

Wilt u reageren?
Hebt u een voorstel voor *Opinie*?
Mail dan naar opinie@tijd.be

Politiek van kwaad naar erger in Franstalig België.



VINCENT LABORDERIE

Het Franstalige politieke landschap is ten prooi gevallen aan een nooit geziene polarisering. Die kan het einde inluiden van de compromiscultuur en de milde oppositiecultuur in België.

De slechte relatie tussen de Franstalige onderhandelaars was een van de redenen voor het mislukken van de vorming van een oranje-blauwe coalitie van liberalen en christendemocraten in 2007. Een reportage in het RTBF-programma 'Question à la Une' toonde ons gisteravond dat het met de nieuwe politieke generatie niet veel beter is dan in 2007.

Twee elementen vallen op. De vijandigheid tussen de socialistische van de PS en de liberalen van de MR - en dan vooral tussen Paul Magnette en Charles Michel - heeft tijdens de campagne ongekende hoogten bereikt. De twee bestempelden elkaar als leugenaar. En Magnette vermaakte op de 1 mei viering in Charleroi de militanten met een imitatie van Michel.

Het tweede element is dat de oorsprong van de onverklikkelijke historie in feite ligt bij de beslissing van de PS en het cdH om hun allianties in Brussel en Wallonië te hernieuwen en de MR in de oppositie te laten. Nog meer dan de beslissing zelf heeft de manier waarop ze is genomen en aangekondigd menig waarnemer met verstomming geslagen en de MR geschokt. Alles gebeurde zo stiekem en zo snel dat er een electoraal voorakkoord tussen de PS en het cdH achter vermoed werd.

Plots zat de MR in de rol van ongelukkige, naïeve gedupeerde. De keuze van de Franstalige liberalen voor een Zweedse coalitie was slechts het logische gevolg van die vernedering. Na het 'non' van cdH-voorzitter Benoît Lutgen kon de MR niet anders dan alleen naar de federale regering te trekken, tenzij ze zich nog meer liet vernederen door de PS-cdH-bondgenoten mee aan tafel te laten schuiven.

Het zou echter fout zijn alle gebeurtenissen te herleiden tot personenkwesities. Het fundamentele element lijkt mij de her-

schikking van de machtsverhoudingen in Wallonië en de verschillende lezing van de verkiezingsresultaten van 25 mei. Elke partij beschouwt zich als de winnaar van de verkiezingen. En zowel de PS als de MR schermt met een gebrek aan democratische legitimiteit mocht er een regering zonder hen worden gevormd. Voor Michel kwam de uitsluiting van de MR in Brussel en Wallonië neer op een 'ontkenning van de democratie'. De PS wees op het gebrek aan Franstalige vertegenwoordiging voor de federale regering.

Het resultaat van die haat - die van kwaad naar erger gaat - is dat we met een onuitgegeven toestand zitten. De situatie is van die aard dat ze de politieke dynamiek in Franstalig België danig kan wijzigen. Voor het eerst in de Belgische geschiedenis is een regionale meerderheid precies het omgekeerde van de federale regering, met geen enkele partij die er op alle niveaus bij is om verbanden te smeden.

Dat kan de Belgische compromiscultuur onderuithalen en het einde inluiden van de al met al milde manier van oppositie voeren in Franstalig België tot nog toe. De oppositie tussen de MR en het blok PS-cdH belooft keihard te zijn op alle machtsniveaus. Gestructureerd rond een links-rechtstegenstelling zou die nieuwe dynamiek sterk doen denken aan het politieke landschap in Frankrijk. Logisch

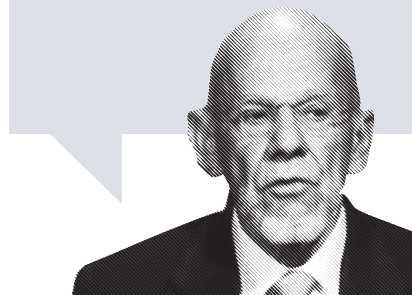
De reportage in het RTBF-programma 'Question à la Une' leert dat het met de nieuwe politieke generatie niet veel beter is dan in 2007.

bekeken zou die polarisering de PS en de MR electoraal moeten opbrengen. Het cdH daarentegen zal heel wat moeite hebben om zich politiek in stand te houden en te tonen dat de partij nog iets anders kan zijn dan een aanhangsel van de PS. Voor de troepen van Benoît Lutgen dreigen de volgende vijf jaar heel lang te worden.

