

# Rijden deze politici voor een illegale taxidienst?



## ZO WERKT DE UBER-LOBBY

Belgische politici zingen niet zomaar de lof van Uber, de taxidienst die in Brussel vooralsnog illegaal actief is. Ze worden bewerkt door duur betaalde lobbyisten, waarna ze enthousiast de technologie en de nieuwe economie bejubelen. Uber boven alles: de sequel.

Raf Sauviller

CEO **Travis Kalanick** en zijn taxiplatform Uber zijn de absolute meesters van het lobbywerk. Volgens The Washington Post werken er op z'n minst 160 lobbyisten voor Uber, in alle vijftig staten van Amerika. Het bedrijf geeft jaarlijks honderden miljoenen dollars uit om politici te beïnvloeden en wetten en regels in zijn voordeel te laten herschrijven. In Sacramento, de hoofdstad van Californië, spendeerde Uber in zes maanden

tijd bijvoorbeeld meer dan een half miljoen dollar aan lobbyisten om de wetgeving van de staat te herschrijven. En er werd 314.000 dollar uitgetrokken om van Washington DC een Ubervriendelijke stad te maken. Die lobbyisten zijn doorgaans advocaten en voormalig politiek personeel, zoals ex-kabinetsmedewerkers en ex-functionarissen uit overheidsadministraties.

Zelf weigert Kalanick om de

lijst bekend te maken met lobbybedrijven die voor Uber actief zijn. Niet zo verwonderlijk, want zijn taxidienst heeft een kwalijke reputatie: ze valt agressief lokale transportmarkten overal ter wereld binnen, zonder zich iets van regels en wetten aan te trekken. Vervolgens wordt de oorlogskas van Uber, bijna 3 miljard dollar na opeenvolgende investeringsrondes, aangesproken om de plaatselijke wetgeving te laten aanpassen.

Uber maakt sinds vorig jaar ook gebruik van grote namen in de lobbywereld, zoals **David Plouffe**, ooit een adviseur van de Amerikaanse president **Barack Obama**, voor wie hij de verkiezingscampagne van 2008 leidde, en **Mark McGann**, de hoofdlobbyist van de beursmaatschappij NYSE Euronext, om het agressieve imago van Uber en superkapitalist Kalanick in de publieke opinie bij te sturen. Volgens Plouffe en Mc-

# ‘Er heeft wel degelijk een bezoek van Uber aan het kabinet-Van Overtveldt plaatsgevonden’

**MATHIEU ISENBAERT, EX-KABINETSCHEF**

Gann, die het lobby-offensief van Uber in Europa leidt, is Uber een jong bedrijf dat beginnersfouten heeft gemaakt en door een aantal kinderziektes moest, en dat nu op weg is naar volwassenheid. Het heeft ingezien dat niet confrontatie met de overheid, maar dialoog en samenwerking de te volgen weg zijn. Ook **Filip Nuytemans**, de general manager van Uber Belgium, is geraakt door de nieuwe geest. Hij vindt dat we wel heel kort door de bocht gaan als we Kalanick agressief en arrogant noemen.

**Filip Nuytemans** «Uber is een jong bedrijf, amper vijf jaar oud. Toen ik bij Uber begon, waren er wereldwijd minder dan vijfhonderd werknemers. Als start-up moet je nu eenmaal wat agressiever zijn, maar we zijn aan het evolueren. De toon is veranderd – bekijk nog eens de speech van Travis Kalanick op de DLD-conferentie in München begin dit jaar. Daar reikt hij de overheden duidelijk de hand. Het was een oproep tot dialoog, op een niet-agressieve manier.»

Ook in Brussel schakelt Uber lobbyisten in om de politici te bewerken: op Europees, Belgisch en Brussels niveau.

**Nuytemans** «Wij werken met twee mensen die ik adviseurs zou willen noemen, geen lobbyisten. Zij staan ons bij in onze politieke contacten. Uber Belgium is een klein team: wij hebben op dit moment zeven mensen in dienst. Ik ben zelf ingenieur, ik ken het politieke landschap niet. Maar het is belangrijk dat je met alle partijen aan tafel gaat zitten om hen de voordelen van Uber uit te leggen. Maar ik weet niet hoe je dat moet aanpakken. Daar heb je specialisten voor nodig.»

