



In deze nieuwsbrief:

- * Lokale zeggenschap of liberalisering en privatisering?: pg. 2
- * Koninklijk Cliëntelisme met de steun van regering Jambon: pg. 6
 - * Steden: paradijzen voor shoppers en toeristen: pg. 7
 - * Tijd voor een nieuw Plakkaat van Verlatinghe!: pg. 8
 - * Antileegstandbeleid of antikraakbeleid?: pg. 9
 - * Regering bouwt "Europese school": pg. 10
- * Raül Romeva: er is geen Catalaans probleem: pg. 11
- * Europa zwicht voor Trumps intimidatie, TTIP via achterdeur: pg 13
- * Colofon en kalender: pg. 15



Openbaar vervoer in Vlaanderen op een dood spoor?



Lokale zeggenschap mag geen instrument worden voor liberalisering en privatisering.

Recent gingen er in verschillende Vlaamse gemeenten stemmen op die, in navolging van Brussel-19, pleiten voor een eigen openbaar vervoer (of openbaarvervoersbedrijf). Hierbij publiceren we een discussietekst in het kader van het vormen van ons standpunt. Samengevat: als voorstanders van basisdemocratie zijn wij dergelijke voorstellen in eerste instantie genegen, maar daar horen wel enkele kritische kanttekeningen bij.

Het mag geen negatieve keuze zijn: de Vlaamse overheid mag door haar falen de lokale gemeenschappen niet dwingen de taken op zich te nemen die deze aan de Vlaamse overheid willen toevertrouwen (in een soort omgekeerd centralisme). De gemeenten mogen niet de dupe zijn van het neoliberale beleid van afbouw van lokale lijnen.

Het gebruiksgemak van de reizigers moet centraal staan; anders duw je haar/hem in de auto. Daarom moeten trajecten en tarieven nationaal minstens worden gecoördineerd.

Het lokale vervoersbeheer mag niet worden ingezet als instrument bij de geplande liberalisering (en semi-privatisering) van het openbaar vervoer. Integendeel: als sector die van belang is voor de hele gemeenschap moet het openbaar vervoer onder democratisch beheer en democratische controle van de gemeenschap worden gesteld. Misschien kunnen de lokale vervoersbedrijven net een voortrekkersrol spelen in een democratisch zelfbeheer door personeelsleden, reizigers en belanghebbenden, los van het partijpolitieke gemanoeuvreren?

De laatste tijd wenst een aantal gemeenten eigen openbaar (of toch collectief) vervoer te organiseren. De stad Antwerpen wenst dit, net als het kleinere Bornem (provincie Antwerpen), Gent is er in stilte mee bezig en Zwijndrecht (provincie Antwerpen) biedt zijn burgers al sinds 1 maart een gratis busje aan die beide deelgemeenten (Zwijndrecht en Burcht) elke twintig minuten aandoet.

Op zich valt voor deze ideeën wel het een en ander te zeggen. Wij zijn hoe dan ook voorstander van een basisdemocratisch model, waarbij de macht vertrekt vanuit de lokale gemeenschappen (wijken, dorpen, gemeenten, steden en werkenden en consumenten), waar het democratische zelfbeheer het minst moeilijk te organiseren is, en als dusdanig is er niets op tegen dat gemeenten eigen initiatieven hier rond ontwikkelen – wel integendeel. Maar toch juichen wij dit voorstel niet onverminderd toe.

Ten eerste omdat zoiets geen negatieve keuze mag zijn. Zeker in het geval van Zwijndrecht, maar ook in de andere, wordt er verwezen naar een falen van De Lijn om te voldoen in de bestaande behoeften. Zwijndrechts burgemeester André van de Vyver zegt alvast: “Het gaat ook in tegen mijn eigen principes, want ik vind het openbaar vervoer een taak van de Vlaamse overheid. Maar nood breekt wet” (DS 20/04/2018). Soortgelijke geluiden zijn ook te horen bij de andere betrokken gemeenten. Dit is natuurlijk de omgekeerde wereld: de lokale(re) overheden die moeten

inspringen (in de regel zonder de bijbehorende budgetten) omdat de hogere de taak die haar werd toevertrouwd niet naar behoren uitvoert. Wij zijn voorstander van basisdemocratie, waarbij wat lokaal beheerd kan worden ook bij voorkeur lokaal blijft, maar indien van beneden af een taak aan een grootschaliger niveau wordt gegeven (bijvoorbeeld om redenen van beheer of om een herverdelend effect te verkrijgen) dan moet dit niveau dit naar behoren doen.



De recente hervormingen van het mobiliteitsmodel van de lijn – die gepaard gaan met het model van de basisbereikbaarheid en vooral met een focus op een hogere kostendekkingsgraad – hebben geleid en zullen ongetwijfeld leiden tot een afbouw van lokale, niet of minder winstgevende (kostendekkende) lijnen. Dit is een nefaste politieke keuze, het gevolg van de neoliberale dogmatiek

waarmee het openbaar vervoer (zoals alle sectoren van openbaar nut) worden behandeld (waarover verderop meer). Dit is nogmaals een illustratie van het gegeven dat de neoliberale markt nefast is voor de openbare dienstverlening, maar ook van het gegeven dat de vrijheid die ogenschijnlijk aan de basis (de gemeenten) wordt gegeven in wezen een centralistisch, autoritair karakter heeft, waarbij gemeenten feitelijk of officieel taken krijgen doorgesluist en tegelijkertijd in een financiële dwangbuis worden geplaatst – met het overhevelen van het zorgbeleid naar megagemeenten in Noord-Nederland als frap-pantste voorbeeld in onze omgeving.

