



www.indymedia.be

Verdwaald in beton

Aangepast door Bart/Joeri van <http://vredesactie.ngonet.be/wildgroei>

Astma door luchtverontreiniging, klimaatwijziging, lawaaioverlast, ... Toch zijn het niet dit soort problemen die vooral de pers halen. Files staan wel bovenaan, omdat blijkbaar de machtigste belangengroepen in de sfeer van mobiliteit er in slagen dit probleem bovenaan de agenda te plaatsen en het daar te houden. Automobiëlconstructeurs, het havenbedrijf, industriële lobbygroepen, maar ook de dominante mobiliteitsconsument beschouwen files als het belangrijkste probleem, omdat het hun mobiliteitsmacht rechtstreeks aantast. Men stelt voor aan carpooling en carsharing te doen, promoot openbaar vervoer en collectief bedrijfsvervoer en vraagt minder met de auto te rijden ... En opnieuw wil men een hele hoop infrastructuurprojecten bouwen: de sluiting van de kleine Ring rond Antwerpen, de tweede spoorontsluiting rond Antwerpen, een derde rijvak voor de E17 vanaf Waregem ...

Wij dachten ook dat België volgebouwd was. Wij dachten ook dat er stadsbossen in Gent en Antwerpen gingen komen. Maar de verkaveling van het landschap gaat gewoon verder. De politiek regelt dat wel, zo komt er een uitbreiding van de haven van Antwerpen in Doel, aangevuld met nieuwe industriegebieden. Dit gebeurt ook elders

vervolg op volgende pagina

Privatisering en mobiliteit

Door Bart en Han

In Leuven komen de Europese ministers samen om te praten over transport en milieu. Opnieuw een pronkerige topontmoeting boven de hoofden van de burgers heen. Koning (vracht)auto zal op de top wel weer centraal staan. Maar wat met ons openbaar vervoer dat dreigt geprivatiseerd te worden? Wat met de schadelijke impact van de auto op ons milieu?

Iedere maandag wordt het nieuws wel geopend met het feit dat er terug vijftien mensen of zo gestorven zijn op onze wegen in het weekend. Onaangepast rijgedrag en alcohol worden dan vernoemd als de oorzaken. De schuld ligt bij de gebruiker en het beleid blijft buiten schot:

Snelheid. Onze auto's rijden allemaal minstens 150 km/uur. Vrachtwagens krijgen dan wel een snelheidsbegrenzer. Waarom auto's niet? Vraag het eens aan de auto-industrie lobby, die zal het antwoord wel kunnen geven. De technologie hiervoor staat nochtans reeds 20 jaar op punt.

Nachtverkeer. Dat ons openbaar vervoer om middernacht stopt is algemeen geweten. De afwezigheid van goedkoop openbaar nachttransport is nochtans een belangrijk aspect binnen een mobiliteitsbeleid. Er zouden minder slachtoffers vallen en veel minder petroleum zou moeten verbrand worden.

Stadsplanning. De jeugd wordt uit onze steden geweerd, alle grote discotheken en veel recreatie plaatsen voor de jeugd worden buiten het stadscentrum geplaatst. Blijkbaar mag er 's avonds geen jeugd meer in de steden uitgaan. En bij het cultuurbeleid wordt hier



1500 man betoogde in Brugge tegen de EU - foto: joeri

toch duidelijk gelinkt met "een stedelijke context"? Probeer het maar eens te verstaan.

Als je je afvraagt waarom een goed openbaar vervoersbeleid in België (en elders) niet bestaat, kan je veel antwoorden vinden bij het beleid van de EU. De EU beleidsmakers vinden, hierbij zwaar gesteund door een clubje van rijke industriële lobbygroepen., dat privatiseringen voor alles de oplossing zijn. Telefooneren zou goedkoper worden als er meer concurrentie is. Ondertussen kan niemand nog de verschillende gsm tarieven van elkaar onderscheiden en is gewoon lokaal bellen, de standaard voor de modale burger, gewoon verduurd. Sabena, en straks misschien ook de post en de NMBS, is reeds deels in handen van privé firma's. Hopen personeel worden

vervolg op volgende pagina

Bonn Voyage

Aangepast door Joeri van Schnews

Terwijl de politie in Genoa betogers terroriseerde, was men op de klimaatconferentie in Bonn druk bezig het milieu naar de knoppen te helpen. NGO's, de zogezegde verdedigers van het milieu, vierden de akkoorden die in Bonn bereikt werden als een politieke overwinning. Maar deze nieuwe, verwaterde versie van het Kyoto-protocol lijkt meer op een tegemoetkoming aan de belangen van grote bedrijven en politieke eensgezindheid dan bezorgdheid ter bescherming van het milieu. Onderhandelaars, uiteraard achter gesloten deuren, vergaten blijkbaar dat ze onderhandelden voor een verdrag aangaande de toekomst van de mensheid, en vielen terug op hun gewoonlijke politieke spelletjes.