De nieuwe polarisering vormt ook een bedreiging voor de goede werking van België en voor de stabiliteit van de legislatuur. De zesde staatsvorming, geconcipieerd in de geest van het samenwerkingsfederalisme, veronderstelt een dialoog en een goede verstandhouding tussen de machtsniveaus. Aangezien ze er niet bij zijn op het federale niveau, hebben de PS en het cdH er weinig belang bij zich constructief op te stellen, tenzij dan vanuit de wens dat het federale België blijft functioneren.

Vincent Laborderie
Politoloog aan de UCL

De ECB helpt Europa het best door bedrijfsobligaties te kopen.



MELVYN KRAUSS

Bij kwantitatieve versoepeling kiest de Europese Centrale Bank (ECB) er beter voor bedrijfsobligaties aan te kopen dan staatspapier.

Door de slechte economische cijfers voor de eurozone is de kans groot dat de ECB vandaag beslist tot bijkomende monetaire stimulering, waarschijnlijk via kwantitatieve versoepeling (QE). De centrale bank heeft de keuze tussen het aankopen van overheidsobligaties of het aankopen van bedrijfsobligaties. Bedrijfsobligaties zijn dan de juiste weg voor een Europa dat

dringend zijn privésector moet stimuleren voor meer economische groei.

De ECB heeft zich tot dusver niet gewaagd aan het opkopen van staatsobligaties, grotendeels omdat in de hoogste regionen van de ECB scepticisme heerst over het feit of dat soort versoepeling zal werken in Europa. Het rendement van staatsobligaties is al laag en sommigen vinden dat het opkopen van zulke schuld door de ECB weinig of geen verschil zou maken voor de zwakkere landen in de eurozone.

Ze gaan echter voorbij aan het feit dat de daling van de inflatie de reële rente de hoogte in drijft, en de vraag is dan of de zwakkere landen nog aan hun schuldverplichtingen gaan kunnen voldoen. De inflatiedaling brengt ook de aanzienlijke voordelen in gevaar die de zwakkere landen hebben kunnen puren uit het OMT-programma van de ECB, waarbij de centrale bank beloofde om indien nodig onbeperkt obligaties op te kopen.

Het opkopen van staatsobligaties door de ECB zou kunnen helpen. Omdat de aankopen de inflatieverwachtingen kunnen versterken en omdat ze de rente nog verder kunnen doen dalen.

Maar je kan echter dezelfde argumenten aanvoeren voor ECB-aankopen van privé-schuld. Ook voor de bedrijven stijgt de reële rente door de dalende prijzen, en dat kan worden geneutraliseerd door ECB-aankopen van bedrijfsobligaties.

Het grote verschil tussen ECB-aankopen van overheidsobligaties en van bedrijfsobligaties is echter dat de eerste impact

hebben via het gedrag van de overheid, en de laatste via de privésector.

Privéschuld aankopen zal de reële rente die bedrijven op hun schuld betalen doen zakken en hen aanmoedigen meer te lenen voor bijkomende investeringen. Je kan ervan uitgaan dat bedrijven meer schuld papier gaan uitgeven, dat op zijn beurt zal worden gebruikt om de toename van de binnenlandse vraag te financieren. En dat is net wat Europa nodig heeft.

Saneringsdruk

De aankoop van overheidsschuld daarentegen maakt het voor landen gemakkelijker om hun tekorten te financieren, zodat de belastingen niet moeten stijgen of de uitgaven dalen. Dat verlaagt de budgettaire saneringsdruk in de deficitlanden. En dat is een goede zaak, al is er geen zekerheid dat de door de aankopen vrijgekomen manoeuvreerruimte daadwerkelijk zal worden benut voor meer economische groei. Het is een van de redenen waarom Duitsland en andere schuldeiserlanden sceptisch zijn over ECB-aankopen van staatsobligaties.

Mario Draghi is een econoom die begrijpt welke sleutelrol de privémarkten spelen in het bevorderen van de economische groei. De aankoop van bedrijfsobligaties is het geknippede instrument om Europa's ondervoede private economische groei te stimuleren.

Melvyn Krauss
Senior fellow aan Hoover Institution
van Stanford University

De opinie van Zak



Zonder de zelfrijdende auto geen visie op mobiliteit

DE STELLING ANDREAS TIREZ



De vraag is niet of de zelfrijdende auto er komt, maar wanneer. De komst van die revolutie dringt nog onvoldoende door bij de beleidsmakers.