Ten tweede moet het gebruiksgemak van de reiziger centraal staan. Lokale vervoers-maatschappijen mogen er niet voor zorgen dat je twee of meer abonnementen nodig hebt. Het gebruiksgemak van de reiziger vloeit niet alleen voort uit het principe van dienstbaarheid aan de burger, maar heeft ook een utilitair nut: een teveel aan tarieven zorgt voor onoverzichtelijkheid en ontmoedigt – net als een teveel aan overstappen – het gebruik van het openbaar vervoer af en remt bijgevolg de modusverandering - van autovervoer naar voetgangersverkeer, de fiets en het openbaar vervoer – af.

Merk trouwens op dat één (kern)stad al sinds jaar en dag over een eigen openbaarvervoersbedrijf beschikt: Brussel-19 met zijn MIVB. Dit is het enige overgebleven stedelijk (intergemeentelijk) openbaar vervoersbedrijf, sinds de MIVA (Antwerpen) en de MIVG (Gent) met het streekvervoersbedrijf NMVB (1) fuseerden tot het huidige De Lijn. De MIVB – die in tegenstelling tot De Lijn geen lijnen uitbested – kan redelijk goede tevredenheids-cijfers voorleggen, maar kampt niettemin met een aantal structurele problemen. Een daarvan is de gebrekkige ontsluiting van bepaalde delen van Brussel-19. Recent onderzoek verschenen in Brussels Studies (2) wijst uit dat een belangrijk deel van Brussel-19 vrij slecht door de MIVB bediend wordt: de reistijd naar de belangrijke bestemmingen bedraagt gemiddeld 32 minuten (vrij veel voor een dergelijk klein gebied) en soms zelfs 64 minuten. Maar voor de inwoners van drie belangrijke zones van het minigewest (3) is er een in theorie eenvoudige manier om aanzienlijk veel reistijd te winnen (tot 18 minuten) te winnen: ook gebruik maken van het aanbod van de NMBS en De Lijn (4). Maar hoeveel mensen beschikken er over verschillende abonnementen? In de praktijk zullen de meeste mensen zich tot één abonnement beperken, wat de flexibiliteit van hun gebruik van het openbaar vervoer sterk inperkt. Bijkomend probleem is natuurlijk dat de MIVB dan weer slechts een beperkt gedeelte van de reële Brusselse agglomeratie beslaat, wat van de auto opnieuw een aantrekkelijkere mogelijkheid maakt dan noodzakelijk is.

Voor een mobiliteit die daadwerkelijk ten dienste van de Vlaming staat, is het dus minstens noodzakelijk dat de verschillende openbaar vervoersopties – bus, tram, metro en trein – op nationaal niveau, dus in beide Vlaamse gewesten (Vlaams Gewest + Brussels Hoofdstedelijk Gewest), op het vlak van trajecten en tijdsregeling worden gecoördineerd en onderhevig zijn aan eenzelfde, overzichtelijk abonnementensysteem. De huidige versnippering is contraproductief en mag niet worden verergerd.

Ten derde en tot slot mogen de lokale vervoers-bedrijf niet – zoals de vakbonden vrezen - worden ingezet ter voorbereiding van de liberalisering van het openbaar vervoer. Deze liberalisering wordt vanaf 2020 opgelegd door de Europese Unie - wat in de praktijk betekent dat het wordt voorgesteld alsof het een onvermijdelijk noodlot is. Dat is het niet: liberalisering is geen natuurfenomeen, maar een politieke beslissing die voortvloeit uit een aantal ideologische veronderstellingen. Ze hoeft met andere woorden niet zomaar te worden ondergaan: politieke beslissingen kunnen altijd worden bevochten en tenietgedaan.

In het neoliberale discours staat liberalisering (bij voorkeur in combinatie met privatisering) garant voor een betere dienstverlening voor de burger, die van zijn politieke status wordt ontdaan en tot klant vervelt. De werkelijkheid geeft genoeg redenen om hieraan te twijfelen.

De liberalisering van het interstatelijke vervoer heeft in ieder geval nog niet gezorgd voor verbeterd gemak of lagere prijzen voor de reiziger. Integendeel zelfs. De nachttreinen zijn helemaal op de schop gegaan, aangezien deze door de Europese regelgeving niet langer gesubsidieerd mogen worden. (5) Maar ook het overige internationale grensverkeer staat onder druk. Onlangs heeft de NMBS aangekondigd dat een retourtje Brussel-Amsterdam – op de enige nog overblijvende rechtstreekse verbinding tussen Vlaanderen en de Nederlandse staat (6) – van prijs zal verdubbelen: van 55 euro naar 96 euro (behalve voor de vroege boekers; die betalen “maar” 68 euro). Aangevoerde reden: de zogenaamde Beneluxtrein werd in het weekend ... te populair (De Tijd, 09/04/2018). Hoeft het te verbazen dat privébedrijven als Flixbus in het gat springen – althans: voor de lucratieve verbindingen? Het spreekt vanzelf dat je veel reizigers zo in de auto duwt. Het voorstel van het Beneluxparlement om de hele Benelux voor wat de treintarieven betreft als binnenland te beschouwen, is dan ook lovenswaardig. Of waarom, in het kader van de huidige staatsconstructies, tussen NMBS, NS en SNCF geen ‘Rail Pass’-formule voorzien voor staatsgrensoverschrijdende trein-, tram- en busreizigers binnen het Nederlandse taalgebied?

Hoe dan ook, liberalisering dwingt de overblijvende overheidsbedrijven (of gemeenschapsbedrijven)

mee in een concurrentielogica. Een scenario waarin het gemeenschapsbedrijf de facto verwordt tot diegene die zich binnen dat model gedwongen ziet zich te ontfemen over de niet-winstgevende lijnen (waar op winst gerichte privébedrijven uit eigen beweging niet in geïnteresseerd zijn) en/of zich verplicht ziet op bepaalde lijnen zijn prijzen te verhogen, is op lange termijn financieel onhoudbaar en principieel verwerpelijk: het is onaanvaardbaar dat de gemeenschap alle lasten moeten dragen en de bedrijven – gezien de huidige tendens tot kapitaalconcentratie en ketenvorming, een logische tendens van het kapitalisme: een beperkt aantal grootbedrijven – alle lusten mogen genieten. De huidige kostendekking van De Lijn – 20,3% in 2016, ondanks het snoeien in het aanbod – doet immers vermoeden dat een winstgericht beheer van het openbaar vervoer in het huidige, ruimtelijk versnipperde Vlaanderen slechts mogelijk is mits een verdere afbouw van perifere lijnen en een stijging van de tarieven.

