

TE WARM OP DE
WERKVLOER:
ADAPTATIE IN
DE ZORG

LUCHTHAVENS ALS
TRANSPORT HUB VAN
DE TOEKOMST?

IS CORONA NU GOED OF
SLECHT VOOR HET KLIMAAT?



MAGAZINE

DOSSIER EERLIJKE TRANSITIE

een publicatie van **Arbeid & Milieu** in
samenwerking met **Transitienetwerk Middenveld**



COLOFON

A&M Magazine is een uitgave van **Arbeid & Milieu vzw**.

Tweekerkenstraat 47
1000 Brussel

Tel +32 (0)2 325 35 01
info@a-m.be
www.a-m.be

Redactie:
Tweekerkenstraat 47
1000 Brussel

Druk: De Wrikker
Lay-out: bigtrees

VU: Vanya Verschoore
Tweekerkenstraat 47
1000 Brussel

A&M Magazine is een initiatief van Arbeid & Milieu vzw & Transitienetwerk Middenveld.

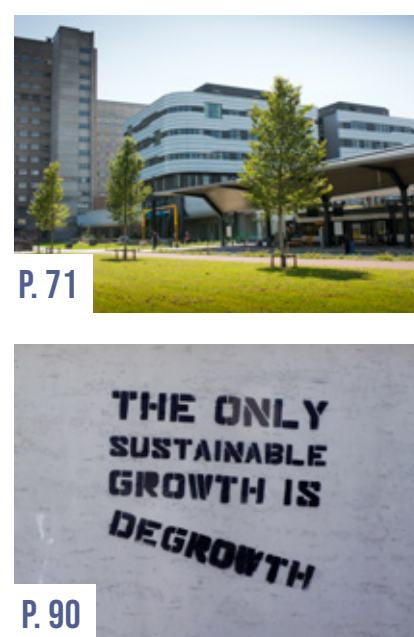
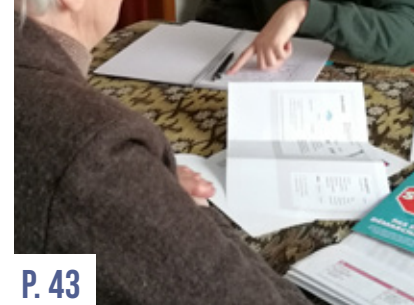
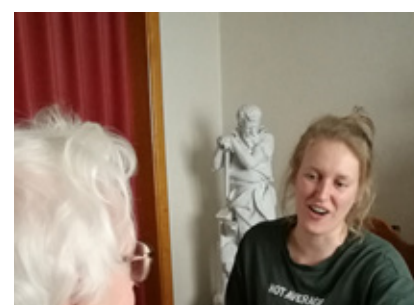
Arbeid & Milieu vzw is een erkende thematische milieuorganisatie die de transitie naar een duurzame, participatieve en sociaal rechtvaardige samenleving wil versnellen. Hiervoor werken we samen met diverse partners uit de milieubeweging, vakbeweging & middenveld. We bundelen en verspreiden ervaringen en kennis en voeren projecten en campagnes uit, waarbij we sociale en ecologische vraagstukken verbinden met het thema tewerkstelling.

Een lidmaatschap van Arbeid & Milieu kost €22,5. U kunt zich lid maken door het formulier in te vullen via www.arbeidenmilieu.be/word-lid.

De redactie is niet gebonden door de inhoud van de genomen advertenties. Mits voorafgaande toestemming mogen artikels overgenomen worden.

Interviews en artikels door:
Vanya Verschoore, Anne Marie Correia, Yelter Bollen, Tom Stevens, Thijs Calu.

Gastauteurs: Kathy Salden, Sacha Dierckx en Jonas Van der Slycken.



INHOUD

Editoriaal	6
Interview Jos Geysels	8
Milieu en ongelijkheid	12
Werken aan een eerlijk klimaatbeleid	16
Buurzame Stroom voor Gentse Dampoortwijk	22
De werkvloer verandert, evolueert jouw organisatie mee?	28
De Nieuwe Samenzweerders	32
Luchthavens als transport hub van de toekomst?	36
Energiearmoede in de Westhoek	43
Vakbonden en klimaatverandering: de klok tikt	48
Lage-emissiezones als ultiem wapen in de strijd tegen luchtvervuiling?	54
Werknemersinspraak en klimaat: hand in hand?	60
Hoe financieren we een eerlijke klimaattransitie?	66
Te warm op de werkvloer: adaptatie in de zorg	71
Is corona nu goed of slecht voor het klimaat?	76
Welke toekomst voor onze mobiliteit?	82
Ontgroeien om te bloeien: een sociaal-rechtvaardige transitie	90



EDITORIAAL

Beste lezer,

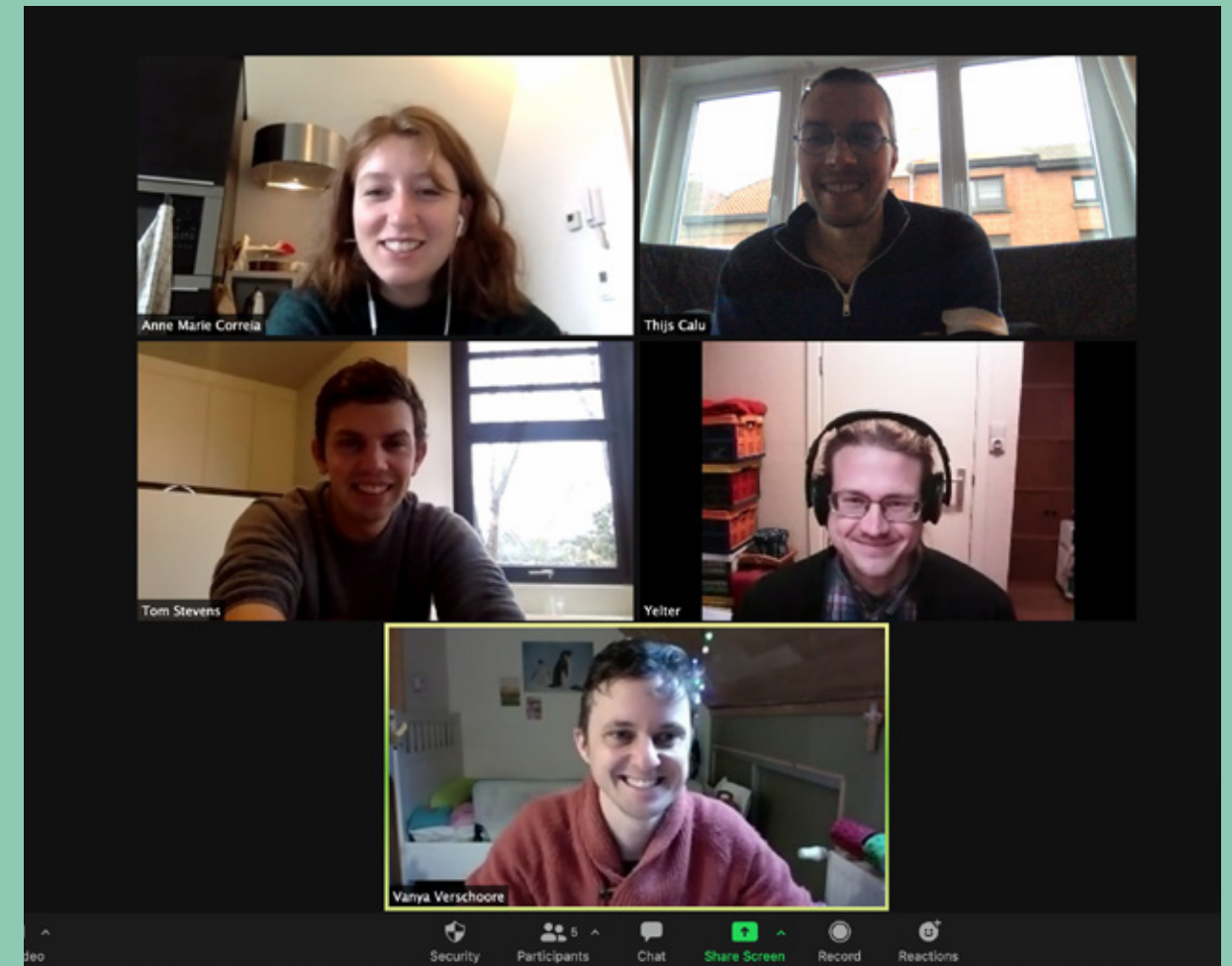
Voor jullie ligt het gloednieuwe magazine van Arbeid & Milieu. Overtuigd van de noodzaak én de mogelijkheid van een breed gedragen, sociale klimaatpolitiek, gingen we twee jaar geleden van start met het 'Climate Inclusion Project'. Samen met 20 partners uit het middenveld, bogen we ons gedurende een jaar over de volgende vragen: Hoe ziet een eerlijk klimaatbeleid er uit, en hoe kunnen we dit in de praktijk bekomen? Hoe kunnen de partners uit het middenveld echt werk beginnen maken van een sociale transitie in België? En hoe kunnen we meer zicht krijgen op de houding van zowel het grote publiek als onze diverse achterbannen, om uit die vermeende bubbel te breken? In dit themanummer rond 'eerlijke transitie' bieden we je een inkijk in onze gezamenlijke zoektocht naar antwoorden, hoe we hier als organisatie rond werken en welke weg we inslaan. Deze sluiten naadloos aan bij de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (Strategic Development Goals of SDG's) van de Verenigde Naties, die we tegen 2030 moeten bereiken.

Elk artikel in dit magazine zoomt in op een specifiek aspect van 'eerlijke transitie', gekoppeld aan specifieke SDG's. Zo staan we stil bij de **gele hesjes** in Frankrijk, kijken we naar **werknemersparticipatie in bedrijven**, duiken in de wereld van de **financiering** en bespreken het dilemma van **economische groei**. We bekijken het thema **mobiliteit** op verschillende vlakken: gaande van **lage-emissiezones over gedeelde mobiliteit tot de luchtvaart**. **Duurzame energie en armoede** zijn de specifieke aspecten waar men in de westhoek en de buurt rond Dampoort in Gent rond werkt. Als afsluiter nemen we je mee in de **wereld na Corona**.

In dit magazine van Arbeid & Milieu vzw kijken we met kersvers voorzitter Jos Geysels ook terug op ons 33-jarig bestaan. Hoe en waarom is onze organisatie ontstaan? Wat zijn de volgende stappen? De uitdagingen zijn grotendeels dezelfde gebleven, maar de hoogdringendheid en omvang ervan zijn groter dan ooit en vragen een andere aanpak. Ook de kernorganisaties achter Arbeid & Milieu en Transitienetwerk Middenveld stelden dit vast en besloten om deze gezamenlijke uitdagingen samen aan te gaan. We beslisten om een nieuwe organisatie op te richten, met een dubbele opdracht: de krachten van het middenveld bundelen en een praktijk uitbouwen die de positieve (sociale) kracht van de transitie tastbaar maakt, met speciale aandacht voor mensen die vandaag uit de boot vallen. Begin volgend jaar stellen we onze nieuwe organisatie aan jullie voor en kijken er naar uit om jullie mee te nemen in dit verhaal. Dit magazine is geen vaarwel, maar een uitnodiging om alvast de diverse thema's van onze nieuwe werking te verkennen.

Veel leesplezier!

