Veel gezonder! En 's avonds en 's morgens maken we toch lekker mee de file! Is dat trouwens geen oneigenlijk gebruik van de firmagoederen?

Als je dan toch met de auto weg moet, hou je dan aan de afspraken. De wegcode is zo'n reeks afspraken, om ervoor te zorgen dat iedereen (dus ook jij) zich veilig kan verplaatsen. Zodat iedere weggebruiker respect heeft voor de andere weggebruikers, maar ook bv voor wegenwerkers. Als je je voeten veegt aan de wegcode, geef je blijk van weinig respect voor anderen, en breng je misschien zelfs hun leven in gevaar. Als je te snel rijdt, moet de overheid allerhande dure middelen toepassen om dat te verhinderen (verhoogde kruispunten, ronde punten, flitspalen, verkeerslichten, wegversmallingen, ringwegen, mensuren aan controle, verwerking en inning van boetes,..). Alle andere burgers (ook niet-weggebruikers) moeten daarvoor, via hun belastingen, mee opdraaien. Miljarden per jaar. Proper!

Blijven we dat allemaal slikken (letterlijk en figuurlijk)? Of zeggen we NU aan onze politieke verantwoordelijken, dat het welletjes geweest is. Dat het anders moet. Beter, gezonder, eerlijker. En geven we zelf het goeie voorbeeld (ah, wat een ouderwets woord!), en laten we onze auto wat meer staan? Is onze volgende auto een hybride of elektrische auto, in plaats van een diesel? Of doe je aan autodelen, en heb je enkel een auto, als ik die écht nodig heb? Organiseren we ons leven wat meer verantwoord?

Niks over voetgangers, motards, skateborders, elektrische rolstoelen, buggies, brommertjes, en fietsers? Nee, vandaag niet. Volgende keer. Beloofd.

Paul LERMYTTE

### Wat is de waarde van een boom?

*Een honderd jaar oude den verwerkt op een zonnige dag de gemiddelde koolstofdioxideconcentratie van 2½ eengezinswoningen.*

*Een loofboom van 20 m hoogte produceert 370 l zuurstof per uur.*

*Hij bevat ca. 2500 kg zuivere koolstof en heeft in de loop van zijn leven 18 miljoen kuub verwerkt. Hij heeft 9100 kg CO<sub>2</sub> en 3700 liter H<sub>2</sub>O fotochemisch omgezet, ca. 23 miljoen kg calorieën opgeslagen en 6600 kg zuurstof aan mensen en dieren ter beschikking gesteld. Daarnaast heeft deze boom minstens 2500 ton water vanuit zijn wortels naar zijn kroon gebracht - tegen de zwaartekracht in - en in de atmosfeer verdampt en daarbij een grote hoeveelheid warmte gebonden.*

*Elke boom is dus om van te houden.*

*Toch worden nog dagelijks veel bomen en bos gekapt al of niet met vergunning in Vlaanderen*  
*Melis Luc*

### *Wandeling Ertbrugge in Deurne*



Beste,

Dit voorjaar bezochten we, met Red de Voorkempen en een aantal andere geïnteresseerden, Ertbrugge, het beschermde landschap op de rand van Deurne en Wijnegem (tov Makro Deurne). Hoewel veel voorjaarsbloeiers nog in winterslaap waren, was de wandeling toch boeiend, mede door het feit dat we het privébos rond kasteel Ertbrugge konden bezoeken. Tussen haakjes: in dit privébos werd deze zomer een vossenfamilie opgemerkt!

**Op 12 oktober 2013 gaan we terug naar Ertbrugge**, dit keer 'naar de andere kant'. We laten beide kastelen en het privébos links en recht liggen, en bezoeken de rest van het gebied, opnieuw met 'onze' natuurgids, Ludwig.

Dit keer aandacht voor de dreven, de nieuwe weiden, bossen, wildakkers, poelen, ...

Afspraak om 09.30 uur aan de ingang van de Ertbruggedreef thv de Schotensesteenweg te Deurne

Gemakkelijk te bereiken met tramlijnen 5 en 10, buslijn 19, en de bussen richting Turnhout.

Einde voorzien rond 12.00 uur.

Deelname is gratis.

Laat je ons zo snel mogelijk weten of je komt, en met hoeveel je komt?

Aan

[paul.lermytte@pandora.be](mailto:paul.lermytte@pandora.be) of [luc.melis@reddevoorkempen.be](mailto:luc.melis@reddevoorkempen.be)

### **HERINNERING LIDGELD**

De leden, welke hun lidgeld voor 2013 nog niet zouden hebben betaald, worden verzocht dit ten spoedigste te regelen door overschrijving op rekening nr BE82 5230 8014 0768 van VZW RED DE VOORKEMPEN, Karel Selsstraat 37, 2900 Schoten.

Het lidgeld bedraagt minimum 10 €. Alvast bedankt voor je steun!

***HOUD DE VOORKEMPEN LEEFBAAR EN WORD LID VAN  
VZW RED DEVOORKEMPEN***

***MEER DAN OOI NODIG VOOR DE LEEFBAARHEID IN ONZE STREEK***

***PAS ALS DE LAATSTE BOOM GEVELD IS  
DE LAATSTE RIVIER VERGIFTIGD IS  
DE LAATSTE VIS GEVANGEN IS  
PAS DAN ZAL DE MENS BEGRIJPEN  
DAT GELD NIET EETBAAR IS***  
*(een spreuk van de Nehiyawak Cree indianen)*



Arrondissement Antwerpen

Voorzitter Mr.Rombouts Jozef  
Karel Selsstraat 37  
2900 Schoten

Secretariaat:  
Canadalaan 34 b 3 - 2960 Brecht  
TEL – 03 636 41 27

**E-mail** [jozef.rombouts@reddevoorkempen.be](mailto:jozef.rombouts@reddevoorkempen.be) [luc.melis@reddevoorkempen.be](mailto:luc.melis@reddevoorkempen.be)

**Website** <http://www.reddevoorkempen.be/>

Herkeningsnummer 3083 BS 14 April 1977 Ondernemingsnummer 417. 039. 523

**Triodos Bank BE82523080140768**

Nieuwsbrief September 2013 VZW Red de Voorkepen