Omgekeerd, indien de private bedrijven toch de verlieslatende lijnen uitbaat - ofwel uit eigen beweging ofwel indien zij daartoe gedwongen worden willen zij ook een aantal winstgevende lijnen uitbaten – en zij dit zonder aantasting van zowel de dienstverlening (met inbegrip van de veiligheid) als de rechten van de werkers van het bedrijf doen, toont dit aan dat een efficiënt beheer van een openbaar vervoersnet mogelijk is en is er – behalve ideologische vooringenomenheid – geen reden waarom een efficiënt beheer door een gemeenschapsbedrijf onmogelijk zou zijn.

Helaas lijken de huidige machtsverhoudingen aan te sturen op een liberalisering van het openbare vervoer en zelfs een privatisering van De Lijn. Het is misschien zelfs geen teken van complotdenken indien de systematische onderfinanciering van De Lijn – net zoals bij de NMBS – voor een deel een manier is om de onvrede bij de reiziger en het gebrek aan vertrouwen in het openbaar vervoer aan te wakkeren en zo het draagvlak voor een liberalisering en (gedeeltelijke) privatisering te versterken. Indien de druk op de Vlaamse Regering niet wordt opgedreven, bestaat de kans dat “interne operator” De Lijn na 2020 nog verder vervelt tot louter aanbestedende overheid – waarbij men gemakshalve zal overslaan dat bij een uitbestedende dienst niet alleen de huidige kosten voor vervoerend personeel en voor materieel moeten worden betaald, maar ook de gespecialiseerde aanbestedende administratie ... Nu al moet De Lijn de helft van zijn lijnen verpachten – ongetwijfeld tot vreugde van die paar grote bedrijven (7) die aan deze “concurrentie” kunnen meedoen.



Uit de VRIND 2017 (8) blijkt in ieder geval dat het aantal door De Lijn vervoerde passagiers sinds 2010 stelselmatig daalt. Deze officiële publicatie van de Vlaamse Overheid verklaart dit zelf door te verwijzen naar het gevoerde overheidsbeleid: in het kader van een streven naar wat de Vlaamse Overheid “efficiëntie” noemt, werd er gesnoeid in het aantal lijnen en voordelige netabonnementen. Zo wil men het gewicht van eigen inkomsten van De Lijn doen toenemen, om De Lijn minder afhankelijk te maken van – herverdelende! – subsidies en toelagen. Ook de exploitatietoelage zelf vertoont sinds 2011 en eigenlijk al sinds 2008 een dalende trend (-20% sinds 2008). Met andere worden, De Lijn wordt klaargestoomd voor de liberale marktwerking – vandaar ook de aangekondigde “benchmark” van 2020, waarin De Lijn zal worden vergeleken met andere, private collectiefvervoersbedrijven. Trots wordt in de VRIND 2017 alvast verteld dat de kostendekking voor het vijfde jaar op rij is gestegen. De keerzijde van de medaille is echter wel dat de populariteit van De Lijn afneemt (9), terwijl het belang van de auto maar toeneemt: niet alleen worden er steeds meer kilometers met de wagen gereden, maar ook de bezettingsgraad ervan (het aantal personen dat in diezelfde wagens zit) daalt (gemiddeld 1,33 in 2016). Dit met alle gevolgen vanden voor onze leefomgeving en gezondheid.

Gevreesd wordt dat ook een deel van de recente voorstellen in dit stramien passen. Zo lijkt het “openbaarvervoersbedrijf” waar in Antwerpen over wordt gesproken, die naam niet waardig te zullen zijn. Niet alleen kunnen we ervan uitgaan dat het om een geëxternaliseerd bedrijf zal gaan (dus voor de politieke partijen geen lastige vastbenoemde ambtenaren maar wel mogelijkheden tot zitjes in de raad van bestuur), maar ook stelt de berichtgeving dat het zou gaan om een instelling met een louter regiserende rol, een “aanbestedingsfabriekje”, met als onderaannemer De Lijn en de toekomstige andere spelers op de Europese markt.

De marktlogica voor het openbaar vervoer faalt bij de omschakeling naar een autoluw vervoersmodel. In een moderne maatschappij behoort openbaar vervoer – net als energie, water of internetdistributie – tot de basisbehoeften voor het leven van de gemeenschap. Als dusdanig vormt het bij uitstek een sector van nationaal belang en van openbaar nut, die niet mag worden overgelaten aan privaat winstbejag en die onder democratische controle en democratisch beheer van de gemeenschap moet worden gesteld.

Dat betekent niet dat er geen onmiskenbare problemen zijn met het bestaande openbare vervoer, zoals onderinvestering maar ook het fenomeen van partijpolitieke benoemingen, met inbegrip van de top (Raad van Bestuur). Een dergelijk model van ondemocratisch centralisme, waar “top down” vanuit de partijbesturen over ons

openbaar vervoer wordt beslist, moet dan ook niet zomaar worden opgehemeld. Integendeel, er moet worden gestreefd naar alternatieve wijzen van beheer door personeelsleden en (potentiële) reizigers. En misschien kunnen de lokale vervoersbedrijven daar wel een voortrekkersrol in spelen?

1 Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

2 <https://journals.openedition.org/brussels/1657?lang=nl#tocto2n2>

3 Met name 1. Evere, Haren en delen van Schaarbeek; 2. Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren; 3. Het Zuiden van Ukkel.