Vanya Verschoore,
coördinator Arbeid & Milieu

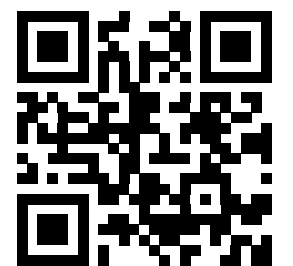


Het A&M team: Vanya Verschoore, Yelter Bollen, Thijs Calu, Tom Stevens en Anne Marie Correia

Arbeid & Milieu wordt... ?

Arbeid & Milieu start het nieuwe jaar in een nieuw jasje. Benieuwd? Op vrijdagvoormiddag **5 februari** lanceren we onze nieuwe organisatie. Wil je meer te weten komen over onze toekomstige plannen en onze nieuwe naam ontdekken?

Schrijf je dan in op onze nieuwsbrief via arbeidenmilieu.be/digitale-nieuwsbrief of scan de **QR CODE!**



INTERVIEW JOS GEYSELS

Onlangs werd Jos Geysels verkozen als voorzitter van onze nieuwe organisatie. Geysels is voor velen geen onbekende. Van 1987 tot 2004 was hij parlements lid voor Agalev (nu Groen). In 2002 werd hij minister van staat. Na zijn afscheid van de partijpolitiek werd hij terug actief in het middenveld, onder andere als voorzitter van 11.11.11., het Vlaams Fonds voor de Letteren en van Decenniumdoelen, het netwerk van armoede- en sociale organisaties in Vlaanderen rond het thema armoede. Op dit moment is Geysels voorzitter van het Boekenoverleg en bestuurslid van Theater aan Zee en de progressieve denktank Minerva.

Een gesprek over zijn nieuwe engagement, maar ook een terugblik: Geysels stond 33 jaar geleden mee aan de wieg van Arbeid en Milieu.

Geysels werkte tien jaar als coördinator van de volkshogescholen 'Elcker-Ik'. "Een ontmoetingsplek voor wat men toen de 'nieuwe sociale bewegingen' noemde, waaronder de milieubeweging en de derdewereldorganisaties", vertelt Geysels. "De werking kende zijn hoogtepunt in de jaren '80 door onder andere de grote betogingen van de vredesbeweging, maar ook de acties van de beweging tegen kernenergie. Eén van de nieuwe bewegingen die in die tijd ontstond was 'de milieubeweging', vervolgt Geysels.

Hoewel de milieubeweging als de arbeidersbeweging allebei stonden voor een betere en kwaliteitsvolle samenleving waren er toch wat sluimerende conflicten. Geysels: "De 'oude' arbeidersbeweging was bang dat de eisen van de 'nieuwe' milieubeweging een bedreiging vormden voor de werkgelegenheid."

Waar de economie in de hoofden van het gros van de bevolking als prioritair werd gezien en belangrijker geacht dan het milieu, kwam langzamerhand het besef dat we niet moeten kiezen tussen economie of ecologie. "Thema's als kernenergie, proper water, afvalverbranding, zure regen en illegaal afval storten kwamen toen stilaan op de agenda van een breder wordende groep in de samenleving. Met de oprichting van de 'Werkgroep Arbeid & Milieu' in de schoot van Elcker-Ik wilden we de samenwerking tussen de arbeiders- en milieubeweging bevorderen in plaats van de karikaturen te cultiveren waarin toen over elkaar gedacht werd. Een forum waarin rekening gehouden werd met elkaars gevoeligheden", aldus Geysels.

" Met de oprichting van de 'Werkgroep Arbeid & Milieu' in de schoot van Elcker-Ik wilden we de samenwerking tussen de arbeiders- en milieubeweging bevorderen in plaats van de karikaturen te cultiveren waarin toen over elkaar gedacht werd.



ZELFDE THEMA'S, ANDERE SCHAAL

Een terugblik op zijn rijkelijk gevulde carrière leert Geysels dat de thema's van toen nog steeds op de agenda staan. "De thema's bleven grotendeels dezelfde, maar de schaal waarop nu gewerkt moet worden verschilt. Kijk maar naar het gebrek aan riolering: een recente panoreportage maakte pijnlijk duidelijk dat het probleem waar iedereen het destijds al over had nog steeds heel actueel is. Als we ruimer kijken naar een thema als water zien we dat waterschaarste ook op mondiale schaal voor grote problemen zorgt: er worden oorlogen om gevochten en de woestijn rukt op."



"Een recente panoreportage maakte pijnlijk duidelijk dat het gebrek aan riolering - een probleem waar iedereen het destijds al over had - nog steeds heel actueel is."

Maar daarnaast zag Geysels ook nieuwe thema's opduiken. "Neem bijvoorbeeld het klimaatthema. Voeger niet op de agenda, nu niet meer uit de actualiteit weg te denken. De uitdagingen voor de komende decennia zie ik op drie vlakken: we moeten het kringloopprincipe omarmen, armoede en ongelijkheid aanpakken en de democratische basiswaarden versterken. De klimaatverandering vormt een bedreiging voor elk van die uitdagingen: het bedreigt de draagkracht van de aarde, versterkt armoede en ongelijkheid en beknot onze autonomie als mens om samen met anderen ons leven democratisch te organiseren."



JOS GEYSELS

" De klimaatverandering vormt een bedreiging voor verschillende uitdagingen: het bedreigt de draagkracht van de aarde, versterkt armoede en ongelijkheid en beknot onze autonomie als mens om samen met anderen ons leven democratisch te organiseren.

ECOLOGIE = ECONOMIE

Maar er is hoop. Zoals Geysels eerder aanhaalde staat de ecologische problematiek overal op de agenda. “Zelfs Trump kon in zijn speeches het klimaatthema niet uit de weg gaan, ook al is het in de ontkennende vorm. Het is ongelooflijk belangrijk dat erover gesproken wordt. Dat is een enorme stap voorwaarts. Ook de gevolgen rond milieu en klimaat worden overal waarneembaar: Het besef groeit dat ecologische problemen alles te maken hebben met de manier waarop onze economie is georganiseerd. Hierbij gaat het niet alleen over de verdeling van de taart, maar ook de kwaliteit van de taart is belangrijk. De discussie gaat hier dus zowel over de rechtvaardige verdeling van de opbrengst van de productie, als over de manier waarop de productie tot stand komt en de goederen die geproduceerd worden. Minder ongelijkheid heeft betrekking op zowel de verdeling van de ‘goods’ als de verdeling van de ‘bads’, zoals milieuproblemen. De opwarming van de aarde zet deze probleemstelling op scherp. Trouwens als iedereen op de planeet recht heeft op een menswaardig leven, dan houden we er best ook rekening mee dat we maar één aarde hebben, geen twee of drie.”

Hoewel de problematiek overal op de agenda staat moet Geysels vaststellen dat er nog geen algemeen aanvaard oplossingskader is. : “Een grote uitdaging ligt erin om iedereen in dit verhaal mee te nemen, nog niet elke werknemer op de werkvloer is overtuigd van de oplossingen die we naar voor schuiven. En velen blijven nog denken dat als we maar ‘voortgaan’ we er, met behulp van de technologie, wel zullen geraken. Zij vergissen zich, zij verwarren ‘voortgang’ met ‘vooruitgang’.”

“ Velen blijven nog denken dat als we maar ‘voortgaan’ we er, met behulp van de technologie, wel zullen geraken. Zij vergissen zich, zij verwarren ‘voortgang’ met ‘vooruitgang’.

FRAMING

Geysels wil ook waarschuwen voor klimaatsceptici, die wel toegeven dat er een klimaatprobleem is, maar daar snel aan toevoegen dat mensen in armoede of werknemers slachtoffer zullen worden van klimaatbeleid. “Het tegendeel is waar: de mensen die minst schuld hebben aan de klimaatverandering zullen de grootste gevolgen dragen als we niets doen. Als we het frame van ‘groen is poen’ willen vermijden moeten we ervoor zorgen dat we het mooie begrip ‘klimaatrechtvaardigheid’ koppelen aan concrete oplossingen. Daarom is het noodzakelijk bij elke milieu- en klimaatmaatregel een globale armoede- of inkomenstoets te voorzien waarbij ofwel betaalbare alternatieven worden voorzien ofwel kostencompensaties worden uitgewerkt voor de laagste inkomens. Anders zien zij minder de (reële) baten en des te meer de (financiële) kosten.”

“We moeten zorgen dat die transitie een vooruitgang betekent voor iedereen”, vervolgt Geysels. “Het is hierbij van belang om ook mensen uit de arbeidersbeweging te betrekken. Zij hebben een natuurlijke reflex om rechtvaardigheid aan het klimaatthema te koppelen.”

Over de invulling van de maatregelen is Geysels duidelijk: “Het is beter om collectief planmatig te denken, dan op individueel niveau. Neem bijvoorbeeld het isoleren van huizen in de sociale woningbouw: Dat levert positieve resultaten op voor het milieu, de werkgelegenheid en de energiefactuur van de sociale huurder. We moeten ook af van het moraliserende vingertje naar het individu. Daarom vind ik een systeem als statiegeld een goede maatregel: het wordt een collectieve verantwoordelijkheid. En dat stimuleert het draagvlak. Dat betekent niet dat ‘draagvlak’ een term is waar we ons achter moeten verschuilen: het ‘gebrek aan draagvlak’ wordt al te vaak ingeroepen om dan maar niets te moeten doen. En vooral dat zal veel poen kosten.”

UNIEKE ROL VOOR NIEUWE ORGANISATIE

Als kersvers voorzitter ziet Geysels een unieke rol voor de nieuwe organisatie “Het nieuwe Arbeid & Milieu kan optreden als bewaker van het begrip ‘klimaatrechtvaardigheid’. We moeten enerzijds een kenniscentrum worden en sterk communiceren rond het thema. Anderzijds willen we ook een ervaringspool worden waarbij we mensen bij elkaar brengen: via de gecombineerde verhalen van de werkvloer, mensen uit de vakbondscentrales, de milieubeweging en het bredere middenveld moeten we good practices verspreiden. Een mooi voorbeeld van de waarde van dat middenveld zien we nu tijdens de lockdowns: wat armoede- en welzijnsorganisaties hebben gerealiseerd voor mensen die het nodig hebben, is ronduit indrukwekkend. Het zou voor een overheid veel duurder zijn om dezelfde impact te realiseren. We moeten - met een focus op een goede cijfermatige onderbouwing - dergelijke inspirerende en verbindende verhalen schrijven.”

“ Wat armoede- en welzijnsorganisaties tijdens de lockdowns hebben gerealiseerd voor mensen die het nodig hebben, is ronduit indrukwekkend. Het zou voor een overheid veel duurder zijn om dezelfde impact te realiseren.

Dat laatste kan Geysels niet genoeg benadrukken: “Ik heb een hekel aan doemdenken, dat brengt geen zoden aan de dijk. We moeten vanuit een positieve horizon acties opzetten. De cijfers rond klimaatverandering zijn inderdaad dramatisch, maar alleen cijfers volstaan niet om een brede beweging te organiseren. Kijk maar naar Martin Luther King: zijn beroemde speech begon niet met ‘Ik heb een kritiek’, maar met ‘I have a dream. En met die ingesteldheid heeft ook de arbeidersbeweging ervaring. Zij stelden in de loop van de geschiedenis heel concrete eisen, de droom was duidelijk: mensen hebben recht op fatsoenlijk werk, een eerlijk loon, vrije tijd en een gezonde omgeving waarin ze hun kinderen een goede opvoeding kunnen geven.”

