

ABSTRACTS

"Policy regarding mobility and the environment" (W. Goossens)

The impact of mobility on the environment is a function of the manner of movement and involves not only the movement itself but also the production and management of the movement means and infrastructure. The private passenger and freight vehicles cause the greatest environmental pollution. The present policy strives to achieve four major objectives (accessibility, payability, safety, viability) in a balanced way. This involves a change from road-infrastructure policy based on movement flows to a directive mobility policy. It can be shown that more attention has been paid by the authorities in recent years on this directive mobility policy in which more attention is given to the viability of the environment. This concerns public and common transport, the infrastructure for environment-friendlier mobility, the reconstruction of the existing road infrastructure, the refraining from construction of environment-unfriendly or environment-unfriendlier infrastructure, and the way in which the work on the infrastructure is conducted. Nevertheless, up to the present, insufficient expression has been given to this directive mobility policy.

"Alternative motor fuels in Belgium" (R. Craps)

The first demonstrations with alternative fuels have been announced in Belgium. The reason for the introduction of these new fuels is the positive expectations as regards impact on the environment, and particularly the urban environment. In addition to the classic fuels (gasoline, diesel), there will soon be space for LPG, natural gas, bio-diesel, and electricity. LPG is the best known alternative fuel and it has a well-developed distribution network, but its large-scale breakthrough is not expected. Reduced sales of LPG for passenger vehicles have even been observed. The great competitor is natural gas, primarily because of the very heavy lobbying on its behalf. Natural-gas busses became a reality in Belgium in 1993. Diversification in the agricultural sector permits bio-diesel (coleseed oil) to be used as a motor fuel. Bio-diesel is very similar to the classic diesel fuel, and the first evaluation demonstrations are in progress. Electrical drives are no longer really unknown, but a true breakthrough is not expected, although the demonstration of diesel-electric busses has been announced. Alternatives in the longer term can be found in hydrogen-driven vehicles. The Belgian initiatives are intended to demonstrate the applicability of hydrogen as a

motor fuel in busses. The development of alternative fuel technologies is a long process that demands years of intensive work. The market penetration will, therefore, be very gradual. Evaluations of alternative fuels must be thorough and be based on a comprehensive concept. Research institutes can play an important role in this comprehensive approach.

"Between 'Green' and 'Green Leaf'. Environmental concern of Young Adults"
(H. Waege)

Green, green labels, green marketing, and environmental awareness are more than ever the concern of the society and politics. The attitudes towards the environment are the central theme of this article. First, a scale to measure the attitude towards the environment was constructed using the Guttman scaling technique. We were able to distinguish four attitude types: the less-concerned, the concerned, the prepared-to-sacrifice type and the action type. The types are related cumulatively. We then used extra measures to obtain an insight into the strength and the centrality of the attitude. These measures both confirm and qualify the cumulative character of the scale. They also indicate that the sacrifice of the prepared-to-sacrifice type may be limited to monetary sacrifices. Environmental concern is part of a broader social reality. Therefore, the relation between environmental concern and structural variables is examined. Multivariate analysis indicated that only the relation between environmental concern and educational level was significant. This calls for further research.

"The Fleming, his/her car, and the environment" (R. Berloznik, K. Deschouwer, G. Lenaers, D. Mariette)

In order to counter air pollution caused by automobiles, the European Commission issued new emission norms. The result is that all new automobiles have had to be equipped with a catalyzer as of 1 January 1993. In the period that preceded the introduction of the obligatory installation, the government conducted an advertising campaign that praised the catalyzer and a premium was issued to cover part of its costs. In this article, the authors investigate what car drivers in Flanders think about the problem of automobile pollution. More in particular, they examined the degree in which the new technology - the catalyzer - has been accepted by them and what the impact was of the governmental advertising campaign, the premium system, and environmental awareness. The image that emerged from this study is one in which

the car driver apparently makes few real choices. He or she is faithful to one particular kind of fuel and to a brand or garage manager. He then buys what is available within these limits. The introduction of the obligatory installation of a catalyzer is also accepted. The driver is aware of the pollution but does not feel personally very responsible for it and expects any good that may come to be primarily from measures imposed by the authorities.