4 En in mindere mate de Waalse TEC, waarvan het aanbod om vanzelfsprekende geografische redenen in Brussel-19 veel beperkter is.

5 Helemaal absurd wordt het, wanneer je weet dat aan het veel vervuilerend vliegtuigverkeer niet geraakt wordt: luchtvaartmaatschappijen (nochtans zowat allemaal privébedrijven) betalen geen accijnzen op brandstof en vliegtuigtickets zijn vrijgesteld van btw.

6 Ter herinnering: vroeger waren er ook rechtstreekse verbindingen tussen Gent en Terneuzen, Mechelen en Terneuzen, Genk en Eindhoven, Hasselt en Maastricht, Turnhout en Tilburg. Daarnaast verdienen ook de verbindingen tussen Poperinge en Hazebroek en Deinze en Duinkerken vermelding. Opgemerkt moet wel worden dat er een concreet project is om van de verbinding tussen Hasselt en Maastricht een sneltramverbinding te maken – wat ongetwijfeld positiever zal zijn dan de huidige toestand. Af en toe wordt er ook gesproken van een doortrekking van de kusttram naar Duinkerke. Ook is er een andere verbinding met Maastricht, die evenwel via Wallonië loopt.

7 Boven Wuustwezel is het stads- en streekbussenvervoer grosso modo in handen van slechts twee bedrijven: Connexxion en Arriva. Merk op dat het laatste bedrijf in feite een dochteronderneming is die voor 100% in handen is van het Duitse overheidsbedrijf Deutsche Bahn.

8 Vlaamse Regionale Indicatoren. P. 249 e.v.

9 Ter vergelijking: tussen 1995 en 2007, toen een omgekeerd beleid werd gevoerd, steeg het collectieve wegvervoer met bijna een derde.



Koninklijk Cliëntelisme, met de steun van de regering Michel-Jambon

Hoewel het merendeel van de Vlamingen en Walen misschien niet eens weet waarom de Belgische staat 21 juli viert, zijn er aan deze dag een aantal tradities verbonden: een protserige parade van de lokale onderaannemer van de NAVO, een duffe toespraak van het erfelijke staatshoofd waar de gevestigde media nadien plichtsgetrouw allerhande diepzinnigheden in zullen zoeken, maar ook de benoeming van een nieuw stel edellieden.

Ongetwijfeld is de eerste normale reactie wat lacherigheid om een dergelijke archaïsche instelling en de zielige ijdelheid van diegenen die aanvaarden in dit toneelstukje mee te spelen. Maar toch is het een klein beetje meer dan een onschuldig, wat meelijwekkend tijdverdrijf: het is ook een middel waarmee de Belgische monarchie niet alleen vrienden uit de bekende salons een dienstje wenst te geven maar ook de academische en culturele elite aan zichzelf en aan de staat waar zij haar bestaansrecht aan dankt tracht te binden. Overigens leert een blik op de adellijke gunsten van de afgelopen jaren inzicht over met welk gedeelte van de bevolking de Belgische monarchie het meest verweven is en welk het het belangrijkste vindt om aan zich te binden: hoewel de occasionele zanger of wielrenner die tot baron wordt benoemd altijd met de meeste persaandacht gaat lopen, is toch vooral de wereld van het industriële en financiële grootkapitaal vaste klant (Pieter Timmermans in 2018, Michèle Sioen, Jean-Michel Froidart, Jean-Jacques Decloedt, Etienne Davignon, Albert Frère, Jacques van Rijckevorsel in 2017, Eddy Bruyninckx, Jacsues Delen en Pierre Rion in 2016,...). Deze aanwezigheid is nog opvallender indien je enkel naar de erfelijke titels kijkt. De adeldom zelf is trouwens altijd erfelijk, in goede patriarchale traditie natuurlijk enkel in de mannelijke lijn.



Uiteraard heeft het Belgische staatsbestel en zijn monarchie efficiëntere wijzen om zijn bestaan te legitimeren – in dat verband mag de rol van bv. het Koning Boudewijnfonds vermeld worden. Niettemin is het onbegrijpelijk dat de regering, waarvan één partij anders officieel nog republikeins en zelfs Vlaams-nationalistisch is, in dit spelletje meespeelt. Het Koninklijk Besluit tot toekenning van adeldom draagt immers ook een handtekening van een minister, die ook de formele voordracht regelt. De N-VA zal zeggen dat zij geen revolutionairen zijn en de instellingen, waaronder de monarchie, noodgedwongen respecteren. Dat is haar keuze, niet de onze. Maar zelfs dan is er niets wat hun verhindert binnen de regering overeen te komen geen adelsverheffing toe te kennen. Deze jaarlijkse adeldomverlening is immers ook nergens verplicht. Of heeft zij werkelijk al haar hoop gesteld op de uitbouw van een eigen cliëntelistisch systeem, waarbij ook belgicistische baronessen al eens een cadeautje krijgen toegeworpen.

Uiteraard heeft het Belgische staatsbestel en zijn monarchie efficiëntere wijzen om zijn bestaan te legitimeren – in dat verband mag de rol van bv. het Koning Boudewijnfonds vermeld worden. Niettemin is het onbegrijpelijk dat de regering, waarvan één partij anders officieel nog republikeins en zelfs Vlaams-nationalistisch is, in dit spelletje meespeelt. Het Koninklijk Besluit tot toekenning van adeldom draagt immers ook een handtekening van een minister, die ook de formele voordracht regelt. De N-VA zal zeggen dat zij geen revolutionairen zijn en de instellingen, waaronder de monarchie, noodgedwongen respecteren. Dat is haar keuze, niet de onze. Maar zelfs dan is er niets wat hun verhindert binnen de regering overeen te komen geen adelsverheffing toe te kennen. Deze jaarlijkse adeldomverlening is immers ook nergens verplicht. Of heeft zij werkelijk al haar hoop gesteld op de uitbouw van een eigen cliëntelistisch systeem, waarbij ook belgicistische baronessen al eens een cadeautje krijgen toegeworpen.