“De aarde dus kouder en de samenleving warmer, daar gaat het om. In de samenhang van beide doelstellingen toont zich de klimaatrechtvaardigheid. En het lijkt mij wel een frame om de publieke ruimte te bezetten en hierrond beweging te maken”, besluit Geysels.



MILIEU EN ONGELIJKHEID

Interview met Pieter Leroy, Emeritus hoogleraar milieubeleid

Milieu en ongelijkheid: het is een thema dat Pieter Leroy - emeritus hoogleraar milieubeleid - bijzonder intrigeert. Het afgelopen jaar trok hij op verzoek van de Universiteit van Bordeaux naar Frankrijk om de problematiek verder te onderzoeken. Het is vooral de beweging van de gele hesjes in Frankrijk die de thematiek van ‘les inégalités environnementales’ op de kaart zetten: “de effondrement, het als een pudding in elkaar zakken van het sociale, culturele en economische weefsel op het Franse platteland, zorgt voor een grote ongelijkheid bij het invoeren van bepaalde milieumaatregelen”.



“Door de coronacrisis werd mijn onderzoek in Bordeaux helaas vroegtijdig stopgezet”, steekt Leroy van wal. “Maar ik heb er toch kunnen vaststellen dat de beweging van de gele hesjes nog springlevend is, zij het op de achtergrond, want corona heeft uiteraard ook zijn weerslag op de manifestaties”.



De beslissing van Macron om een taxe carbone, een koolstofaks, in te voeren betekende een financiële aderlating voor heel wat Fransen die beroepshalve of privé sterk afhankelijk zijn van hun auto.

ONRECHTVAARDIGE KOOLOSTOFTAKS

Maar hoe kwam die beweging van de gele hesjes nu weer tot stand? Daarvoor moeten we terug naar november 2018, toen president Emmanuel Macron besliste om de belasting op benzine en diesel gevoelig te verhogen, via de zogenaamde *taxe carbone* of *koolstofaks*.

Leroy schetst de situatie: “Toen hebben een aantal onbekende Fransen, in eerste instantie vooral via de social media, aan de alarmbel getrokken. De maatregel was een financiële aderlating voor heel wat Fransen die beroepshalve of privé sterk afhankelijk zijn van hun auto. Vaak gaat het om mensen uit de lagere inkomenscategorieën, met een netto-inkomen tussen de 1200 en 1800 euro. Denk maar aan de zelfstandige wijkverpleegkundigen, loodgieters en elektriciens die dagelijks enorm veel kilometers afleggen om hun job te kunnen uitoefenen. Zij hebben op het Franse platteland geen alternatief. Een bevolkingsdichtheid van 50 inwoners/ km² is daar geen uitzondering.”

“ Veel Fransen op het platteland hebben geen alternatief dan de auto. Een bevolkingsdichtheid van 50 inwoners/ km² is daar geen uitzondering.

De koolstofaks bracht de sneeuwbal aan het rollen, en al gauw was die niet meer te stoppen. De protesten wonnen razendsnel aan kracht en omvang. “Aanvankelijk beperkte het protest zich tot de landelijke gebieden, maar al gauw breidden de protesten zich uit over de grote steden.”, aldus Leroy. “De gele hesjes die de manifestanten droegen staan hierbij symbool voor mensen in nood”. Maar de perceptie keerde zich al gauw tegen de uitbreidende groep protestgangers. De beweging werd helaas deels gekaapt door allerlei politieke strekkingen en sociale bewegingen, wat de geloofwaardigheid niet ten goede kwam.

“Maar ook door de zogenaamde ‘Black Blocks’, groepen anarchisten die er enkel op uit zijn om de boel kort en klein te slaan, verloor de beweging op een ongelukkige manier wat van haar geloofwaardigheid bij het brede publiek in Frankrijk”, zegt Leroy.

IMPLOSIË VAN HET PLATTELAND

Of de beweging een punt heeft? Daar twijfelt Leroy niet over: “Veel Fransen ondergaan al een tijdje de *effondrement* van het platteland: het sociale, culturele en economische weefsel valt als een pudding in elkaar, door de steeds toenemende globalisering. Denk aan het verdwijnen van lokaal onderwijs, lokale postkantoren, buurtwinkels, huisartsen, openbaar vervoer, Een kettingreactie aan desinvesteringen is het gevolg.”

“ Veel Fransen ondergaan al een tijdje de effondrement van het platteland: het sociale, culturele en economische weefsel valt als een pudding in elkaar, door de steeds toenemende globalisering.

Huizen verkrotten en de leegstand neemt toe. Bovenop die effondrement komt ook de problematiek van de *precarité*. Leroy: “De mensen op het platteland leven vaak in kwetsbare omstandigheden. Er wordt zeer weinig geld verdiend - de goedbetaalde jobs bevinden zich in de steden. Ook bij de gele hesjes zien we een bovengemiddelde vertegenwoordiging van mensen die in precare omstandigheden leven. We zien mensen met een beperking of met gezondheidsproblemen, mantelzorgers, mensen die zorgen voor hun zieke ouders of kinderen, En daar komt de coronacrisis nog eens bovenop, wat voor een belangrijk stuk van de toeristische sector ook een nieuwe mokerslag betekent, denk maar aan de vele vakantiegebieden die nu amper bezet zijn.”

FIN DU MOIS, FIN DU MONDE, MÊME COMBAT

Bovenstaande situatieschets wekt bij velen soms wat misplaatste kritiek op over mensen in armoede: ‘*Geven armen wel om het milieu en het klimaat?*’, is een vaak gehoorde reactie. ‘*Zij zijn toch enkel bezig met het halen van het einde van de maand?*’.

Leroy spreekt dit resoluut tegen: “Hier is heel veel onderzoek naar gedaan, en alle conclusies wijzen in dezelfde richting: bij mensen in armoede is een hoge mate van milieubesef aanwezig. Een slogan die vaak opduikt bij de beweging van de gele hesjes is niet voor niets ‘*fin du mois, fin du monde, même combat*’.

“ De gele hesjes hebben het niet over klimaatverandering, maar over ‘les canicules’ - de hittegolven. Ze spreken niet over biodiversiteitsverlies, maar over de monoculturele landbouw. Het gaat om dezelfde fenomenen, maar in een ander jargon.

Ze zijn zich zeer bewust van concrete milieuproblemen. Denk maar aan de boeren die teveel grondwater oppompen met als gevolg dat ook de rest van de bevolking in de problemen komt door de waterschaarste. Of het overmatig gebruik van pesticiden in de land- en wijnbouwgebieden, wat in Frankrijk echt een nationaal thema is. *De même combat* gaat voor hen terug op het feit het geldtekort op het einde van de maand en de milieu- en klimaatproblematiek eigenlijk hun oorzaak vinden in dezelfde systeemfouten. Voor hen is het einde van de maand halen uiteraard een eis die dringender is dan de toekomst van de wereld, maar ze zijn zich wel degelijk bewust van de milieuproblemen. Al zullen ze die anders benoemen dan hoe wij dat doorgaans doen. Zij hebben het niet over klimaatverandering, maar over ‘*les canicules*’ - de hittegolven. Ze spreken niet over biodiversiteitsverlies, maar over de monoculturele landbouw. Het gaat om dezelfde fenomenen, maar in een ander jargon. Ook in milieu- en klimaatbeleid is de juiste taal hanteren belangrijk bij het uittekenen van beleid.”



NIEUWE HOOP?

Zullen de gele hesjes zich blijven manifesteren? Of is er toch enige hoop dat er aan hun verzuchtingen wordt tegemoetgekomen? Leroy ziet twee belangrijke gebeurtenissen die van invloed zullen zijn:

“Een eerste evolutie die hoop kan geven is dat recent een aantal groene burgemeesters aan de macht zijn gekomen in Frankrijk, ook in een aantal dorpen op het platteland.”, zegt Leroy. “Al is het koffiedik kijken of die nieuwe burgemeesters de verbinding zullen leggen tussen het sociale en het ecologische. Daarnaast zal men ook een weloverwogen keuze moeten maken: zullen ze ook inzetten op op het stimuleren van de lokale economie, of blijven ze enkel kiezen voor de klassieke groene thema’s, zoals zonnepanelen of windmolens? Want ook in Frankrijk kun je iedere euro maar 1 keer uitgeven.”

Het tweede belangrijke element dat Leroy naar voren schuift als mogelijk element van nieuwe hoop is de *convention citoyenne*, een soort burgerparlement dat bestaat uit 150 willekeurig gekozen burgers. “Zij hebben 150 voorstellen gedaan, die bijna allemaal door Macron werden gesteund”, vervolgt Leroy.

“Een van de uitzonderingen was het voorstel om internationaal opererende bedrijven zoals Google en Amazon meer belastingen op te leggen om klimaatbeleid te financieren. Dat is uiteraard een grote gemiste kans, maar past binnen het discours van Macron dat er niet geraakt mag worden aan het investeringsklimaat. Je zou met een eerlijke belasting voor die bedrijven wel een mooie ondersteuning kunnen bieden aan bepaalde doelgroepen om ook van bijvoorbeeld elektrische mobiliteit te genieten op het platteland. Van de voorstellen die wel overgenomen werden blijft de vraag natuurlijk wat hier werkelijk van zal worden doorgevoerd. Het opzetten van een burgerparlement was uiteraard ook een strategische zet om het protest van de gele hesjes in de kiem te smoren.”

Maar Leroy is toch enigszins hoopvol: “De grote verdienste van het burgerparlement is dat het thema sociale rechtvaardigheid op de Franse politieke agenda is gezet, en dat nu toch op een andere manier over klimaatbeleid in relatie tot rechtvaardigheid wordt gesproken en nagedacht. Want kwetsbare mensen zien klimaatbeleid vaak nog steeds als iets elitair. Dat zien we ook in andere Europese landen. Initiatieven als een burgerparlement kunnen een mooi tegengif zijn. Althans als er ook naar geluisterd wordt”.

WERKEN AAN EEN EERLIJK KLIMAATBELEID

Lessen uit het Climate Inclusion Project

Twee jaar geleden kwam een ongeziene klimaatmobilisatie op gang. Met historische demonstraties in de herfst van 2018, gevolgd door de maandenlange studentenstakingen en een golf aan grote en kleine burgerinitiatieven. Er ontstonden nieuwe organisaties en samenwerkingsverbanden zoals Workers4Climate, Teachers4Climate en Grootouders voor het Klimaat, maar ook het 'traditionele' middenveld speelde een actieve rol. Zo waren de vakbonden aanwezig tijdens talloze manifestaties en kon ons land kon op 15 maart 2019 als eerste ter wereld een politieke klimaatstaking op haar conto schrijven. Voor de eerste keer kreeg klimaatverandering ook van pers en politiek de aandacht die dit thema verdient.



Wie actief was (of toen werd) in de milieubeweging hoopte dan ook dat deze ongekende energie zich zou vertalen naar politieke actie. De uitslag van de **verkiezingen van 26 mei 2019** kwam daarom hard aan. Hoewel groene en progressieve partijen electorale winst boekten, bleef deze ver onder de hooggespannen verwachtingen. Het was vooral de (extreme) rechterzijde die winst boekte, en voor veel kiezers leken ecologische overwegingen, op zijn best, niet doorslaggevend.



Twee jaar geleden kwam een ongeziene klimaatmobilisatie op gang. Nieuwe organisaties en samenwerkingsverbanden schoten als paddenstoelen uit de grond, maar ook het traditionele middenveld speelde een rol.