Het originele Kyoto-protocol hield een 5,2%-reductie in van de co2-uitstoot tegenover 1990. Voor de ontwikkelingslanden was dit geen probleem, vermits de meesten onder hen nu minder uitstoten dan toen. Voor de drie grote handelsblokken (VS/Canada, EU en Japan) was dit echter wel een groot struikelblok, want de economie zou er te veel onder lijden. Geld is blijkbaar belangrijk, niet het milieu. Daarom laat het nieuwe, in Bonn bereikte, verdrag toe om Co2-kredieten op te bouwen en koolstofdalingen te gebruiken bij bos- en landbouwbeheer. Bossen absorberen co2 uit de atmosfeer en brengen dus een co2-reducering met zich mee. Rijke landen zullen deze koolstofreducties niet gebruiken om de binnenlandse broeikasgasuitstoot te reduceren, maar zal in plaats daarvan geïndustrialiseerde landen een uitvlucht bezorgen om de bron van de vervuiling niet aan te pakken.

Het Kyoto-protocol zal zo een nieuwe vorm van kolonialisatie teweegbrengen. Koolstofdioxide wordt zo de nieuwe munt van de rijken, ten koste van mens, dier en het milieu.

Uitstoot van koolstofdioxide op een veilig niveau te brengen

vervolg op volgende pagina

Bonn voayge

vervolg pagina1

vereist een reductie van 60 a 80 procent van de uitstoot van het 1990-niveau. Het goedgekeurde Kyoto-protocol wil een 5,2%-reductie bewerkstelligen, maar zal misschien zelfs een stijging tot gevolg hebben, vermits rijke landen zichzelf uit veranderingen zullen kopen via co2-handel.

Toch ook enkele voordelen aan dit akkoord: Als dit akkoord bekrachtigd wordt op de volgende klimaatbesprekingen in Marrakech, Marokko (COP7, van 29 okt. tot 9 nov.) zal het kracht van wet verkrijgen en zal het een financieel hulpfonds openen ten bedrage van 520 miljoen dollar per jaar voor ontwikkelingslanden om het hoofd te bieden aan de klimaatverandering. D.m.v. dit verdrag zal het ook mogelijk zijn om de strijd aan te gaan met de WTO aangaande enkele milieukwesties.

Het kyoto-protocol is duidelijk een politieke zet en geen echt akkoord om de klimaatverandering aan te pakken. Het gebruik van CO2-handel zal een ander marktgericht systeem creëren, waar de rijke, ontwikkelde landen van het noorden van zullen profiteren op de rug van de arme landen van het zuiden.

In plaats van de fundamentele oorzaken van klimaatverandering, afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de onwil tot overschakeling naar alternatieve energie aan te pakken werd het milieu met onverschilligheid aangepakt op een neo-liberale manier. De onthutsende realiteit is dat dit klimaatakkoord in Bonn rijke overheden en multinationals de mogelijkheid biedt om de beloofde CO2-reducties niet na te komen, en ze zelfs te kunnen laten stijgen.

Privatisering en mobiliteit

vervolg pagina1

ontstaan en op miraculeuze wijze slaagt Swiss Air erin om Sabena vooral niet winstgevend te laten worden. Als klap op de vuurpijl spant de sabena-top een proces aan tegen de stakende piloten en komt zo zelfs het stakingsrecht ernstig in gevaar. En dat met socialisten en groenen in de regering, die nog steeds aandeelhouder is.

In Engeland zijn de spoorwegen reeds geprivatiseerd. Het karakter van de openbare dienstverlening is er volledig verdwenen. Alleen op de winstgevende lijnen rijden de treinen frequent, in andere gebieden is het te hopen dat je rijk genoeg bent om een auto te hebben. Ook in België worden miljarden geïnvesteerd in de TGV terwijl tal van kleine stationnetjes gesloten worden. En de prijzen voor transportvervoer, dus voor de industriële gebruikers, zullen wel dalen.