De regeringspartijen geven zo de kans aan de monarchie om haar positie te bestendigen. Een zoveelste illustratie van hoe de de communautaire en institutionele stilstand – onder het motto: liever rechts dan Vlaams – in werkelijkheid kansen openlaat aan de Belgische staatsdragende stromingen om hun positie te verstevigen, denk maar aan de ernstigere gevallen zoals de afbraak van de taalwet in gerechtszaken en de oproepen tot herfederalisering bij zowat alle partijen.

Wat ons betreft: afschaffen die handel.



Maak van onze steden meer dan paradijzen voor shoppers en toeristen

Het "hippe" nieuwe massatoerisme van de 21ste eeuw rukt op in alle steden, ook de Vlaamse, en brengt de lokale bevolking steeds meer in problemen. De wildgroei van allerlei "platformen" zoals Airbnb mag niet ten koste gaan van de stadsbewoners en de huisgezinnen. De Vlaamse regering moet hierin ten volle de verantwoordelijkheid opnemen en een doordacht beleid uitstippelen, waarbij duurzaam en sociaal verantwoord toerisme hand in hand kan gaan met een duurzaam en sociaal verantwoord huisvestingsbeleid.

Recent onderzoek van de Universiteit Antwerpen toonde dat platformen zoals Airbnb snel groeien in het aantal aangeboden slaapplekken in het centrum van Antwerpen, een trend die zichtbaar is in heel veel Europese steden. Deze grote groei gaat echter ten koste van de "gewone" huurmarkt, want het totale aanbod aan huurbare huizen en appartementen stijgt geenszins even snel. Huurprijzen schieten daardoor omhoog, en dat is een streep door de rekening van de mensen en gezinnen die die woonsten huren, vooral degenen met lagere inkomens. Dit nieuwe fenomeen komt bij de gentrificatie waar we het in de vorige nieuwsbrief reeds over hadden.

In de grote Europese steden in heel "toeristische" landen en regio's is dit fenomeen al meerdere jaren aanleiding voor sociale conflicten. Denken we maar aan steden als Valencia en Barcelona in de Catalaanse landen, waar een acuut woonprobleem tot sociale protestbewegingen leidde, machtswissels veroorzaakte en een heel militant verzet tegen het massatoerisme op gang kwam dat internationale bekendheid verwierf. Ook in Brussel dringt zich zo'n woningcrisis op, nog eens extra bekrachtigd door de grote aanwezigheid van kapitaalkrachtige Europese "expats" die de prijzen van de lokale huurmarkt omhoog drijven. De andere steden in Vlaanderen hielden tot nu toe nog relatief stand tegen het oprukkende "digitale" massatoerisme, maar daar begint nu dus verandering in te komen.

De omvorming van onze stadscentra tot pretparken voor goed betalende toeristen (in Amsterdam, Barcelona en Venetië kunnen ze ervan meespreken) staat bij ons (behalve in Brugge) nog relatief in z'n kinderschoenen, maar gaat met rasse schreden vooruit (zie ook de heraanleg van Brussel-centrum). Het is dan ook een van de sociale thema's van de toekomst.

De studie van de UA geeft als oplossing voor het probleem quota voor het maximum aantal toegestane "Airbnb"-type toeristische verblijfplaatsen. Dat kan zeker onderdeel van een oplossing zijn maar is niet voldoende, want het pakt uiteindelijk ook maar een symptoom aan. Fenomenen als Airbnb zijn immers onvermijdelijk in een klimaat waar dat massatoerisme volop wordt gestimuleerd ten koste van lokale bevolking en economie. Eén "Amsterdam" in Europa is al meer dan genoeg. Er moet dringend werk gemaakt worden van een beleid gericht op duurzaam toerisme, dat de noden van de lokale bevolking niet uit het oog verliest, alsook een woonbeleid dat veel meer investeert in betaalbaar wonen. Met de huidige regering is de kans daarop redelijk klein. Een sociale verzetsbeweging zoals we die in Barcelona zien opkomen zal deze kwestie dus op de politieke agenda moeten zetten.

*Verzet tegen het nieuwe massatoerisme
Barcelona, Catalonië*





Geschiedenis

Tijd voor een nieuw Plakkaat van Verlatinghe!

Op 26 juli was het 437 jaar geleden dat het Plakkaat van Verlatinghe werd ondertekend door vertegenwoordigers van de „provincies“ Vlaanderen, Brabant, Mechelen, Gelre, Holland, Zeeland, Friesland en Utrecht. Romantiek is niet op haar plaats: de ondertekenaars zelf waren naar onze maatstaven helemaal niet democratisch verkozen. Maar toch is het een van de sleuteldocumenten uit onze geschiedenis: met de afzetting van Filips II werd krachtig onderstreept dat macht van onder naar boven gaat, en niet omgekeerd – een boodschap die niet alleen toen revolutionair was, maar dat ook vandaag is. Ook nu moeten we tegenover de macht van de markten en „top down“-instellingen het basisdemocratische beslissingsrecht van onderuit plaatsen.

Tijd voor een nieuw Plakkaat van Verlatinghe!



Koerdistan

**Aangekondigd :
Koerdische Culturele Week in Brussel**

GRATIS

SEMAINE CULTURELLE • CULTUURWEEK

KURDISTAN

HEFTEYA ÇANDA • CULTURAL WEEK

5^E EDITION

17-23 SEPT

MUSEUMPLEIN • BXL • PLACE DU MUSÉE

KURDISH VILLAGE • CINEMA

FOLKLORE • BOOKS • CONCERTS • CONFERENCE

NAV BEL

Koerdisch Instituut vzw
Beweging voor mensen- en vluchtelingenrechten

Rojava
Confederacy of Democracies
Belgium



Al een twintigtal jaar maakt de „nieuwe“ woonvorm 'antikraak' een opmars. Het idee is eenvoudig en lijkt op het eerste gezicht sympathiek: de eigenaar van een leegstaand gebouw verhuurt zijn eigendom aan een zeer lage prijs (de gebruikskosten); zo is hij verlost van leegstandbelastingen en andere nadelen van leegstand (verloedering, vandalisme, daling van de marktwaarde, enz.) en heeft er iemand onderdak gevonden tegen een schappelijke prijs. Wie kan daar in een context van stijgende huurprijzen tegen zijn?