**HUMO** Wie zijn die specialisten?

**Nuytemans** «Ze werken voor een lobbybedrijf in Brussel. Ik weet niet hoe dat heet.»

**HUMO** De baas van Uber Belgium weet niet welk lobbybedrijf voor hem werkt?

**Nuytemans** «Dat bedrijf werkt al voor Uber toen ik vorig jaar

aan boord kwam. Ik ken wel de namen van de mensen met wie we werken, niet het bedrijf.»

Moelijk is het niet om de naam van dat lobbybedrijf te achterhalen. Het gaat om Fipra, of Finsbury International Policy & Regulatory Advisers, een internationaal lobbybedrijf dat verbonden is met het Amerikaanse pr-bureau Finsbury. Fipra is een Britse vennootschap, maar het belangrijkste kantoor bevindt zich aan de Wetstraat 227 in Brussel. Het bedrijf werd in 2000 opgericht en beweert dat het de belangrijkste en grootste lobbygroep in Europa is – ze noemen zichzelf liever een *public affairs consultancy network*. Fipra is actief in meer dan vijftig landen en is gespecialiseerd in Europese wetgeving. Het Transparency Register van de Europese Unie, waar lobbybedrijven die actief zijn op Europees niveau verplicht zijn zich te registreren, bevestigt dat Uber een klant is van Fipra. Een klant die jaarlijks tussen de 50.000 en de 100.000 euro aan Europees lobbywerk spendeert. Alleen Fipra-klanten als Apple, Starbucks en Royal Caribbean Cruises geven meer uit.

Het gros van de lobbyisten in dienst van Fipra bestaat uit ex-ministers, vroegere Europarlementsleden en ex-kaderleden uit de administratie van de Europese Unie. In 2010 bijvoorbeeld ging de Maltees **Joe Borg**, die tot 2009 commissaris voor Zeevaart en Visserij was onder commissievoorzitter **José Manuel Barroso**, aan de slag bij Fipra. Dat leidde tot een stevige controverse omdat Royal Caribbean Cruises de belangrijkste klant van Fipra is. Borg bleef overigens de 11.000 euro per maand opstrijken die de Europese Commissie uitkeert aan ex-commissarissen die nog geen job hebben gevonden.

De man die bij Fipra de belangen van Uber op nationaal en Brussels vlak behartigt, is **Peter Tulkens**. Met zijn bvba Polit Bureau stelt hij zich op het internet voor als een ver-

tegenwoordiger van Fipra International Network in België. Tulkens was ook de woordvoerder van de BTVA, de vereniging van exploitanten van sigarettenautomaten.

Bij Fipra weigert men elk commentaar. En Peter Tulkens wil niet bevestigen dat hij voor Uber werkt.

**HUMO** Bedrijven die zich laten betalen om de Belgische wetgeving te beïnvloeden en naar de hand van multinationals te zetten, hebben blijkbaar heel wat te verbergen. Uw baas, Fipra, wil niet praten met de pers.

**Peter Tulkens** «Ik denk dat ik ook niet op die vraag wil antwoorden. Ik vermoed dat geen enkel lobbybedrijf bereid is om met u over zijn klanten te praten. Er is toch een zekere vorm van vertrouwelijkheid.»

**HUMO** Maar u hebt toch een hoop politici ontmoet in opdracht van Uber?

**Tulkens** «Dat lijkt me niet relevant.»

**HUMO** U bent goed thuis in de Belgische politiek.

**Tulkens** «Tja... Er zijn ook journalisten die goed thuis zijn in de politieke wereld.»

## IEDEREEN FAN

‘De mensen van Uber Belgium en Fipra zijn erg actief,’ zegt een anonieme bron in het politieke milieu. ‘Ze dweilen al geruime tijd alle kabinetten en partijhoofdkwartieren af. De lobbyisten van Fipra worden vaak voorgesteld als advocaten.’ De jongste tijd spreken steeds meer politici zich in interviews en opiniestukken in zeer enthousiaste bewoordingen uit over Uber. Een paar voorbeelden.