Naar aanleiding van de autoloze zondag afgelopen weekend kondigde de Leuvense sp.a-schepen Mohamed Ridouani aan dat hij wil dat binnen twintig jaar alle auto's in het centrum van Leuven ondergronds parkeren. Zo wil hij de openbare ruimte terugwinnen op de (geparkeerde) auto om wandelaars en fietsers meer plaats te geven. Schitterend idee, en ik onderschrijf zijn doelstelling.

Ridouani's doel is ambitieus, vooral financieel. Ondergrondse parkings zijn immers duur: de geschatte kostprijs per parkeerplaats ligt boven 40.000 euro. Bovendien veroorzaken ze veel overlast bij de bouw en blijven ze een bron van autoverkeer zodra de parking er is. Als ik die kosten meereken, wordt mijn enthousiasme sterk getemperd.

Maar er komt een alternatief aan: de zelfrijdende auto. Autobouwers, maar ook Google, zijn er volop een aan het ontwikkelen. De vraag is niet of hij er komt,

maar wanneer. Zelfrijdende functies zullen wellicht geleidelijk worden ingevoerd, met eerst een zelfrijdende functie voor sterk vertraagd verkeer, zoals Mercedes al aanbiedt op zijn topmodel. Later zullen er meer gesofisticeerde functies bij komen. Google is optimistischer en zegt dat volledig zelfrijdende auto's er al tegen 2020 zullen zijn voor het grote publiek, misschien zelfs vroeger.

In ieder geval is het realistisch dat er binnen tien jaar zelfrijdende auto's in en uit het Leuvense stadscentrum rijden. Die auto's hoeven zich dan niet meer in het centrum te parkeren, maar kunnen dat zelf buiten de stadskern doen.

Ondergrondse parkings lijken dan een veel minder goed idee, hoe goed de bedoeling ook. En je kan dat veralgemenen: het hele mobiliteitsbeleid moet worden herbekeken door rekening te houden met de komst van de zelfrijdende auto. Zo moet men zich de vraag stellen of grote investeringen in openbaar vervoer nog zin hebben als ze pas op zeer lange termijn rendabel zijn. Als de zelfrijdende auto er komt, zou het autodelen wel eens een vlucht kunnen nemen. Als dat met een congestietaks wordt gecombineerd, zou het kunnen dat carpools tijdens piekuren wijdverspreid wordt.

Extra wegcapaciteit creëren door treinsporen te asfalteren. Het wordt realistisch als de zelfrijdende auto realiteit wordt.

De zelfrijdende auto wordt dan een vorm van 'geïndividualiseerd openbaar vervoer', waardoor het collectieve openbaar vervoer minder aantrekkelijk wordt en op (zeer) lange termijn zelfs kan verdwijnen. Extra wegcapaciteit creëren door treinsporen te asfalteren wordt dan realistisch.

De zelfrijdende auto toelaten betekent ook dat de tewerkstelling van chauffeurs zal afnemen, met begrijpelijke tegenkanten als gevolg. Dat zal niet enkel bij het openbaar vervoer zo zijn, maar in de hele transportsector. Cafébazens zullen dan weer de zelfrijdende auto met plezier verwelkomen en de BOB-campagnes worden op termijn overbodig.

Dat is dan misschien ook het belangrijkste effect van zelfrijdende auto's op het mobiliteitsbeleid: veiligheid. Geen dronken chauffeurs of te snelle auto's

meer, geen vermoeidheid of verstrooidheid. De doelstelling van nul verkeersdoden is geen utopie, maar wordt realiteit.

De impact die ik beschrijf, is voor een deel speculatie; het is de voorspelling van de impact van een aankomende revolutie. Toch heb ik de indruk dat de komst van die revolutie nog onvoldoende door-dringt bij de beleidsmakers. Dat is anders in de Verenigde Staten, waar verschillende staten al het testen van zelfrijdende auto's toelaten, en ook Nederland en het Verenigd Koninkrijk maken hier in 2015 werk van.

Google is misschien wat te optimistisch met zijn voorspelling van een zelfrijdende auto tegen 2020. Maar het zal waarschijnlijk ook geen decennium later zijn. En bij investeringen in infrastructuur, zij het ondergrondse parkings of bijkomende spoorcapaciteit, worden de projecten vaak pas rendabel als ze een gebruiksduur hebben van decennia. Dat de zelfrijdende auto dan vijf of tien jaar later komt, maakt niet zoveel uit.

Andreas Tirez
is kernlid van de liberale denktank
Liberales en blogt op Economieblog.be.