De werkelijkheid is complexer: aangezien er geen huurovereenkomst maar enkel een „overeenkomst voor bezetting ter bedde“ wordt gesloten, is de 'gebruiker' ook niet als huurder beschermd. Zeer korte opzegtermijnen zijn de regel (in de regel wanneer de eigenaar alles in orde heeft gebracht om het voor hem gratis bewaarde gebouw om te bouwen tot peperdure lofts of kantoren); niet zelden laat ook de veiligheid en gezondheid van het gebouw te wensen over. Eigenlijk zijn antikrakers conciërges, 'werknemers' die hun 'loon' aan hun 'werkgever' moeten geven... Mocht het niet zo hip zijn, men zou van huisjesmelkerij spreken. Tegelijkertijd bevordert het op de lange termijn grondspeculatie. Onderzoekster Joy Verstichele wijst er op dat de machtsverhouding tussen leegstandsbeheerders en gebruikers ervoor zorgt dat bewoners hierover vaak geen klacht durven in te dienen: "De gebruiker is voor zijn huisvesting afhankelijk van de leegstandsbeheerder. Velen zullen bang zijn om hun woonst te verliezen op het moment dat zij een conflict aangaan"

In grote mate hoort antikraak dus thuis in het rijtje van Airbnb en Uber: modern ogende 'vernieuwingen' die eigenlijk middelen zijn van grote bedrijven (inclusief multinationals) om de sociale wetgeving – in dit geval de huurwetgeving, maar ook de arbeidswetgeving – uit te hollen. Het meest hallucinante daarin is dat de overheid hier zelf flink aan meewerkt, zoals BRUZZ meldt. Tegelijkertijd wordt 'authentiek' kraken – met dezelfde nadelen voor de bewoner, maar zonder huur – gecriminaliseerd. Aangezien antikraak wel leegstand tegengaat, worden de allerarmsten potentiële kraakpanden ontnomen. Van antikraakmultinational Camelot is trouwens bekend dat deze bij overheden lobbyt voor strenge wetgeving tegen krakers ...

Alle begrip voor wie ervoor kiest te antikraken; de woonprijzen in ons land zijn hallucinant en als individu is het vaak een vanzelfsprekende tijdelijke oplossing. Maar als samenleving moeten wij de oplossing zoeken in een strijd tegen de grond- en vastgoedspeculatie, de bestrijding van huisjesmelkerij (en mensensmokkel) en de bouw en inrichting van bereikbare woningen voor de hele bevolking – en van een antileegstandbeleid in plaats van een antikraakbeleid.

<https://www.bruzz.be/samenleving/overheid-schendt-eigen-domicilieringswet-bij-antikraak-2018-07-25>

<https://www.bruzz.be/samenleving/antikraak-krijgt-voet-aan-grond-brussel-2018-07-25>



Regering bouwt school; gewone Vlamingen gelieve zich te onthouden

Van alle overheidsinstellingen is de Regie der Gebouwen waarschijnlijk het grootste zorgenkindje, deels door corruptie maar vooral door een neoliberal beleid van systematische onderinvestering. Het bekendste symbool van deze problemen is het Brusselse justitiepaleis: er zijn ondertussen mensen geboren, zelf ouder van een kind geworden en gestorven zonder dit gebouw ooit zonder steigers te hebben gezien. De stellingen zelf zijn al gerestaureerd moeten worden...

Toch kun je niet zeggen dat de Regie helemaal niet investeert – maar de vraag is of dit de juiste zijn. Bevoegd minister Jambon heeft deze week aangekondigd dat hij – eigenlijk in uitvoering van een eerdere beslissing (2015) – tot 70 miljoen vrijmaakt ... voor de bouw van een nieuwe 'Europese school', de vijfde in Vlaanderen al, deze keer in Evere op de terreinen waar het vroegere NAVO-hoofdkwartier lag.

Europese scholen zijn scholen, waar de kinderen van eurocraten – een rijkelijk betaalde beroepsgroep – gratis onderwijs mogen volgen. Kinderen van gewone Vlamingen, maar ook van andere, tijdelijke inwoners van dit land, zijn natuurlijk ook welkom – maar hun ouders mogen dan wel eerst een paar duizenden euro's inschrijvingsgeld betalen. Een hallucinante toestand: met publiek geld wordt welbewust een klassenonderwijs (in de sociale betekenis van het woord "klassen") georganiseerd!

Het is niet aan onze overheden om het belastinggeld van de gewone Vlaming (en Waal) cadeau te doen door mee scholen op te richten waar de gewone Vlaming geen toegang toe heeft en zo de vorming van een (bijna erfelijke) Europese transnationale elite te ondersteunen – nog los van het gegeven dat het niet aan de federale staat is om zich te mengen in wat een gemeenschapsbevoegdheid geacht wordt te zijn. Bovendien is geschikte ruimte, zeker in Brussel-19, een schaars goed. Gezien het schrijnende tekort aan plaatsen in het Nederlandstalige onderwijs in Brussel, lijkt het ook logisch de site te gebruiken voor een nieuwe Nederlandstalige school. Voor de kinderen van de eurocraten hebben trouwens ook het recht uit hun Europese bubbel te worden gehaald en in contact te komen met het land waar zij wonen ...