Liberaal Europarlementslid **Guy Verhofstadt** zette vorige maand een Europees offensief in ten voordele van Uber, samen met liberale medestanders als het Europarlementslid **Philippe De Backer**, zijn Nederlandse collega **Marietje Schaake** en de Estse **Kaja Kallas**. In kranten als De Morgen en NRC Handelsblad, en op invloedrijke nieuwswebsites als The Huffington Post, liet hij een opiniestuk plaatsen onder de veelzeggende titel ‘Wees niet bang van Uber’. Zo stond op 22 april in De Morgen: ‘Innovatieve apps creëren miljoenen banen. Verzet is misplaatst.’

Een dag eerder had hij op de website van The Huffington Post verklaard: ‘Europa moet niet bang zijn van Uber. Beleidsmakers en politici blijven het in het algemeen moeilijk hebben met het aanvaarden van het idee dat burgers hun eigen energie produceren of een bed and breakfast aanbieden in hun eigen huis (Airbnb), autodelen (Snapcar) of een taxiendienst aanbieden (Uber). We hebben al vaker pogroms gezien tegen gewone mensen die deze apps gebruiken om wat extra inkomen te verdienen.’

De Franstalige krant La Libre kopte: ‘Guy Verhofstadt: Uber facilite la vie’ – Uber maakt het leven gemakkelijk. In diezelfde krant werd ook duidelijk dat Verhofstadt zijn inzet voor Uber niet tot woorden beperkt. La Libre meldde dat Verhofstadt in het Europees Parlement de liberale ALDE-fractie zal aanvoeren in de eis voor een aanpassing van de Europese wetgeving, zodat ‘Uber overal op het oude continent ongestoord actief kan worden’.

In april heeft Verhofstadt het bedrijf uitgenodigd voor een ►



# ‘Bij Uber kennen ze eenvoudigweg niets van de Belgische wetgeving’

ELS AMPE, BRUSSELSE SCHEPEN MOBILITEIT

► seminarie over de nieuwe economie en technologische innovatie, dat de liberale fractie organiseerde. ‘Toen heeft Uber **Niall Wass**, de Amerikaanse vicepresident voor Europa, naar het seminarie gestuurd,’ zegt **Bram Delen**, de woordvoerder van Verhofstadt. ‘Sindsdien heeft Verhofstadt geen contact meer gehad met Uber. Hij is zeker niet *belobbyd* door het bedrijf.’

Ook minister van Financiën **Johan Van Overtveldt** (N-VA) is een fan. In het weekblad Trends zei hij dat ‘de VS de rode loper uitrollen voor een vernieuwer als Uber, terwijl Europa eerder de kant kiest van de bestaande taxidiensten. Europa is geneigd te beschermen wat al bestaat, terwijl de VS het nieuwe verwelkomen.’ Over zijn mogelijke contacten met Uber en Fipra is de minister niet zo duidelijk. Zijn woordvoerder laat weten dat Van Overtveldt Tulkens niet persoonlijk kent en dat ‘voor zover hij (de woordvoerder, red.) het heeft kunnen natrekken, er ook nooit afspraken zijn geweest met Tulkens’. Maar misschien waren er wel afspraken en ontmoetingen met de voormalige kabinetschef van Van Overtveldt, **Mathieu Isenbaert**. Dat is een fiscalist die gespecialiseerd is in belastingconstructies voor Belgische ondernemingen en multinationals. ‘Er heeft wel degelijk een bezoek van Uber aan het kabinet-Van Overtveldt plaatsgevonden,’ zegt Isenbaert. ‘Dat was even na Nieuwjaar. Die mensen zijn hun bedrijf aan de minister komen voorstellen, en ik heb hen toen ontvangen. Wat er later is gebeurd, weet ik niet. Ik werk inmiddels niet meer op het kabinet.’

Een al even fervente aan-

hanger van Uber is **Dirk De Kort**, Vlaams Parlementslid voor CD&V en eerste schepen in Brasschaat onder burgemeester **Jan Jambon**. Hij is ook eerste ondervoorzitter van de Vlaamse Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en de mobiliteitsspecialist van CD&V. Samen met zijn partijgenoten **Karin Brouwers**, **Lode Ceyskens** en **Caroline Bastiaens** schreef hij in De Morgen van 18 april ook een geestdriftig opiniestuk over Uber, dat bijna letterlijk uit de pr-teksten van Uber komt. Onder de titel ‘Uber kan De Lijn versterken’ stelden de vier zelfs voor dat Uber de belbus van De Lijn zou overnemen.