Dit is het beleid van de Europese unie: de wensen van de kapitalistische industriële en financiële groepen worden direct uitgevoerd. Dat het aspect dienstverlening verdwijnt noemt de bevolking er maar bijnemen. Wat wil je, daar wordt aan verloren. Het is tegen dit beleid, dat de wensen en noden van de mensen negeert en de openbare diensten privatiseert en vernietigt. Hopelijk moet je vanavond niet terug met het openbaar vervoer, ver zal je wel niet meer geraken.

Verdwaald in beton

vervolg pagina1

in het land. En dan wil men nog de luchthavens van Deurne en Antwerpen uitbreiden.

En het zijn niet de gewone mensen die er belang bij hebben. Sterker nog: niemand wil ze zien tot stand komen naast zijn deur. En toch worden ze gebouwd en worden mensen uit hun huizen gezet (Gentse kanaalzone, Doel, Limburg, ...). Dit lijkt op een blinde economische wildgroei. Maar zo blind is die niet, we kennen allemaal wel de namen van de investeerders die er rijker van worden.

Dit zijn duidelijk geplande politieke keuzes voor nieuwe infrastructuur. Eigenlijk zijn het overheids subsidies aan de industrie. Zonder deze geplande bouw van infrastructuur door de overheid zou de economie er heel anders uit zien.

Protest-Agenda

* 21-23 september:

acties tegen EU-top Ecofin; Luik // Vakbondsbetoging op 21 sept. om 10u30, verzamelen op de "place du marche"; Attac organiseert een tegentop op 22 en 23 sept in de Luikse universiteit (start om 9u. en vooraf in te schrijven); een andere tegentop vindt plaats in "quartier Saint-Leonard", en diverse theater-, muziek-, en multiculturele festiviteiten gaan door op verschillende plaatsen.

* 19 oktober:

informele EU-top; Gent // Heel de dag door zijn er verscheidene acties gepland (scholieren- en studentenbetoging om 10u. aan gent-dampoort; verscheidene activiteiten op 't Zuid vanaf 14u., met oa. Het opwerpen van een dam tegen het militaire Europa om 16u.); 's avonds gaat er een manifest door, verzamelen aan de zuidstationstraat om 19u.

* 13-15 december:

acties tegen formele top van Laken

Publiceer op Indymedia

IEDEREEN IS JOURNALIST !!!

1. ga naar www.indymedia.be en klik bovenaan op "publiceer".

2. Vul alle verplichte velden in. (alles wat je invult komt online !!)

3. Tijp je tekst in (bij html: klik nog eens op het vakje html bij 'type of upload')

4. Multimedia (audio, video, foto, ...) kan ook. Klik op bladeren in het gedeelte 'multimedia stories' voor het bestand te kiezen. en kies het juiste bestandsformaat bij 'type of upload'

5. Bel ons op, en doe je verhaal: 02/521.17.20 (komt als audio online).

Veel succes met je

WAT IS INDYMEDIA ?

Het Independent Media Center (IMC) biedt alternatieve, onafhankelijke grassroots verslaggeving van gebeurtenissen van over heel de wereld aangevuld met achtergrond informatie en analyses. Indymedia is een collectief van onafhankelijke media organisaties en activisten zonder een gecentraliseerde hiërarchische structuur zoals je die in de traditionele media vindt.

Het eerste IMC startte in de herfst van 1999, tijdens de anti-WHO demonstraties in Seattle. Sindsdien is Indymedia uitgegroeid tot een globaal netwerk met meer dan vijftig regionale centra. Iedereen kan tekst, fotos, audio en video publiceren op de IMC websites. "Elke Lezer is een Verslaggever." Surf naar www.indymedia.be om meer te leren over hoe je kan deelnemen. Dit document bevat slechts een kleine fractie van wat gedurende de afgelopen week is verschenen op de verschillende IMC sites. De artikels die je hier vindt werden verzameld en bewerkt door het Belgische IMC Print Team, dat niet beweert het hele Belgische IMC netwerk te vertegenwoordigen. Voor vragen, commentaar, of richtlijnen over hoe je kan deelnemen, email je naar imc-belgium-print@lists.indymedia.org.

De inhoud van dit document mag vrij worden gebruikt op voorwaarde dat steeds de volgende drie items worden bijgevoegd: a) de naam van de auteur, b) het "Independent Media Centre" als de bron, en c) de Indymedia url, <http://www.indymedia.be>.