Op 29 juli publiceerde de Spaanse krant El País een opiniestuk van Raül Romeva, de minister van buitenlandse zaken van de Catalaanse Republiek. Dit voormalige groene parlements lid zit sinds november in het "penitentiair centrum Lledoners" als politieke gevangene van de Spaanse staat (vreemd dat in de Belgische staat Bart Staes zowat de enige "groene" is die hiertegen protesteert). Mede omdat er in de Vlaamse pers opvallend weinig aandacht is voor de recente gebeurtenissen in Catalonië, publiceren we deze tekst. De centrale boodschap is immers een waarheid als een koe en onmisbaar voor een goed begrip van de situatie: er is geen Catalaans probleem, wel een Spaans.

"De uitdagingen waarvoor Pedro Sanchez staat zijn enorm. In de jaren waarin de PP aan de macht was hebben we een zware verschuiving in autoritaire zin en een onaanvaardbare sociale en democratische achteruitgang gekend in de Spaanse staat. In een verstikkend klimaat van systemische corruptie waar niet op een geloofwaardige wijze tegen gestreden is, zijn er veel zaken waar zwaar op besnoeid is: de pensioenen en de welvaartsstaat, het democratische geheugen en bestuurstransparantie, de vrijheid van meningsuiting en de neutraliteit van de publieke media, de energie-efficiëntie en de rechtvaardigheid op de arbeidsmarkt, het beleid voor gelijkheid en huisvesting, de scheiding der machten en de gerechtelijke onafhankelijkheid... Een onvolledige lijst.

Het is zonder twijfel te hopen dat iedere beweging van de nieuwe regering om deze toestand te keren zal te wijten zijn aan een schuld aangegaan om haar aanstelling te bereiken. Pedro Sanchez en de alternatieve meerderheid die hem eerste minister gemaakt heeft, moeten zich niet laten intimideren. Het is noodzakelijk om de vrijheid en sociale rechtvaardigheid die we nooit verloren mochten hebben, terug op te bouwen en om antwoorden te geven op de vrees voor verandering die bestaat in de samenleving. Tot spijt van wie het benijdt is Spanje een nieuw tijdperk ingetreden. De politieke krachten die er de voortrekkers van zijn moeten zich niet afvragen wat er gaat gebeuren, maar moeten de drijvende krachten van de verandering zijn en een actieplan uittekenen om de transformaties te materialiseren die de staat toelaten om zich in de logica van het Europa van de 21e eeuw in te schrijven.

Het is vanzelfsprekend dat de oude structuren niet meer beantwoorden aan de nieuwe vragen van de burgers ten aanzien van de huidige uitdagingen. En de traditie, de inertie of het gemak kunnen niet meer als excuus dienen. In Catalonië, in Spanje, in werkelijkheid in heel Europa ontstaat er een nieuwe burgerbeweging die meer nabijheid en meer echte democratie eist. En dat is precies het echte verlangen dat het hele Catalaanse republikeinse project drijft: meer vrijheid en meer democratie. Spanje moet ten aanzien van het territoriale vraagstuk op een andere manier handelen dan het de laatste drie eeuwen gedaan heeft als het zich echt wil aansluiten bij een model dat in Europa ten volle leeft. Doorheen het conflict met Catalonië moet het breken met een geschiedenis van botsingen en we zullen het moeten doen door samen te werken, als twee subjecten die in staat zijn overeen te komen over de manier waarop we over onze toekomst zullen beslissen. In werkelijkheid gaat het er om om te bepalen hoe wij, allemaal, willen dat onze wederzijdse relaties zijn en hoe we omgaan met de geschillen. Want we moeten ons niet laten misleiden, als er deze jaren gepraat wordt over "het Catalaanse probleem" of over ik weet niet welke ultieme beslissingen of uitdagingen, is men bezig weg te kijken van de kwestie. Er was en er is geen "Catalaans probleem". Het is Spanje dat een probleem heeft met zijn democratie, met zijn identiteiten en met zijn

soevereine entiteiten. En het moet het zonder verder uitstel aanpakken.

Zelfs van in de gevangenis vraag ik eerste minister Sanchez dat hij moedig is en in staat om een alternatief project te creëren voor de Spaanse staat, waarvan de essentie in vraag gesteld wordt en die kwetsbaar is in zijn ontwerp, die geweigerd heeft te luisteren, te spreken en tot akkoorden te komen.

Ik ben er zeker van dat alle democraten het er over eens zijn dat de toekomst bepaald dient te worden op basis van de vrijheid en niet onder dwang. De hand van de dialoog die we vanuit Catalonië aanbieden moet worden geïnterpreteerd als een driedubbele kans: voor Catalonië, voor Spanje en voor het geheel van Europa. De manier waarop we het vraagstuk oplossen van de democratische verzuchtingen van de burgers en de noodzakelijke versterking van de synergieën tussen de volken kan de toekomst van Europa bepalen. Doe het niet voor Catalonië. Doe het voor Spanje en als wissel op de toekomst.”



Raül Romeva i Rueda, ex-lid van het Europees Parlement 2004-2014, Minister van Buitenlandse Betrekkingen van de Catalaanse republiek, politiek gevangene van de Spaanse staat sedert 23 maart 2018.



Europa zwicht voor Trumps intimidatie. Wij zeggen: Geen TTIP via de achterdeur!

De V-SB heeft een oproep van het Seattle to Brussels Network ondertekend. Hieronder een vertaling:

Europa zwicht voor Trumps intimidatie. Wij zeggen: Geen TTIP via de achterdeur!

Donald Trump beweert regelmatig dat de Verenigde Staten oneerlijk werden behandeld bij handelsakkoorden. Hij verzekert zijn kiespubliek ervan dat zijn agressieve handelsbeleid een poging is “de handel eerlijker te maken” voor wie in de VSA woont. Maar als organisaties die vele jaren lang hebben geijverd voor een handelssysteem dat in het voordeel werkt van mensen in plaats van dat van het grootkapitaal, spreken wij Trumps beweringen tegen.