Deze klap leidde gelukkig niet alleen tot verslagenheid, maar ook tot **veel zelfonderzoek**. Dit verliep langs twee grote lijnen. Ten eerste was er een breed gedeeld gevoel dat het gebrek aan draagvlak vooral te wijten was aan de **asociale houding, of althans reputatie, van de groene beweging**. Deze analyse werd sterk beïnvloed door een andere massabeweging die op gang kwam in de herfst van 2018, de *gilets jaunes*. Met hun acties tegen een brandstoftaks zetten deze de tegenstellingen tussen het 'einde van de wereld' en het 'einde van de maand' op scherp. Ook in België speelde dit verwijt een belangrijke rol: klimaatbeleid zou te veel offers vergen en vooral wegen op de zwakste schouders. Ten tweede werd er gevreesd dat er iets schortte aan de manier waarop de klimaatbeweging haar verhaal vertelde: zat zij niet in een **sociale 'bubbel', wiens (beelden)taal of argumenten nauwelijks doordrongen tot de leef-en denkwereld van het grote publiek?** Wekte haar manier van communiceren misschien afkeer op, of desinteresse?

“ De verkiezingen van mei 2019 kwamen hard aan: hoewel groene en progressieve partijen electorale winst boekten bleef deze ver onder de hooggespannen verwachtingen. Met het Climate Inclusion Project gingen we samen met 20 partners uit het middenveld op zelfonderzoek.



LESSEN UIT HET CLIMATE INCLUSION PROJECT

Met Arbeid & Milieu besloten we om met deze dubbele uitdaging aan de slag te gaan. Overtuigd van de noodzaak én de mogelijkheid van een breed gedragen, sociale klimaatpolitiek, gingen we van start met het **'Climate Inclusion Project'**. Samen met 20 partners uit het middenveld, bogen we ons gedurende een jaar over de volgende vragen: Hoe ziet een eerlijk klimaatbeleid er uit, en hoe kunnen we dit in de praktijk bekomen? Hoe kunnen de partners uit het middenveld echt werk beginnen maken van een sociale transitie in België? En hoe kunnen meer zicht krijgen op de houding van zowel het grote publiek als onze diverse achterbannen, om uit die vermeende bubbel te breken?

Startschot van het project was de publicatie van het boek **'klimaat en sociale rechtvaardigheid'**, gecoördineerd door Denktank Minerva. De verschillende hoofdstukken illustreerden mooi hoe sociale en ecologische doelstellingen aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Vervolgens gebruikten we deze teksten als kapstok om een hele reeks lezingen te organiseren. We probeerden daarbij zoveel mogelijk om beleidsexperts te combineren met vertegenwoordigers van sociale bewegingen. Zo gingen onderzoeker Kris Bachus (HIVA) en Stefan Goemaere (Samenlevingsopbouw) in gesprek over de sociale gevolgen van koolstoftaksen, sprak Sacha Dierckx (Denktank Minerva) met Sandra Rosvelds (Beweging.net) over de mogelijkheden van een nieuw Sociaal(-Ecologisch) Pact, en ontvingen we Tomas Wyns (ULB) en Bart de Wit (ACV-Metea) om het te hebben over werknemersbelangen in de transitie naar een koolstofneutrale basisindustrie. Ook onze evenementen over 'duurzaamheid en armoede' en 'energiedemocratie', combineerden steeds dit sociale én ecologische perspectief.

Boek 'KLIMAAT EN SOCIALE RECHTVAARDIGHEID' voor slechts €7,5

Startschot van het project was de publicatie van het boek **'klimaat en sociale rechtvaardigheid'**, gecoördineerd door Denktank Minerva. De verschillende hoofdstukken illustreerden mooi hoe sociale en ecologische doelstellingen aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

Interesse in het boek? Stuur een mailtje naar info@a-m.be en we bezorgen je het boek voor slechts €7,5!



YVES PEPERMANS

Communicatiewetenschapper Yves Pepermans kwam het Belgische klimaatdebat toelichten en pleitte ervoor om het klimaatverhaal dichter bij het leven van alledag te brengen, en te verbinden met collectieve actie en gedeelde waarden.

Een aantal andere sprekers ging expliciet in op de **vraag naar draagvlak**: hoe evolueert de publieke opinie met betrekking tot klimaat, welke rol speelt de sociale dimensie hierin, en hoe kunnen we vechten tegen polarisatie en voor een breed gedragen klimaatbeweging? Communicatiewetenschapper Yves Pepermans kwam het Belgische klimaatdebat toelichten. Hij kantte zich tegen de stelling dat er een gebrek aan draagvlak zou zijn voor een ambitieus klimaatbeleid, of dat klimaatactie tegen de menselijke natuur in zou gaan. Anderzijds wees hij op het gebrek aan consensus met betrekking tot de urgentie en de inhoud van de nodige beleidsrespons. Door het klimaatverhaal dichter bij het leven van alledag te brengen, en te verbinden met collectieve actie en gedeelde waarden, konden we volgens hem haar mobiliserende kracht versterken.

Natuurlijk wilden we met ons project **ook meer doen dan alleen maar luisteren**. We deden ook actief pogingen om deze verschillende bewegingen met elkaar in contact te brengen, voor en achter de schermen. Zo brachten we in een aantal online sessies organisaties uit de **sociale en milieubeweging samen** rond de 'lage emissiezones', een brandend actueel thema dat steeds meer gepolariseerd geraakte (*Zie het interview met Thomas Verbeek op p. 54*). Samen met input van externe experts, wilden we elkaars standpunten beter leren kennen en op zoek gaan naar een gemeenschappelijke boodschap of afstemming. Ook onze deelname aan United4Climate, een initiatief van Greenpeace dat tal van sociale-, milieu- en burgerbewegingen samenbracht rond een gedeeld platform, paste hierin, net als een aantal gesprekken die we faciliteerden rond het relancebeleid in de coronacrisis.

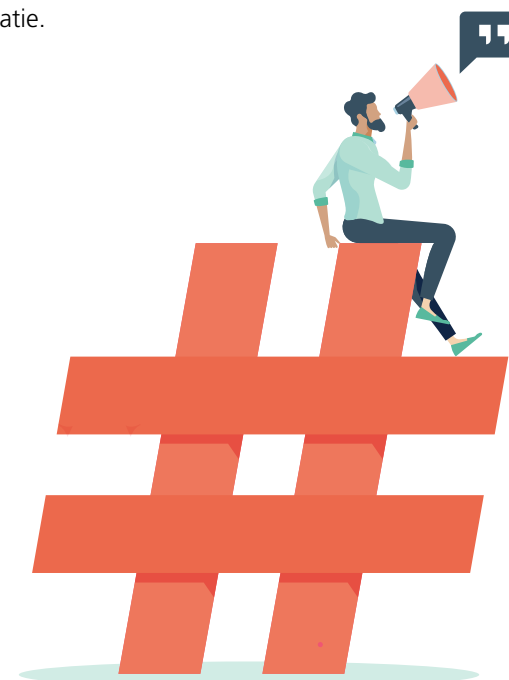
Tot slot wilden we met ons project ook **rechtstreeks in gesprek gaan** met een zo divers mogelijke groep mensen: over de klimaattransitie, het discours van de klimaatbeweging en hoe we het draagvlak voor sociaal ecologisch beleid kunnen versterken. Helaas viel de organisatie van dit deel door corona in het water. Dat bleef voor Arbeid & Milieu dan ook de achillespees van het project: hoewel we met onze lezingen (zeker nadat we online gingen), een behoorlijk grote en diverse groep konden bereiken en we zowat dagelijks in contact bleven met de *vertegenwoordigers* van een zeer diverse achterban, zijn we er onvoldoende in geslaagd om gesprekken te voeren met wat we dan maar de 'einddoelgroep' van het project zullen noemen. We doen dat natuurlijk wel als deel van onze gebruikelijke werking, maar binnen CIP konden we hier helaas geen versnelling hoger schakelen. Met corona is dat ook allemaal nog heel wat complexer geworden, zeker nu de werking van onze voornaamste partners voor dit luik (vakbonden, armoedeorganisaties) overspoeld wordt door de pandemie.

Toch was het voor ons een **waardevol project**. We wisten heel wat activiteiten en partners onder één vlag te verzamelen, en de discussies, lezingen en gesprekken van CIP beïnvloedden in sterke mate de visie van onze nieuwe organisatie.

Blog Climate Inclusion Project

Regelmatig bezoeken we interessante projecten of mensen met een verhaal rond eerlijk klimaatbeleid. Via onze blogpagina delen we deze verhalen of vatten we interessante studies rond deze thematiek samen.

Scan de **QR CODE** of ga naar arbeidenmilieu.be/nieuws/ om onze blog te verkennen.



WAAR STAAN WE VANDAAG, EEN JAAR LATER?

Ten eerste vond er het afgelopen jaar **heel wat inhoudelijke versterking plaats**. Een conclusie die we zonder enige twijfel kunnen trekken uit de vele lezingen, teksten en gesprekken waarin we via CIP aan meewerkten, is dat sociale en ecologische politiek onlosmakelijk verbonden zijn. Dat is geen reden voor wanhoop, alsof het hier een zoveelste hindernis voor doortastend klimaatbeleid zou vormen. Integendeel: het boek van Minerva en veel van de door ons georganiseerde lezingen tonen aan dat de sociale en ecologische agenda elkaar net kunnen versterken, en dat er bovendien al tal van praktische ideeën bestaan om dit programma te vertalen naar beleid.

Daarnaast wordt er vandaag **sterker dan ooit geïnvesteerd in duurzame, brede, sociaalecologische coalities**. Hoewel het stereotype van een asociale milieubeweging nooit echt klopte (de tagline van de Klimaatcoalitie is al sinds de oprichting in 2008 'samen voor een eerlijk klimaatbeleid'), zagen we het afgelopen jaar veel nieuwe bondgenootschappen, en een sterkere profilering rond het belang van een 'eerlijke' transitie. Denk aan de gecoördineerde positionering van vak- en milieubeweging rond de redding van Brussels Airlines (zie het interview met BBL en ACV Puls op p.x), de campagnes van Greenpeace met de armoedebeweging, of het pleidooi van onder meer de 'Coronacoalitie' voor een nieuw sociaal-duurzaam pact. Achter de schermen was er dan weer veel samenwerking rond zowel mobiliteit als de industriële transitie.

We mogen het **pessimistische uitgangspunt van CIP dan ook nuanceren**. De mobilisaties van 2018 hebben wel degelijk effect gehad: zelfs toen de straten niet meer bezaaid waren met betogers en spandoeken, bleef de klimaatcrisis aanwezig in het publieke en politieke debat. Dat heeft er mee voor gezorgd dat er eindelijk een federale regering werd geïnstalleerd die van de klimaatproblematiek een prioriteit maakt, met een minister van klimaat die het belang van een eerlijke en sociale transitie omarmt. De Belgische acties waren bovendien deel van een grotere internationale en Europese beweging, die er toe bijdroeg dat de EU koers zette richting de Green Deal en een verhoging van haar ambities.

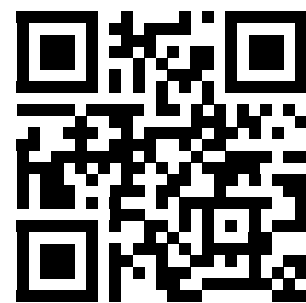
“ De mobilisaties van 2018 hebben wel degelijk effect gehad: zelfs toen de straten niet meer bezaaid waren met betogers en spandoeken, bleef de klimaatcrisis aanwezig in het publieke en politieke debat.