Die onverholven oproep om het openbaar vervoer in België te laten overnemen door een Amerikaans bedrijf met een kwalijke reputatie, leidde tot verontwaardiging in de Belgische pers en politiek. ‘En toen kwam Uber,’ schreven De Kort en co. ‘Een app die gebruikers op een eenvoudige manier in contact brengt met niet-professionele bestuurders, en die veel goedkoper is dan een gewone taxi... De voordelen zijn onmiskenbaar. Toch is Uber hevig gecontesteerd. De kritiek is gericht op het omzeilen van de regels en het disruptieve karakter voor de bestaande markt. Uber verbieden is volgens ons echter niet het antwoord. Evenmin kunnen we onze ogen sluiten omdat we als overheid niet weten hoe we ermee moeten omgaan. Zulke innovaties zijn niet tegen te houden en zullen alleen aan belang winnen. Ze bieden mobiliteitsoplossingen en stimuleren het delen van goederen, accommodatie, diensten en geld. Eerder dan te beveh-

ten of te negeren, moeten we deze deeleconomie omarmen en omkaderen.’

Lode Ceyskens, burgemeester van Meeuwen-Gruitrode en lid van de Vlaamse commissie voor Mobiliteit, werd ooit aangesproken door een man die zich voorstelde als de advocaat van Uber. Dat gebeurde tijdens een zitting van de commissie, maar Ceyskens weet niet meer hoe die man heet.

Karin Brouwers heeft naar eigen zeggen nooit contact gehad met mensen van Uber. **Karin Brouwers** «Niemand heeft mij persoonlijk aangesproken. Uber en die problematiek is wel besproken binnen de partij, in een werkgroep in de studiedienst. Gewoonlijk komt er dan wel iemand van de betrokken partij spreken. Maar ik was niet aanwezig op die vergadering, ik weet dus niet of er toen iemand van Uber is gekomen. Zelf gebruik ik Uber niet en ik vond de reacties op ons opiniestuk ook overtrokken: alsof wij wilden dat Uber de belbussen zou overnemen. Dat is helemaal niet de bedoeling.»

**Dirk De Kort** «Wij hebben inderdaad één keer een ontmoeting gehad met de mensen van Uber. Ik heb Filip Nuytemans, de grote baas van Uber in België, en Peter Tulkens van Fipra uitgenodigd om het bedrijf te komen voorstellen. Dat is toch normaal? Dat doen wij altijd, om ons te informeren.»

**HUMO Meneer Ceyskens zegt dat er ook mensen van Uber aanwezig waren tijdens de zittingen van de commissie.**

**De Kort** «Dat klopt. Maar die zittingen zijn openbaar. Ze hebben mij in elk geval nooit iets gevraagd. En dat idee van die belbus was geen idee van Uber, dat is ons eigen idee. Wij zijn ervan overtuigd dat Uber een belangrijke rol kan spelen in België.»

**Pascal Smet**, de socialistische minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, is bezig met het op-

poten zetten van een taxiplan voor Brussel. Daarin wordt plaatsgemaakt voor het nu nog altijd illegaal opererende Uber. Dat is uiteraard wat Uber wil, en het ligt dan ook voor de hand dat Smet en zijn kabinet door het bedrijf worden opgevreeën. ‘Wij hebben inderdaad contact met de lobbyisten van Uber’, zegt **Gorik Van Holen**, de woordvoerder van Smet. ‘Filip Nuytemans en Peter Tulkens komen naar vergaderingen op het kabinet. Wij kennen de reputatie van het bedrijf en het is de bedoeling dat zij zich schikken naar onze eisen, en niet andersom. We hebben zelfs alle kabinetsleden verboden gebruik te maken van die taxidienst. Uber is tenslotte nog altijd illegaal bezig.’