RESUMES

"La politique en matière de mobilité et d'environnement" (W. Goossens)

L'influence de la mobilité sur l'environnement est fonction du mode de transport et se situe non seulement sur le plan du déplacement proprement dit, mais aussi sur celui de la production et de la gestion des moyens et de l'infrastructure de transport. Ce sont les véhicules privés affectés au transport des personnes et des marchandises qui sont responsables de la pollution la plus importante. La politique actuelle cherche à réaliser d'une manière équilibrée quatre objectifs principaux (accessibilité, abordabilité, sécurité et viabilité). Ceci implique une modification d'une politique en matière d'infrastructure routière, suivant les flux de déplacement, en une politique de mobilité dirigiste. Il peut être démontré qu'au cours de ces dernières années, les autorités ont consacré davantage d'attention à cette politique de mobilité dirigiste et, du même coup, un plus grand intérêt à la viabilité du milieu. Cela concerne le transport public et collectif, l'infrastructure pour une mobilité préservant davantage l'environnement, le réaménagement de l'infrastructure routière existante, le non-aménagement de travaux d'infrastructure nuisant (davantage) à l'environnement et le mode de réalisation des travaux d'infrastructure. On n'a toutefois pas encore donné une expression suffisante à cette politique de mobilité dirigiste jusqu'à présent.

"Carburants alternatifs en Belgique" (R. Craps)

Les premiers essais de carburants alternatifs sont annoncés en Belgique. Les motivations sous-tendant la mise sur le marché de ces nouveaux carburants sont les attentes positives en matière d'impact sur l'environnement, surtout sur l'environnement urbain. Outre les carburants classiques (essence, diesel), il y aura

sous peu de la place pour le LPG, le gaz naturel, le bio-diesel et l'électricité. Le LPG est le carburant alternatif le mieux connu, qui dispose d'un réseau de distribution bien développé, mais on ne s'attend pas à une percée spectaculaire de celui-ci. On constate même une baisse de la vente du LPG pour les automobiles. Son grand concurrent est le gaz naturel, surtout du fait du lobbying très puissant dont il fait l'objet. Les autobus au gaz naturel sont devenus une réalité en 1993 en Belgique. La diversification au sein du secteur agricole permettra l'utilisation du bio-diesel (huile de colza) comme carburant. Le bio-diesel présente une très grande similitude avec le diesel classique et les premiers essais d'évaluation sont en cours de réalisation. Les entraînements électriques ne sont plus vraiment inconnus, mais on ne s'attend pas à une véritable percée de ceux-ci. Des essais d'autobus diesel-électriques sont par contre annoncés. Des alternatives à plus long terme sont représentées par les véhicules à hydrogène. Les initiatives belges visent à démontrer l'applicabilité de l'hydrogène comme carburant pour les autobus. Le développement de technologies de carburant de rechange est un processus de longue durée, qui exige des années de travail intensif. C'est pourquoi la pénétration du marché sera très progressive. Les évaluations de carburants alternatifs doivent être réalisées de manière approfondie à partir d'un concept total et les instituts de recherche peuvent jouer un rôle important dans cette approche globale.

"Entre vert et chlorophylle. Conscience de l'environnement chez les jeunes adultes" (H. Waeye)

Le vert, les labels verts, le marketing vert et la conscience de l'environnement sont plus que jamais à l'ordre du jour au sein de la société et en politique. Cet article est consacré à l'étude des comportements vis-à-vis de l'environnement. Une échelle est tout d'abord élaborée afin de mesurer l'attitude vis-à-vis de l'environnement, la technique d'échelle de Guttman étant mise en oeuvre à cet effet. Cette approche permet de discerner quatre types de sujets : les moins conscients, les conscients, les prêts à faire des sacrifices et les prêts à réaliser des actions. Les différents types présentent un caractère cumulatif. Des mesures supplémentaires sont ensuite mises en oeuvre pour se faire une idée tant de l'intensité que de la centralité du comportement. Ces analyses permettent de confirmer et de nuancer le caractère cumulatif de l'échelle. Elles mettent également en évidence le fait que les sacrifices des personnes prêtes à se priver quelque peu se limiteraient vraisemblablement au plan financier. La conscience de l'environnement s'inscrit dans une réalité plus large. C'est pourquoi, l'auteur étudie ensuite les relations entre, d'une part, la conscience de l'environnement et, d'autre part, les caractéristiques structurelles des personnes inter-

rogées. L'analyse multivariée montre que seul l'effet de l'enseignement est significatif.