Op dit moment is het onduidelijk of dit zich allemaal zal vertalen naar de ambitieuze omslag die we nodig hebben. De tijd dringt en er is ontzettend veel werk aan de winkel. Wij blijven alvast onze bescheiden rol spelen: verbindingen leggen tussen de vele ideeën, mensen en organisaties die elke dag strijden voor een waardig bestaan op een leefbare planeet.

Herbekijk of herbeluister onze webinars

In het kader van het Climate Inclusion Project organiseren we regelmatig webinars. Herbekijk of herbeluister ze via bit.ly/am_webinars

of scan de **QR CODE**.



Copyright: Pauline Loroy



BUURZAME STROOM VOOR GENTSE DAMPOORTWIJK

Interview met Matthias Gyselen (Energent)

In de Dampoortwijk in Gent zetten burgercoöperatie Energent, Samenlevingsopbouw, de Stad Gent, de Energiecentrale, netbeheerder Fluvius, energieleverancier Ecopower, Universiteit Gent en Partago hun schouders samen onder het project 'Buurzame Stroom'. Het project slaagde erin om zonnepanelen te leggen op 102 gezinswoningen, 2 appartementsgebouwen, 8 huurwoningen, 2 scholen en 8 gebouwen van bedrijven en organisaties. In totaal werden er 2.535 panelen gelegd, goed voor 720 kWp (kilowattpiek).

"Met dit project wilden we zoveel mogelijk zonnepanelen leggen in de Gentse Dampoortwijk, en op die manier zonnestroom voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk maken. We kozen die locatie onder meer omdat ze zo dichtbevolkt en divers is", steekt Matthias Gyselen (Energent) van wal. "Het is een heel dichtbevolkte wijk met heel veel nationaliteiten en diverse achtergronden. De verschillende talen en de aanwezigheid van een aantal kwetsbare gezinnen zorgen voor enkele barrières, maar dat maakt tegelijkertijd ook dat, als het hier lukt, we dit project op veel plaatsen uit de grond kunnen stampen", vertelt Matthias.



" Met het project Buurzame Stroom wilden we zoveel mogelijk zonnepanelen leggen in de Gentse Dampoortwijk, en op die manier zonnestroom voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk maken.

Al snel bleek dat het overtuigen van mensen om mee te stappen in het project vooral een kwestie was van tijd om vertrouwen op te bouwen, vooral bij de kwetsbare gezinnen. Gelukkig kreeg het project voldoende financiële steun van de Stad Gent.

"Daardoor konden we voldoende tijd besteden om mensen met een beperkt inkomen en/of een taalbarrière ook voldoende te begeleiden. Bij deze specifieke klanten betrof dit gemiddeld toch een 20-tal uur per klant. Om mensen te overtuigen werkten we ook met duidelijke fiches, waarop heel duidelijk vermeld werd wat de te verwachten maandelijkse besparing was, en op hoeveel tijd de investering zou terugverdiend worden. Deze concrete info op maat van de deelnemers was de sleutel om het broodnodige vertrouwen op te bouwen", stelt Matthias.

Een andere manier om de kwetsbare gezinnen mee te krijgen in het verhaal bestond uit de mogelijkheid die de Stad Gent voorziet om onder bepaalde voorwaarden een lening zonder interest te voorzien, die op 10 jaar terugbetaald moet worden.

"Op die manier wordt het bedrag dat de deelnemers maandelijks terugbetalen lager dan wat ze nu maandelijks aan elektriciteit uitgeven, wat een heel overtuigende reden is om de investering te doen. We stonden samen met Samenlevingsopbouw zelf ook in voor de administratieve rompslomp die dit met zich meebracht, zodat de mensen ook op dat vlak ontzorgd werden."

" Het meegeven van concrete info op maat van de deelnemers was de sleutel om het broodnodige vertrouwen op te bouwen?"



Op het ARBED-appartement werden 8 individuele zonnepaneelinstallaties aangesloten

Herbeluister het webinar "Energiedemocratie als antwoord op energiearmoede"

Op 23 april 2020 organiseerden we een webinar onder de noemer: "Energiedemocratie als antwoord op energiearmoede".

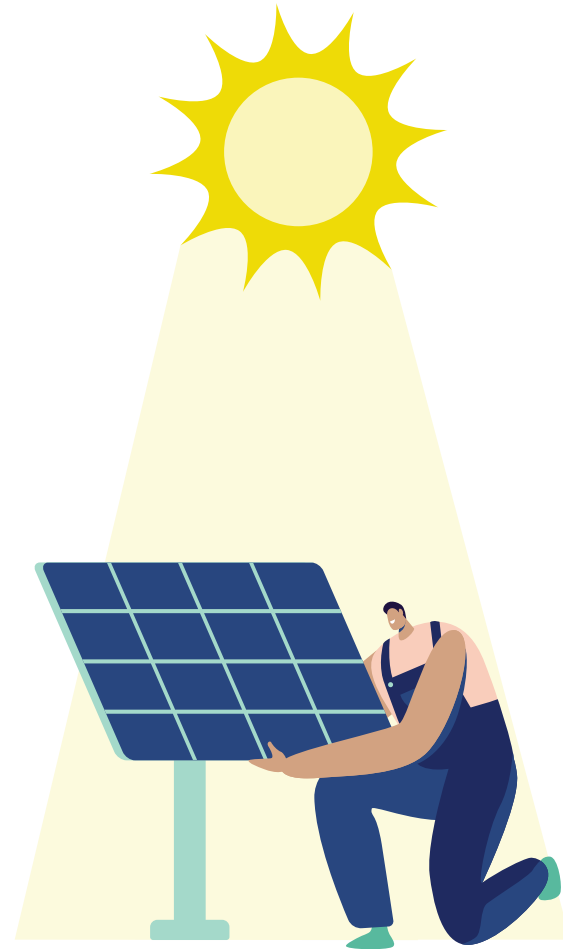
Herbeluister de webinar via de QR CODE.



750 HUISBEZOEKEN

Of het moeilijk was om mensen te bereiken? “Daar hebben we toch heel wat inspanningen voor moeten doen”, vertelt Matthias. “We hebben met ongeveer 750 gezinnen in de wijk - op een totaal van 3.000 - persoonlijk contact gehad, via deur-tot-deur bezoeken, die we samen met Samenlevingsopbouw aflegden. Hun netwerk was daarbij heel belangrijk. Verder rolden we een brede communicatiecampagne uit: van onze aanwezigheid op lokale markten tot het verspreiden van brieven via de scholen, het organiseren van zogenaamde ‘solarware-avonden’ - info-avonden over zonnepanelen bij mensen thuis, naar analogie met Tupperware-avonden - en de communicatiekanalen van de stad. Gaandeweg werd het ook een verhaal van mond-aan-mond reclame, en verspreidde de campagne zich als een lopend vuurtje in de buurt.”

“ Via deur-tot-deur bezoeken, die we samen met Samenlevingsopbouw aflegden, hadden we contact met 750 gezinnen in de wijk.



UITDAGINGEN

“We stootten in de loop van het project wel op een aantal drempels”, vervolgt Matthias. “Er blijft nog steeds een bepaalde onzekerheid rond zonnepanelen, vooral over de investering op langere termijn. Vaak gaat het om starterswoningen, waar gezinnen niet plannen te blijven, of woningen waarvan de bewoners al op leeftijd zijn, wat ervoor zorgt dat een investering op langere termijn minder nuttig lijkt. Al brachten de fiches daar vaak duidelijkheid: in de meeste gevallen is na een paar jaar de investering terugverdiend. Bovendien vormen zonnepanelen een meerwaarde bij de eventuele verkoop van het huis”.

Een andere drempel ligt in de vertrouwelijkheid van gegevens, waardoor het moeilijker is om aan gerichte communicatie te doen. Matthias: “Het zou bijvoorbeeld helpen om op voorhand te weten welke gezinnen in aanmerking komen voor een energielening, maar die gegevens mogen niet zomaar gedeeld worden. Hetzelfde verhaal met verbruiksgegevens: het zou heel handig zijn als we die konden opvragen bij de energieleverancier of Fluvius, om zo meer gerichte oplossingen te kunnen bieden.”



ZONNEKAART

Wat in elk geval helpt, is een goede communicatie en afspraken tussen huurder en verhuurder. De huurwoningen waar binnen het kader van het project zonnepanelen gelegd werden bleken veelal huurwoningen van ‘kleine’ verhuurders, met 1 of 2 huurwoningen, die een goede (vertrouwens)band hebben met hun huurders.

“Via een addendum op het huurcontract werden duidelijke afspraken gemaakt”, vertelt Matthias. “Er werd beschreven hoeveel zonnepanelen op het dak geplaatst worden, welke totale jaarlijkse besparing dit met zich meebrengt en welk deel de huurder hiervan overdroeg aan de verhuurder. Daar werd doorgaans met een 25-75 verhouding gewerkt: stel dat de huurder op jaarbasis 100 euro uitspaart via de energie van de zonnepanelen, dan geeft hij er 75 aan de verhuurder, die zo zijn installatie terugverdiend. De resterende 25 euro houdt hij voor zichzelf. Zo ontstaat vertrouwen bij beide partijen.

Wat ook zou helpen is een update van ‘zonnekaart Vlaanderen’, een online toepassing om te zien welke besparing zonnepanelen je als particulier kunnen opleveren. Het zou heel interessant zijn indien mensen daar kunnen aanduiden dat ze huurder of verhuurder zijn, zodat ze kunnen opzoeken wat hun terugverdiend bedrag is, aan de hand van een bepaalde verdeelsleutel

tussen huurder en verhuurder. Als een officiële instantie zoals de Vlaamse overheid betrouwbare info geeft, wordt drempelvrees gemakkelijker weggenomen. Ook immosites zouden beter kunnen communiceren en meegeven wat de geschatte verwarmingskost en elektriciteitskost is, een uitgebreidere versie van het EPC-certificaat dus. Nu staan kopers van een woning daar vaak niet bij stil, maar het kan wel een stimulans zijn om de investering in hernieuwbare energie te overwegen”.

“ Immosites zouden beter kunnen communiceren en meegeven wat de geschatte verwarmingskost en elektriciteitskost is, een uitgebreidere versie van het EPC-certificaat dus. Nu staan kopers daar vaak niet bij stil.

GEMISTE KANSEN

Ook 8 bedrijven stapten mee in het verhaal van Buurzame Stroom. We contacteerden een 120-tal bedrijven en 33 daarvan hadden wel interesse. Voor hen deden we simulaties en maakten we concrete voorstellen. 8 ervan stapten mee in het verhaal van derdepartijfinanciering, 3 ervan kozen er uiteindelijk voor om zelf de installatie te financieren”, aldus Matthias.

Ook hier ontdekten we een aantal drempels. “We stelden de bedrijven voor dat wij eigenaar bleven, en de stroom aan hen verkochten”, vervolgt Matthias. “Maar het systeem van derdepartijfinanciering is nog onvoldoende bekend, waardoor vertrouwen opbouwen soms moeilijk was. Daarnaast is er veel verloop in bepaalde types handelszaken, wat een langetermijnplanning bemoeilijkte. Bovendien waren vele daken niet geschikt of was er het probleem van direct verbruik: zonnepanelen zijn pas interessant als de energie ook meteen verbruikt kan worden, wat bijvoorbeeld een loods of opslagplaats oninteressant voor zonnepanelen.”