## ‘IK GEBRUIK HET ZELF’

Ook **Els Ampe**, de Brusselse schepen van Mobiliteit, Openbare Werken en Wagenpark en fractievoorzitter van OpenVLD in het Brusselse parlement, is een hevig voorstander van de taxidienst. ‘Het nieuwe Brusselse taxireglement moet Uberproof zijn,’ verklaarde ze in Het Nieuwsblad van 14 april. Volgens haar leven we niet meer ‘zoals dertig jaar geleden’: ‘We mogen niet bang zijn voor vooruitgang. Regels die verbetering in de weg staan, moeten zelf weg.’ En in een opiniestuk in De Tijd schreef ze: ‘Of is er iemand die nog gelooft dat Uber of Djump echt verboden kunnen worden? Daarvoor zijn de apps al te zeer ingeburgerd bij de Brusselaars. Een aangepaste regelgeving is noodzakelijk. Wachten is geen optie. Ik ben alvast bereid de stap te wagen. Wie durft dat ook?’

Begin dit jaar organiseerde ze het forum Technopolitics, waar Filip Nuytemans van Uber de politiek kwam leren wat technologische vooruitgang is. Ampe is ook een enthousiaste gebruiker van de taxidienst van Uber. Vreemd, want elke week opnieuw worden chauffeurs beboet die voor Uber rijden.

**HUMO U bent een grote fan van Uber.**



**Els Ampe** «Nee, ik ben een fan van nieuwe ontwikkelingen. Ik gebruik Uber, maar ook diens concurrent Djump. Er zijn immers meer apps op de markt dan alleen die van Uber.»

**HUMO Wat is uw relatie met Uber en zijn lobbyisten?**

**Ampe** «Er is geen relatie, maar ik weet dat mensen van mijn kabinet weleens contact hebben met die lobbyisten.»

**HUMO En uzelf niet? Kent u Peter Tulkens?**

**Ampe** «Die naam zegt me wel iets. Ik heb hem misschien eens aan de telefoon gehad, maar ik heb hem zeker nooit ontmoet.»

**HUMO Heel zeker?**

**Ampe** «Nu u het zegt, ik heb hem toch ontmoet. Vorig jaar. Er liepen toen een aantal klachten tegen Uber. Maar ik ontmoet zoveel mensen. Ik spreek ook met mensen van Djump en van de taxifederatie.»

**HUMO Wat wilde Tulkens?**

**Ampe** «Uber voorstellen, zeker? Iedereen doet zo raar, alsof die lobbyisten hier rondlopen met wetsvoorstellen die de politici dan moeten uitvoeren. Dat is niet zo. Bij Uber kennen ze eenvoudigweg niets van de Belgische wetgeving.»

**HUMO Daarom hebben ze politici als u nodig.**

**Ampe** «Ze hebben mij in elk geval niets voorgesteld. Ik zou ook niet ingaan op dergelijke voorstellen. In Amerika hebben politici donaties nodig voor hun verkiezingscampagnes. Wij hangen daar niet van af.»


**HUMO Is het verstandig voor een politicus om een bedrijf als Uber aan te prijzen?**

**Ampe** «Ik prijs Uber niet aan. Ik gebruik de naam Uber omdat die bekend is. Ik wil gewoon dat technologie en vooruitgang een kans krijgen op de Brusselse markt.»