"Le Flamand, son auto et l'environnement" (R. Berloznik, K. Deschouwer, G. Lenaers, D. Mariette)

Pour lutter contre la pollution atmosphérique engendrée par l'automobile, la commission européenne a décrété de nouvelles normes, en vertu desquelles toutes les nouvelles voitures devaient être équipées d'un catalyseur à partir du 1er janvier 1993. Au cours de la période qui a précédé l'introduction de l'installation forcée du catalyseur, celui-ci a fait l'objet d'une campagne gouvernementale de promotion, assortie d'une prime couvrant en partie ses frais d'installation. Dans cet article, les chercheurs étudient l'attitude des automobilistes en Flandre vis-à-vis des problèmes de la pollution automobile. Ils ont cherché plus particulièrement à déterminer la mesure dans laquelle cette nouvelle technologie que constitue le catalyseur était acceptée par les automobilistes et quel avait été l'impact de la campagne gouvernementale, du régime de prime et de la conscience de l'environnement. Cette investigation montre que l'automobiliste n'opère pas de véritables choix. Il est fidèle à un type déterminé de carburant et à une mamrque ou à un garagiste. Il achète dès lors ce qui existe dans ce cadre. L'introduction de l'installation obligatoire du catalyseur est également acceptée. L'automobiliste est conscient de l'environnement, mais il ne se sent pas personnellement très responsable et attend surtout le salut des mesures imposées par les autorités.

MEDEWERKERS AAN DIT NUMMER

Robert Berloznik studeerde politieke wetenschappen aan de Vrije Universiteit Brussel waar hij assistent werd in de politieke wetenschappen en onderzoek verrichtte aan het Centrum voor Polemologie. In 1991 werd hij adviseur voor technology assessment (TA) aan de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek te Mol, waar hij momenteel TA-onderzoeksprojecten coördineert in de afdeling Energie en onderzoek verricht naar de integratie van TA in technologisch onderzoek en ontwikkeling.

Renilde Craps is burgerlijk ingenieur, afgestudeerd in 1982 aan de K.U.Leuven. Na een korte interimperiode aan de universiteit startte zij haar SCK/VITO-loopbaan in 1984 (VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) werd opgericht in 1990 als niet-nucleair deel van SCK). Momenteel coördineert zij binnen de afdeling energie van VITO de projecten rond alternatieve brandstoffen voor motorvoertuigen.

Kris Deschouwer is socioloog en politicoloog en doceert politieke wetenschappen aan de VUB, waar hij ook directeur is van het Centrum voor Politicologie. Hij publiceerde over politieke partijen, verkiezingen, federalisme, democratie.

Wilfried Goossens (1954) is licentiaat in de sociologie en in de Stedebouw en Ruimtelijke Ordening. Hij is Adviseur bij de Mobiliteitscel, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Guido Lenaers is onderzoeker in de afdeling Energie van de VITO. Hij behaalde een doctoraat in de scheikunde in 1990 aan de U.I.A. Op de VITO heeft hij eerst een TA-studie gemaakt over katalysatoren en deeltjesfilters voor voertuigen. Tegenwoordig staat G. Lenaers in voor emissiemetingen aan voertuigen rijdend op de weg.

Dominique Mariette is politicologe, en was van 1991 tot 1993 verbonden aan het Centrum voor Politicologie van de VUB. Zij is nu werkzaam bij Survey & Action.

Hans Waege is als assistent verbonden aan het Centrum voor Dataverzameling en Analyse van het Departement Sociologie van de K.U.Leuven. Hij staat ondermeer in voor het practicum sociologisch onderzoek en de oefeningen dataverwerking. Hij doet voornamelijk onderzoek naar de politieke attitudes bij jonge volwassenen.

RICHTLIJNEN VOOR AUTEURS

Manuscript. In regel komen alleen originele bijdragen in de Nederlandse taal in aanmerking. De gebruikelijke lengte belooft een 20-tal bladzijden. In het manuscript dient de voorkeurspelling gevolgd. Naast deze klassieke artikels neemt het tijdschrift ook wetenschappelijke essays, onderzoeksnota's en besprekingsartikels op.