Is het dan geen zonde om die ruimte niet te benutten? “Uiteraard wel”, vindt Matthias, “maar er is vooralsnog geen werkbaar model. De stroom die je zelf niet verbruikt kun je maar aan een heel laag tarief op het net zetten, waardoor de installatie nooit terugverdiend wordt. Eigenlijk zou de overheid een systeem moeten uitbouwen waarbij ook die onbenutte ruimte wel benut wordt, want vaak is daar heel veel potentieel voor zonne-energie. De opgewekte energie zou dan met de buurt gedeeld kunnen worden. Dit is voorlopig toch een verhaal van gemiste kansen.”

Matthias blikt tevreden terug op het project: “We hebben heel wat mensen geholpen om te investeren in hernieuwbare energie en zo niet alleen een steentje bijgedragen aan het klimaat, maar ook door de lagere energiekosten aan het sociale probleem. Al zijn we ons ervan bewust dat we nog niet de allerarmsten bereikten, die in de eerste plaats te kampen hebben met woonkwaliteitsproblemen, en waarvan het investeren in zonnepanelen zeker niet hun eerste zorg is.”



An en Noor van buurzame stroom maken reclame voor het project tijdens Dansen in 't Park.

DE WERKVLOER VERANDERT, EVOLUEERT JOUW ORGANISATIE MEE?

Arbeid & Milieu houdt de vinger aan de pols op de werkvloer. Het enthousiaste team werkt aan projecten om werknemers te ondersteunen die het circulaire en sociale denken ingang willen doen vinden in hun bedrijf of organisatie. Samen met de partnerorganisaties, die vanuit hun eigen invalshoek een bijdrage leveren aan de sociale en circulaire projecten, ontdekken we steeds creatieve manieren om veranderingsprocessen op te starten.

DE NIEUWE SAMENZWEERDERS

De Nieuwe Samenzweerders is een project dat geëngageerde werknemers ondersteunt die sociale en duurzame principes willen invoeren in hun bedrijf of organisatie. Arbeid & Milieu biedt de werknemers een trajectbegeleiding aan, waarbij ze worden klaargestoomd om de overgang naar meer duurzaamheid en circulariteit in hun bedrijf in stapjes aan te pakken als 'social intrapreneurs'. Intrapreneurs zijn werknemers die een ondernemersmentaliteit hebben, en zo innovatie binnenbrengen in een organisatie op eigen initiatief.

Het traject start met een driedaagse bootcamp, waarbij de social intrapreneur als persoon wordt versterkt. Na afloop gaan de deelnemers naar huis met een plan van aanpak. Het daaropvolgende coachingstraject is gericht op het identificeren van concrete acties en doelen, en de uitvoering ervan in de werkomgeving van de intrapreneur.

In 2019 doorliepen drie organisaties het eerste intrapreneurtraject, dat fungeerde als pilootproject. In samenwerking met de opleiding Netwerkeconomie, en met de steun van Vlaanderen Circulair, kregen werknemers van Selectair, vzw De bolster, en vzw Kringloopcentrum Zuid-West-Vlaanderen coaching en begeleiding. De methodiek bewees haar waarde in de omslag richting waardige groene jobs bij de drie organisaties, en werd positief geëvalueerd. Zo is men er bij Selectair in geslaagd het thema duurzaamheid centraal op de agenda te plaatsen, en zijn de leden binnen de organisatie spontaan beginnen nadenken om er in de toekomst mee aan de slag te gaan.



VERVOLGTRAJECTEN

De opgedane ervaring en kennis werd ook in 2020 opnieuw toegepast in twee trajecten van 'De Nieuwe Samenzweerders'. Het succes van het pilootproject inspireerde verschillende partners van Arbeid & Milieu, en we konden een samenwerking aangaan met Levuur, experts in participatietrajecten. Met ondersteuning van het ING fonds van de Koning Boudewijnstichting, begeleiden we werknemers van onder meer de Universiteit Antwerpen, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg en de Vlaamse Gemeenschapscommissie. De werknemers krijgen een jaar lang ondersteuning om hun idee uit te werken. Hun organisaties en uiteenlopende cases worden vooruit geholpen. Het traject startte in september 2020 met een bootcamp. Deelnemers aan de trajecten van 'De Nieuwe Samenzweerders' hebben vaak het gevoel dat ze tegen de stroom in moeten roeien in hun organisatie. Tijdens de bootcamp willen we hen als persoon versterken in hun weg binnen de organisatie. Op het einde heeft de intrapreneur het gevoel dat hij of zij er tegenaan kan gaan. Een expertenpanel hielp de deelnemers hun plan van aanpak op punt te zetten, wat de aftrap vormt van het individueel coachingstraject. In het coachingstraject volgen we de individuele ontwikkeling van de deelnemers op, en organiseren we enkele terugkomsessies, waarbij de intrapreneurs leren van elkaars ervaringen.

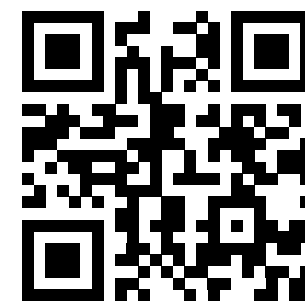
In een ander vervolgtraject waarin we de methodes van 'De Nieuwe Samenzweerders' toepassen, krijgen we dankzij de steun van het Europees Sociaal Fonds de kans om samen met de vakbonden geëngageerde werknemers in de chemie- en staalsector te ondersteunen. Beide sectoren staan, omwille van de klimaatverandering, in de komende jaren voor grote uitdagingen. Het is daarbij nodig om werknemersbelangen te verdedigen, en de uitdagingen aan te gaan zonder afbreuk te doen aan sociale rechten, zodat werknemers in waardige, groene jobs kunnen werken.

Momenteel stippelen we inhoudelijk met onze partners het traject uit, waarbij we in 2021 aan de slag gaan met een groep werknemers.

Verhalen van op de bedrijfsvloer

Ben je nieuwsgierig naar de verhalen van bedrijven en hun intrapreneurs met 'De Nieuwe Samenzweerders'? Wil je ook zelf als intrapreneur in je organisatie dingen in beweging zetten?

Alle info via bit.ly/pilootproject of via de **QR CODE**.



SAMEN ZONNE-ENERGIE WINNEN

Een ander vlaggenschip waarmee we op de werkvloer aan de slag gingen, is het project Samen Zonne-Energie Winnen. De inspiratie voor dit project komt uit het succesvolle Save@Work programma, waarmee we in 2017 18 Vlaams-Brabantse steden en gemeenten en het provinciehuis begeleidden om in hun gebouwen energie te besparen.

In het project Samen Zonne-Energie Winnen bouwen we samen met Energient en Transitienetwerk Middenveld voort op deze kennis en ervaringen. We werden verkozen tot energieambassadeur van de provincie Oost-Vlaanderen, en kregen zo middelen om een wedstrijd te organiseren, waarbij bedrijvencentrum de Punt, in Gentbrugge, uit de bus kwam als winnaar. Door het coachen van de werknemers in het bedrijvencentrum, en in te zetten op duurzame gedragsverandering, realiseren we een zo groot mogelijke energiebesparing. Met de steun van Energient werden in het voorjaar van 2020 zonnepanelen geïnstalleerd op het dak van De Punt. Via het systeem van derdepartijfinanciering zullen werknemers in 2021 de kans krijgen om financieel bij te dragen aan de plaatsing van de zonnepanelen, en zo mede-eigenaar worden. Op die manier krijgen ze zeggenschap in de energietransitie.

Daarenboven gaat in de komende maanden ook een energieteam in De Punt aan de slag. Werknemers zullen het heft in handen nemen om samen met hun collega's ludieke en collectieve acties te ondernemen om energie te besparen. Op die manier brengen we bedrijfsleiders en werknemers samen om in te zetten op duurzame energie voor hun bedrijf. Dankzij de geleverde inspanning besparen de bedrijven in bedrijvencentrum De Punt geld en energie, en de zonnepanelen kunnen inspireren tot verdere actie om het bedrijvencentrum klimaatneutraal te maken.

De coronacrisis brengt uitdagingen met zich mee, maar ook kansen. De oorspronkelijke opzet, met de focus op de rol van het energieteam is niet evident. Maar de situatie opent wel de deur om bijvoorbeeld met de thuissituatie aan de slag te gaan: hoe kunnen we tijdens het thuiswerken energie besparen? Het telewerk zadelt de meeste werknemers op met een hogere energiefactuur. Maar kleine aanpassingen kunnen ervoor zorgen dat we ook thuis op een andere manier onze energie verbruiken. Al die mensen en inspanningen samen maken een enorm verschil.



Verhalen van op de bedrijfsvloer

Via 'Samen Energie Winnen' verzamelden we enkele verhalen van hoe bedrijven hun energieverbruik aanpakten. Ben je benieuwd hoe zij het aangepakt hebben?

Gebruik de **QR CODE** of ga naar **samenenergiewinnen.be** voor de inspirerende verhalen van Lineas, ACLVB en ON Semiconductor.



OVER HET MUURTJE KIJKEN

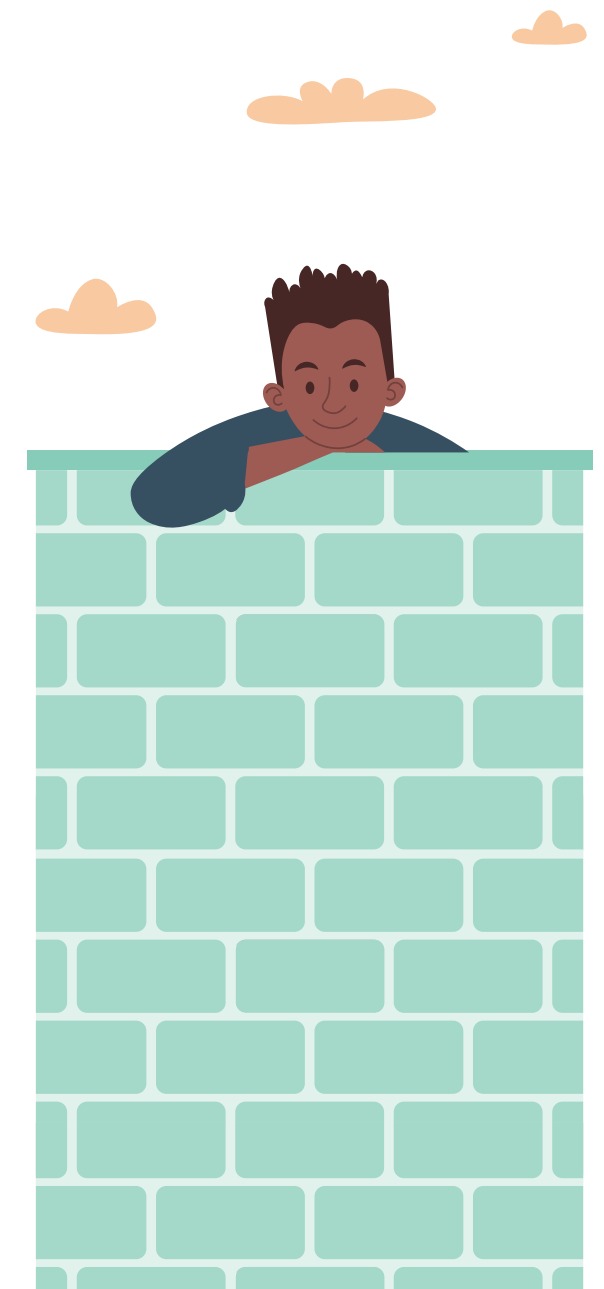
Momenteel zitten ook voor de komende jaren projecten en ideeën in de pijplijn. In onze bijdrage aan de transitie naar een circulaire economie willen we daarom ook internationaal gaan samenwerken om kennis te vergaren en uit te testen in projecten. Er zijn veel kansen voor netwerkorganisaties. Zo kunnen bijvoorbeeld ons partners leren van gelijkaardige organisaties in het buitenland, en andersom. We streven er naar om hen samen te brengen, ervaringen en ideeën uit te wisselen. Op die manier kunnen we de transities die nodig zijn alle mogelijke kansen geven om zich verder te ontwikkelen.