In plaats van op te komen voor de gewone mensen (verre van!) gebruikt Trump het handelsbeleid om landen over de hele wereld zodanig te intimideren dat ze een beter akkoord voor het Amerikaanse grootkapitaal aanvaarden. Het resultaat zullen nog slechtere handelsakkoorden zijn, met een versnelling van de ongelijkheid, klimaatverandering en zelfs conflicten als gevolg.

Wij zijn tegen monsterhandelsakkoorden zoals het Trans-Pacific Partnership (TPP) en het Transatlantic Trade & Investment Partnership (TTIP), die het grootkapitaal bevoordelen ten koste van mens en planeet. Deze akkoorden werden gedurende drie decennia gesloten en ondersteund door Amerikaanse regeringen en door dezelfde bedrijven die zich nu achter Trump scharen.

Wanneer hij deze akkoorden verwerpt ten voordele van bilaterale onderhandelingen op zijn eigen voorwaarden, heeft hij geenszins de bedoeling eerlijke regels in te stellen die de mensenrechten en de grenzen van het milieu eerbiedigen. Wel integendeel: hij vindt dat deze regels zijn mogelijkheid om de rest van de wereld te intimideren hinderen. Wij wenst het multilaterale systeem open te breken zodat hij andere landen in handelsrelaties kan duwen die slecht zouden zijn voor arbeiders en verbruikers, voor de strijd tegen ongelijkheid en voor het leefmilieu.

Als activisten voor eerlijke handel zijn wij niet noodzakelijkerwijs tegen het gebruik van tarieven om sociale rechtvaardigheid te bevorderen, in het bijzonder vanwege ontwikkelingslanden – tarieven zijn een instrument dat zowel verstandig als kortzichtig kan worden gebruikt. Maar Trump gebruikt tariefverhogingen om andere landen zo te intimideren dat ze z'n “Big Business First”¹-agenda aanvaarden. De EU is voor Trumps dreigementen gezwicht door te verklaren dat ze een handelsoorlog heeft vermeden, terwijl ze alleen maar heeft toegegeven voor Trumps eisen. Nu al zijn ze gezwicht voor voorwaarden die onze mogelijkheid de klimaatverandering tegen te gaan zouden beperken door akkoord te gaan met een hogere invoer van schaliegas en GGO-monocrops. Dit wordt duidelijk verworpen door boeren en verbruikers in Europa en is in strijd met de belofte van de Europese Commissie om geen handelsakkoorden te sluiten die indruisen tegen de Klimaatdoelstellingen van

Parijs.

Nieuwe dreigementen zullen volgen, nu Trump verkregen heeft wat ie wilde: TTIP via de achtergrond. Trump heeft immers al bewezen dat ie onbetrouwbaar is en is nu al bezig wat hij van Juncker heeft verkregen uit te breiden naar landbouw – waar Trumps team zich wil ontdoen van strenge veiligheidsvoorschriften zoals het verbod op chloorkippen en op hormonen in rundvlees.

TTIP werd door de Europeanen duidelijk verworpen omdat het onze voedselnormen, onze openbare diensten, onze mogelijkheid het leefmilieu te beschermen en de mogelijkheid de farmaceutische bedrijven en de grote technologie-industriebedrijven te reguleren ondermijnd zou hebben. Maar Trump en zijn omgeving hebben heel duidelijk aangegeven dat net dit hun agenda is. Hoe kan dit dan goed aflopen?

De Europese Commissie heeft geen mandaat voor deze agenda en voorzitter Juncker heeft geen bevoegdheid om met Trump over handelsvoorwaarden te onderhandelen. Wij eisen dat de Commissie een open en transparant mandaat formuleert en ter discussie voorlegt aan de Europese regeringen en volkeren voordat zij zich verbindt voor nieuwe handelsvoorwaarden met de VS. Ook eisen we dat de EU, die zich regelmatig en met klem uitspreekt over het belang van multilaterale handelsregels, niet met Trump instemt aangaande veranderingen in de regels van de Wereldhandelsorganisaties indien deze niet tot stand komen via een democratisch en transparant proces waar alle landen van de Wereldhandelsorganisaties bij betrokken worden.

1“Eigen Grootkapitaal Eerst!”



KALENDER: AUGUSTUS

Van 8 tot 21 september, Aalst.

't Gasthuys - Stedelijk Museum Aalst
Oude Vismarkt 13 Aalst

Tentoonstelling : Eerlijkheid & vrijheid - Pieter Daens (1842-1918) - Journalist, drukker-uitgever, schrijver, politicus

<https://www.visit-aalst.be/nl/museum-agenda/eerlijkheid-vrijheid-pieter-daens-1842-1918-journalist-drukker-uitgever-schrijver-politicus>

Pieter Daens was de jongere broer van priester Adolf Daens, en bleef steeds wat in de schaduw van zijn bekendere broer. Maar de geschiedenis van de Daensistische beweging zou niet geweest zijn wat ze werd zonder deze geëngageerde, bedrijvige journalist, schrijver, drukker-uitgever en politicus.



Lidmaatschap



De lidgelden: €8 voor werkenden, €5 voor studenten en niet-werkenden.

Een radicaal links en soevereinistisch alternatief is broodnodig. Wij rekenen op jou! Bouw mee aan een Vlaams en links alternatief voor de 21ste eeuw!

Voor vragen: info@v-sb.net



Pridevlag met leeuw

100 cm op 95 cm;

prijs: 20 €



Aan de linkerzijde mogelijkheid voorzien om een stok door te steken.

Meer info: secretariaat@v-sb.net
IBAN: BE06 9795 9442 7422
BIC: ARSPBE22

Alle foto's van V-SB acties zijn te vinden

op onze Flickr-account:

<https://www.flickr.com/photos/v-sb>

en op onze Facebook-account:

<https://www.facebook.com/vlaamssocialistischebeweging/>