Titelpagina. De eerste pagina van elke bijdrage bevat de titel en de naam van de auteur(s). Daarnaast wordt in ongeveer 50 woorden een korte persoonsbeschrijving per auteur gegeven met daarin volgende gegevens : naam en voornaam, geboortejaar, titel, beroepsomschrijving en instelling waaraan men verbonden is.

Abstract. Van het artikel wordt in maximum 150 woorden een samenvatting gemaakt zowel in het Nederlands, in het Frans als in het Engels waarin naast de probleemstelling het essentiële van de inhoud wordt weergegeven. Deze abstracts verschijnen o.m. in Sociological Abstracts.

Paragrafen. De paragrafen worden genummerd volgens het decimale stelsel. Hoofdpargrafen krijgen de nummers 1, resp. 2 enz.; subparagrafen krijgen de nummers 1.1., resp. 2.1., 2.2., enz.

Tabellen en grafieken. Deze dienen apart en opeenvolgend te worden genummerd. Alle tabellen en grafieken behoren een titel te dragen.

Voetnoten. Worden aan het einde van het artikel vermeld in de volgorde waarin ze in de tekst voorkomen. In de tekst zelf worden ze aangegeven door een arabisch cijfer tussen haakjes.

Literatuurverwijzingen, of de zgn. bibliografische voetnoten, worden in de tekst aangeduid door tussen haakjes de naam van de auteur (vanaf 3 auteurs enkel de eerste naam gevolgd door "e.a."), jaartal van de publikatie en de bladzijde(n) te vermelden; b.v. ... (Janssens, 1982c: 17-20). Na de voetnoten wordt in een bibliografie de volledige literatuurverwijzing gegeven.

Voor een artikel zijn dit de naam van de auteur(s) gevolgd door zijn (hun) voorletter(s), jaar (tussen haakjes), de titel van het artikel (tussen '), het tijdschrift (cursief), jaargang, nummer, eerste en laatste pagina; b.v. Janssens, M.B.F.A. (1982)

'Relevantie van de sociologie voor de maatschappij', *Sociologie en Maatschappij*, 13 (3): 326-342.

Voor een boek zijn dit de naam van de auteur(s) gevolgd door zijn (hun) voorletter(s), jaar (tussen haakjes), titel (cursief), plaats van uitgave: uitgever; b.v. Janssens, M.B.F.A., J.O.P. Peeters (1982) *Sociologie in de Maatschappij*. Antwerpen: Het Vlaamse Boek.

Voor een verzamelwerk wordt de volgende werkwijze gevolgd : naam van auteur(s) gevolgd door voorletter(s), jaar van publikatie (tussen haakjes), titel van artikel (tussen '), bladzijden in het boek (pp. ...). In: naam van editor(s), gevolgd door voorletter(s) (eds.), titel van verzamelwerk (cursief), plaats van uitgave: uitgeverij; b.v. Janssens, M.B.F.A. (1982) 'Relevantie van de sociologie voor de maatschappij', pp. 5-22 in Janssens, M.B.F.A., J.O.P. Peeters (eds.), *Sociologie en Maatschappij*. Antwerpen: Het Vlaamse Boek.

Indien een recente uitgave van een werk wordt gebruikt dat meermaals werd gepubliceerd, wordt achter de naam van de auteur het jaartal van de eerste uitgave eerst gegeven en het jaartal van de gebruikte uitgave tussen haakjes erachter geplaatst, bijvoorbeeld : Weber, M. (1921(1976)) *Wirtschaft und Gesellschaft*, enz.



inhoud
4.1993

J.C. VERHOEVEN Ten geleide	415
K. DESCHOUWER Inleiding : Een samenlevingsmodel in de knoop	419
W. GOOSSENS Het beleid inzake mobiliteit en milieu	431
R. CRAPS Alternatieve motorbrandstoffen in België	451
H. WAEGE Tussen groen en bladgroen. Milieubesef bij jonge volwassenen	471
R. BERLOZNIK, K. DESCHOUWER, G. LENAERS, D. MARIETTE De Vlaming, zijn auto en het milieu	493
Abstracts/Résumés	517
Medewerkers aan dit nummer	523