Tom Stevens, stafmedewerker projecten

MEER INFO

Meer weten of interesse om zelf een traject te starten?

Neem gerust contact op via tom.stevens@a-m.be en bekijk zeker eens de projectwebsites via arbeidenmilieu.be



De projecten kwamen tot stand in samenwerking en/of met steun van:



DE NIEUWE SAMENZWEERDERS BRENGT DUURZAME VERANDERING BIJ REIS-ORGANISATIE SELECTAIR

Kathy Salden, voormalig marketingcoördinator bij reisorganisatie Selectair, schreef zich in bij De Nieuwe Samenzweerders om de klimaatproblematiek bespreekbaar te maken binnen de toeristische sector. Hieronder een weerslag van haar ervaring met het project.



Vliegschaamte. Toen ik dat woord voor het eerst hoorde, wist ik dat de toeristische sector nooit meer hetzelfde zou zijn. Ik schreef me begin 2019 in voor De Nieuwe Samenzweerders, het project van Arbeid en Milieu dat ondernemende werknemers wil helpen om binnen hun bedrijf een duurzame omschakeling te maken. Ik werkte al drie jaar als marketingcoördinator in de reissector, maar had tot op dat punt eigenlijk nooit stilgestaan bij de maatschappelijke kost van toerisme. Ik vond van mezelf altijd dat ik een milieubewust iemand was. Ik eet zo goed als geen vlees, ik mijd plastic verpakkingen, ik drink kraantjeswater in plaats van flessenwater. Maar ineens stonden de kranten vol over het toenemende klimaatprobleem en de rol die toerisme daarin speelt. En dat raakte me. Reizen promoten was mijn job. Was ik dan een deel van het klimaatprobleem?

VAN PROBLEEM NAAR OPLOSSING

Ik moest een beslissing nemen. Ofwel moest ik het toerisme de rug toe keren, ofwel moest er iets veranderen binnen de sector. Maar als ik de sector de rug toekeerde, zou ik niets veranderen. Als ik écht een verschil wilde maken, moest ik een manier vinden om een deel van de oplossing te worden, in plaats van een deel van het probleem. Dus schreef ik me in voor De Nieuwe Samenzweerders.

DE VISIE: INTRAPENEURS ALS KATALYSATOR VAN VERANDERING

De visie van De Nieuwe Samenzweerders is dat maatschappelijke verandering van onderuit kan komen, in plaats van opgelegd te worden van bovenaf. Binnen het bedrijfsleven manifesteert zich dat in de vorm van intrapeneurschap. Intrapeneurs zijn werknemers die een ondernemersmentaliteit hebben, en zo innovatie binnenbrengen in een organisatie op eigen initiatief. Ik had er zelf nog nooit van gehoord, maar bij bedrijven als Google is het blijkbaar de normaalste zaak van de wereld om intrapeneurschap aan te moedigen. Met dit project hoopte ik dus op eigen initiatief het klimaatprobleem bespreekbaar te maken binnen onze organisatie, en actief mee te werken aan oplossingen. Gelukkig kon ik meteen rekenen op de goedkeuring van de directie, en was er zelfs een lid van het managementteam dat zich spontaan mee inschreef voor het project.

DE WERKWIJZE

Het project van De Nieuwe Samenzweerders bestaat uit een coaching van drie dagen. We noemden het zelf het eco-bootcamp. En dat is het eigenlijk ook: je krijgt een crashcursus van alle vaardigheden die je nodig hebt om duurzaamheid te kunnen promoten binnen je bedrijf: theoretische kennis over de circulaire economie, onderhandelings- en presentatievaardigheden, en hulp bij het opstellen van een concreet stappenplan. Na drie dagen ga je naar huis met een concreet plan van aanpak om binnen je organisatie échte verandering te implementeren. Maar het stopt niet na die drie dagen. Je wordt achteraf nog opgevolgd aan de hand van fysieke meetings en telefoongesprekken met de begeleiders.

Ik ben trots op de stappen die Selectair heeft gezet. Ze moedigen de reizigers aan om bewuster over hun keuze na te denken. Het hele bestuur staat mee achter de weg die ze hebben ingeslagen, en ik werd binnen de organisatie opgevolgd door een getalenteerde en geëngageerde dame die deze visie nog verder gaat uitwerken.

“ Ik heb me ingeschreven voor de Nieuwe Samenzweerders om meer te weten te komen over de duurzame economie. Wat ik niet verwacht had, was dat ik mezelf zou tegenkomen.

HET HEEFT GEEN ZIN OM AAN VOLLE SNELHEID EEN DOODLOPENDE STRAAT IN TE LOPEN

Wie me kent, weet dat ik ongeduldig en prestatiegericht ben. In de ratrace van de bedrijfswereld is dat een eigenschap die goed van pas komt. Maar toen ik het lokaal van de Nieuwe Samenzweerders binnenkwam, voelde het alsof ik een ander universum binnenstapte. Een traag universum. “Hoe voel je je vandaag?” was de eerste vraag die ik moest beantwoorden. “Wat doet dat ertoe?” dacht ik in mezelf. “Daarvoor ben ik hier niet.”

We hadden maar drie dagen. Gingen we dan echt onze tijd verspillen met praten over onze emoties?

Als ik er nu op terugkijk, moet ik glimlachen. Hoewel het tempo schijnbaar lager lag dan ik gewend was, heb ik bij de Nieuwe Samenzweerders meer geleerd in drie dagen dan in drie jaar op mijn manier. Soms moet je enkele stappen terugzetten om verder te kunnen springen. Soms moet je eerst reflecteren, en dan pas handelen. Trager is niet slechter. Dat is een belangrijke levensles die ik nu nog elke dag toepas. Ik loop niet meer aan volle snelheid een doodlopende straat in zonder naar de bordjes te kijken. Ik heb veel meer rust gevonden, wat vreemd genoeg resulteert in een hogere productiviteit.

“ Hoewel het tempo schijnbaar lager lag dan ik gewend was, heb ik bij de Nieuwe Samenzweerders meer geleerd in drie dagen dan in drie jaar op mijn manier.

JE HOEFT NIET MEE TE GAAN IN DE POLARISERING

Ik zal eerlijk zijn: de eerste dag voelde ik me niet op mijn gemak. Ik voelde me anders. Ik kwam uit de bedrijfswereld, de andere deelnemers vooral uit de sociale sector. Ik maakte me zorgen over wat ze over mij zouden denken. Dat ik een kapitalist ben? Gelukkig bleek die bezorgdheid onterecht. Na een uur was ik al vegetarische recepten aan het uitwisselen met de andere deelnemers. Ook op dat vlak heeft de Nieuwe Samenzweerders mijn visie op de wereld veranderd.

Mensen zijn niet zwart of wit. Een commerciële job hebben betekent niet dat je een kapitalist bent. Net zoals duurzaamheid niet gelijk hoeft te staan met geitenwollensokken. Dat heeft mijn ogen geopend. Ik hoef geen kant te kiezen. Ik kan een ondernemer zijn én begaan zijn met het milieu. In een maatschappij die zo gepolariseerd is, doet het deugd om af en toe te beseffen dat er tussen zwart en wit nog een heleboel grijs ligt. Ik zie het nu als een sterkte dat ik zowel connecties heb in de bedrijfswereld als in de sociale- en duurzaamheidssector. Pas wanneer je buiten je vertrouwde cirkel durft stappen, ontdek je dat de hokjes waar je bang voor bent helemaal niet bestaan.

Geïnteresseerd in ondersteuning op de werkvloer?

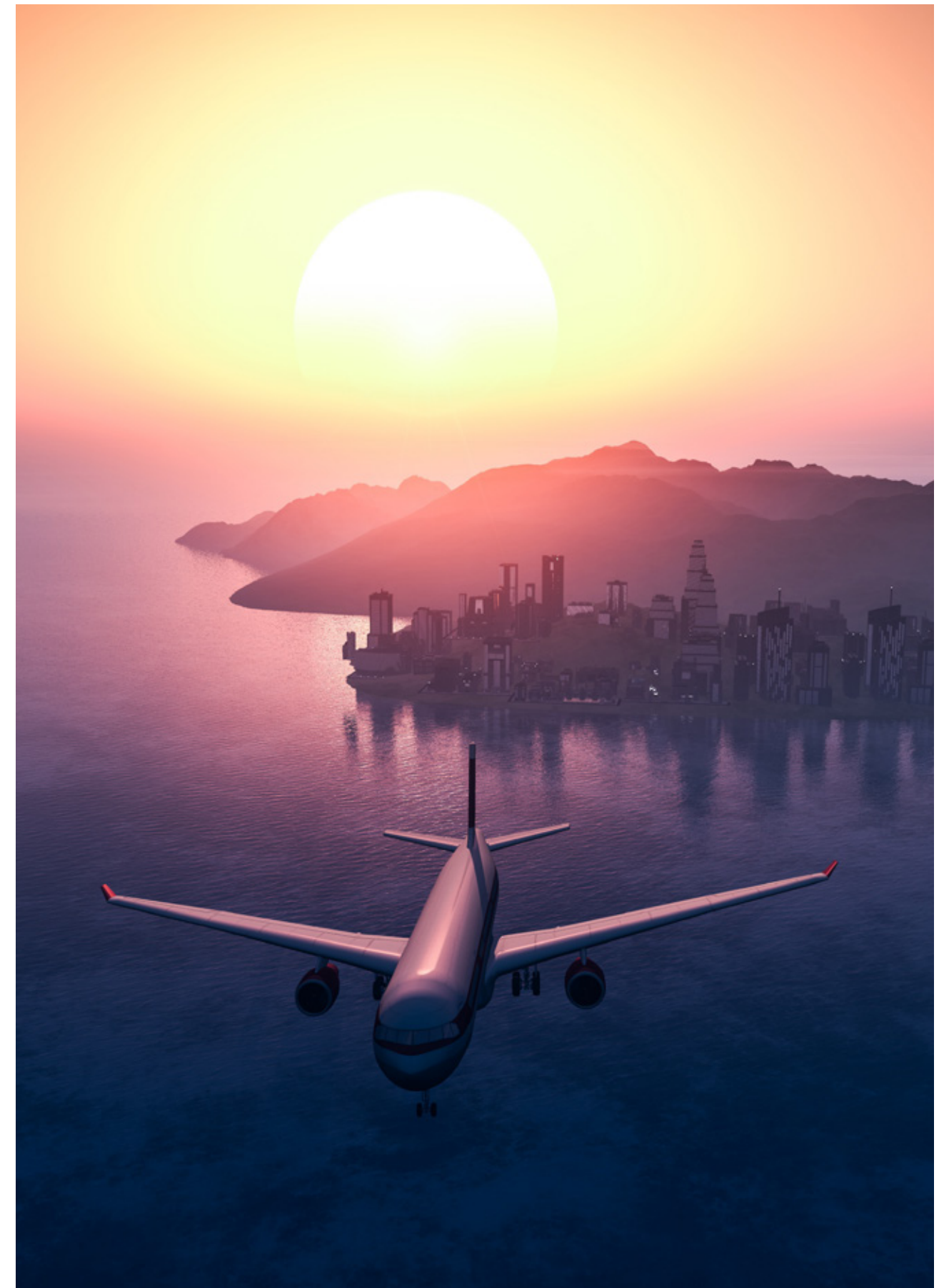
Bekijk onze projecten via werkenmilieu.be en neem gerust contact via tomstevens@a-m.be