**HUMO Uber is een bedrijf dat belastingen ontwijkt.**

**Ampe** «Is dat bewezen? Dat is een roddel. Daar baseer ik me niet op. Als Uber wordt veroordeeld...»

**HUMO Uber is al veroordeeld, mevrouw Ampe.**

**Ampe** «Dat is toch iets helemaal anders.» 



**Herman Brusselmans**

# Verenigd in de diaspora

Al die eenzame mensen, op zoek naar een glimp van gezelschap in verschillende lege hoeken. Beschouw mij als één van hen. Soms kom je iemand tegen en dan verandert de lucht die je inademt niet eens van kleur. ‘Ben je bijgelovig?’ vroeg ik aan een meisje. ‘Daar durf ik geen ja op te antwoorden of er zal iets ergs gebeuren,’ zei ze. Ik bracht haar op een dwaalspoor door een tijdje bij haar te blijven en dan samen met haar uit elkaar te gaan. We hapten naar adem in verschillende draaikolken. Alleen ik kwam weer aan land. Zo scheen het me toe: alleen ik, en alle anderen zijn verkeerd gelopen in Utopia. Maar we leven. De ene leeft in paranoïde zelfbescherming, de andere zoekt verbondenheid in het solipsisme, de derde loopt in rondjes die louter naar buitenkanten leiden. En dan was er nog eens een meisje. Zij was blij dat ik langer dan een seconde haar naam kon onthouden. Ik vond dat ze bijzonder sexy handen had. Ze wilde me vastklemmen, maar miste het doel. Ik was bang voor haar, bang voor gevoelens die ze voor iemand als mij zou kunnen opbouwen, bang voor vereniging van geest en vlees. Op den duur neemt de angst het over van het verlangen. Het uitwisselen van telefoonnummers is het in gang zetten van een op voorhand verloren dualiteit. Denk niet dat iemand anders ooit weet wat je denkt, en zelfs dat is niet zeker. Er zijn dingen waarvan de goeie afloop niet tot het oorspronkelijke plan behoort. Het meisje met het telefoonnummer, er was een jongen verliefd op haar, en ik kon slechts ternauwernood in haar oor fluisteren dat ze ogen had die bij de mijne pasten. Ik zal nooit duiven schieten. Liever strompel ik, dan ik op wolken loop. Ik ben zowel de manke als de blinde, en de manier waarop ik mezelf leid kan alleen maar een diep ravijn impliceren. Alles theoretisch natuurlijk, en niet in de klem gehouden door de ratio. Nachtenlang zat ik de tijd tot een vingerknip te reduceren, en net toen m’n vingers van pas zouden komen, verkrampten ze. Ik verliet het huis, dwaalde door het donkere Gent zonder voldoende sporen achter te laten, en in de steeg der nagelaten ideeën verloor ik de drang om juiste richtingen te bepalen. Ik kwam een schim tegen die geen gevaar voor mij in petto had, en daarna kwam ik een schim tegen die ik diende te doorboren met een giftig woord, dat

ik voorlopig geheim houd. Ik moest denken aan m’n vroegere meisje, en hoe ze er niet gerust op was als ze het donkere Gent doorkruiste, en hoe ze dan naar me belde, en hoe ik haar gidste met m’n stem en m’n neiging om haar, via die stem, nog altijd graag te zien. Bescherming moeten we bieden – tegen duistere breinen die degenen aan wie we onze liefde schenken, willen breken. Wie mijn geliefden breekt, zal bloeden uit gaten waarvan hij niet eens het bestaan wist. Gent is geen zachte stad meer. Gent is een steekwapen. Gent jaagt de goeden uit elkaar, en roept de slechteriken samen. Wat moeten we aanvangen met Gent? We kunnen deze stad verlaten, of haar negeren, of haar afbreken en weer opbouwen. We kunnen haar reanimeren, we kunnen haar vervloeken, we kunnen haar omzeilen. We kunnen hier simpelweg blijven wonen, en niet paniker als alle sirenes tegelijk onze slaap vervangen. Maar eigenlijk heeft Gent nergens wat mee te maken. Laat dat hele Gent toch vegeteren, terwijl de waarheid zich elders afspeelt, en elders is ergens in de bovenlaag van het individuele bewustzijn. Ik ging op een sokkel zitten die z’n standbeeld had verspeeld, en ik rookte een sigaret. Het was lente in Vlaanderen zoals het in andere streken herfst of het begin van de winter is. Je kon het niet warm krijgen, je kon geen weldadigheid vinden, je moest wel rillen onder je huid. Ik keek naar het zwarte scherm van m’n

telefoon, en vond ineens niets nog de moeite waard. M’n alter ego’s zijn overzee vertrokken, m’n klankborden zijn in stilte gehuld, m’n vrienden hebben voor andere signalen gekozen. Op de sokkel, in de nacht, midden in het gekras

## Liever strompel ik, dan ik op wolken loop

van denkbare raven zat ik me af te vragen: en de liefde dan, die eeuwige liefde, de liefde die voor troost en redding en gaten in het geheugen kan zorgen, waar is zij heen? Is ze gevluht naar waar de betekenis van alles monddood is gemaakt? Is ze het slachtoffer geworden van mijn eigen twijfel aan m’n doorgestoken kaarten? Ik wist het niet. Ik rookte een volgende sigaret en zag alle op de vlucht gejaagde schimmen terugkeren, naar me toekomen en me passeren, en geen enkele van hen toonde een grein van herkenning. We waren samen, en nooit eerder was om het even wie van ons zo alleen geweest. 