“Het project van De Nieuwe Samenzweerders bestaat uit een coaching van drie dagen. We noemden het zelf het eco-bootcamp. En dat is het eigenlijk ook: je krijgt een crashcursus van alle vaardigheden die je nodig hebt om duurzaamheid te kunnen promoten binnen je bedrijf”

JE KUNT WÉL EEN VERSCHIL MAKEN IN DE WERELD

Nog voor ik definitief was ingeschreven, belde Arbeid en Milieu me op om mijn kandidatuur te bespreken. Op dat moment zat ik in volle identiteitscrisis. Mijn bezorgdheid over het milieu deed me twijfelen of ik niet beter een job zou zoeken in een duurzame sector. Sebastiaan plaatste toen alles in het juiste perspectief. “Je hoeft niet uit een bedrijf te stappen om een verschil te maken. Meer nog: je kunt een groter verschil maken als je blijft. Want dan kun je de organisatie van binnenuit veranderen.” En dat is exact wat ik gedaan heb. Ik zou dan ook aan iedereen willen zeggen die nu in een bedrijf werkt: jij kunt een groter verschil maken dan de activist op straat. Jij zit aan de bron. Elke verandering die je kunt realiseren, hoe klein ook, maakt een verschil. Ik vond dat een enorm inspirerend inzicht. Alle bedrijven hoeven niet ineens eco-firma's worden. Als elke bedrijf één verandering doorvoert, wordt de wereld in één klap een pak duurzamer.

Kathy Salden, voormalig marketingcoördinator selectair



“Ineens stonden de kranten vol over het toenemende klimaatprobleem en de rol die toerisme daarin speelt. En dat raakte me. Reizen promoten was mijn job. Was ik dan een deel van het klimaatprobleem? Ik koos ervoor om actief mee te werken aan oplossingen binnen de reissector.”

LUCHTHAVENS ALS TRANSPORT HUB VAN DE TOEKOMST?

Interview met Laurien Spruyt (Bond Beter Leefmilieu) en Hans Elsen (ACV Puls)

De luchtvaartsector is al langer kop van jut bij de milieubeweging. Maar ook in vakbondskringen gaan steeds vaker stemmen op om de sector strenger aan te pakken. "De luchtvaartsector valt buiten alle regels en heeft zelf geen enkele geloofwaardige ambitie om hun activiteiten minder vervuilend te maken. Zowel omwille van het klimaat als omwille van sociale duurzaamheid moet de sector dringend gereguleerd worden". Aan het woord is Hans Elsen, vakbondssecretaris voor ACV Puls - de bediendencentrale van het ACV - en onder andere verantwoordelijk voor de opvolging van Ryanair, de populaire lowcostmaatschappij. Ook Laurien Spruyt, expert en woordvoerder mobiliteit en klimaat bij Bond Beter Leefmilieu, vervoegt Hans voor het gesprek en ziet ook sociale opportuniteiten: "We zien vooral dat een klein aandeel rijkere mensen verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de vluchten. Met een progressieve taks die vooral ten laste komt van de rijke veelvliegers, kan de sector al een stuk socialer gemaakt worden."

Onlangs vonden de twee elkaar in een gezamenlijke opinie over een duurzame toekomst voor de luchtvaart. Hans verduidelijkt de samenwerking, die misschien op het eerste zicht niet zo evident lijkt: "Net zoals andere sectoren is de luchtvaartsector constant in verandering. We moeten met werknemers uit de sector nadenken hoe we de transitie kunnen vormgeven. Anders riskeren we in een scenario terecht te komen waarbij mensen zich plots in een situatie bevinden waarbij hun job niet meer bestaat. Het is voor ons geen verhaal van werknemers uit de luchtvaart tegen de milieubeweging, maar we willen ervoor zorgen dat de mensen die hun job nu met passie uitvoeren, meegenomen worden in een duurzame toekomst. Want we zijn ook als vakbond uiteraard niet blind voor de enorme last op het milieu: Ryanair sloot zich recent aan bij de top 10 van de meest vervuilende Europese bedrijven. Het bedrijf maakt ondertussen plannen om minstens te verdubbelen in omvang, zonder dat een coherent plan om de vervuiling aan te pakken. Bovendien ondervinden werknemers op de luchthaven ook zelf directe negatieve effecten van de luchtvaart. Denk maar aan de uitstoot van ultrafijn stof, dat nog schadelijker is dan gewoon fijn stof en uitgestoten wordt door de vliegtuigmotoren. De impact hiervan op de gezondheid van werknemers is nog een pak hoger dan de impact op de omwonenden."



Werknemers op de luchthaven ondervinden ook zelf directe negatieve effecten van de luchtvaart. Hans Elsen: "Denk maar aan de uitstoot van ultrafijn stof, dat nog schadelijker is dan gewoon fijn stof en uitgestoten wordt door de vliegtuigmotoren."

BOOMING BUSINESS

Maar hoe zit het nu precies met de rol die de sector speelt in het klimaatverhaal? Laurien vat het mooi samen: "Momenteel is de luchtvaart verantwoordelijk voor 2,4% van de wereldwijde CO₂-uitstoot. Maar dat is niet het volledige verhaal. De uitstoot van CO₂ en NO_x op hoge hoogte en de chemische reacties die dit teweegbrengt, leidt tot zogenaamde niet-CO₂-effecten, waardoor de luchtvaart eigenlijk verantwoordelijk is voor 5% van de totale broeikasgasuitstoot wereldwijd."

Vijf procent lijkt nog mee te vallen in het globale klimaatplaatje, maar Laurien wijst ons op het achterliggende echte probleem: "Momenteel is de sector de snelst stijgende bron van transportemissies. In Europa zijn de luchtvaartemissies de laatste 5 jaar met maar liefst een kwart gestegen. Ook op nationaal en internationaal niveau zien we dezelfde zorgwekkende trend. Men verwacht een verdriedubbeling of verdrievoudiging van de uitstoot tegen 2050."

"En die voorspelde groei is wat ons het meeste zorgen baart als we het hebben over de klimaatimpact van de luchtvaart. Daarom wringt het des te meer dat de lucht- en scheepvaartsector de enige sectoren zijn die buiten beschouwing gelaten worden bij het ontwikkelen van de nationale klimaatplannen. Voor luchtvaart is het de ICAO (International Civil Aviation Organisation) - lees: de luchtvaartlobby zelf - die de regels rond uitstootvermindering mag vastleggen. Hun beleidsmaatregelen komen in hoofdzaak neer op enerzijds compensatiemaatregelen, boomplantacties dus, en anderzijds het gebruik van biobrandstoffen. Die laatste zijn heel controversieel, zeker als je ze op grote schaal wil inzetten in de transportsector.", aldus Laurien.

“ In Europa zijn de luchtvaartemissies de laatste 5 jaar met maar liefst een kwart gestegen. Ook op nationaal en internationaal niveau zien we dezelfde zorgwekkende trend. Men verwacht een verdriedubbeling of verdrievoudiging van de uitstoot tegen 2050.

*Laurien Spruyt,
Bond Beter Leefmilieu*

“Het planten van enkele bomen als particuliere reiziger willen we zeker niet ontmoedigen, maar als beleidsmaatregel houdt het geen steek: we kunnen niet eindeloos bossen aanplanten en dit soort maatregelen zal niet volstaan om de klimaatopwarming te beperken tot 1,5°C. Voor alle andere sectoren, zoals de autosector, zijn er brandstofkosten, bindende regels rond emissienormen, enzovoort. Toch ontsnapt de luchtvaart aan elke vorm van doeltreffende klimaatregulering. Dat is gewoon absurd.”

PARASITAIR LOW-COST BUSINESSMODEL DRIJFT SOCIALE CONFLICTEN OP DE SPITS

Op klimaatvlak ziet het er alvast beroerd uit voor de sector, maar ook op sociaal vlak zit de luchtvaart met een kwalijke reputatie. Hans verduidelijkt: “De luchtvaartsector is ook op dat vlak de slechtst mogelijk georganiseerde sector in Europa. Er zijn heel wat sociale conflicten, omdat met de opkomst van het parasitaire low-cost businessmodel de werkomstandigheden enorm achteruit zijn gegaan.”

Het hoeft geen betoog dat ook hier de coronacrisis als een mokerslag aankomt: “Tussen maart en juni waren er geen vluchten”, vervolgt Hans. “Vanaf september waren er terug wat vluchten, maar de aantallen zijn desastreus. In september waren er op Brussels airport ongeveer 380.000 passagiers, terwijl dat er het jaar voordien 2,5 miljoen waren. Het aantal vliegbewegingen is met een derde afgenomen. Het vliegend personeel werkt tegenwoordig gemiddeld een dag per week, zowel bij Ryanair als Brussels Airlines.

Bij de grondafhandeling zitten we gedeeltelijk met een vertekend beeld doordat Swissport - de grootste bagage-afhandelaar in Brussels Airport - failliet is gegaan. Momenteel is Aviapartner de enige resterende grote bagageafhandelaar, en daar variëren de cijfers per dienst. Zo is er op de dienst ticketing een werkloosheid van ongeveer 60 à 70%. De passagiersaantallen zijn enorm gedaald, maar we zien wel een grote stijging in het cargovolume. Die negatieve sociale effecten worden tot nog toe vrij goed opgevangen met het systeem van tijdelijke werkloosheid, in combinatie met de steunmaatregelen van de overheid.”

“ Er zijn heel wat sociale conflicten in de luchtvaartsector. Met de opkomst van het parasitaire low-cost businessmodel zijn de werkomstandigheden enorm achteruit gegaan.

Hans Elsen, ACV Puls



De coronacrisis kwam aan als een mokerslag voor de sector: “In september waren er op Brussels Airport zo’n 380.000 passagiers. Het jaar ervoor waren dat er 2,5 miljoen.”, zegt Hans Elsen.



LAURIEN SPRUYT

STEUN ZONDER VOORWAARDEN

Over die steunmaatregelen zijn Laurien en Hans het roerend eens: het is vandaag onverdedigbaar om een blanco cheque uit te delen aan een sector die volledig in privéhanden is, zonder dat daar bepaalde voorwaarden - ecologisch en sociaal - aan gekoppeld worden. Hans: “Vooral Brussels Airlines was de grote slokop. Zij kregen 300 miljoen euro steun, zonder concrete randvoorwaarden. Daarnaast is ook het systeem van tijdelijke werkloosheid een gigantische kost. Toch zal deze lading steunmaatregelen waarschijnlijk niet volstaan, waardoor we wellicht naar een tweede pakket zullen gaan. We mogen ons deze keer niet in snelheid laten pakken. Bij een nieuwe ronde steunmaatregelen mogen we geen blanco cheques uit delen, maar moeten we echt bekijken wat we als samenleving van return verwachten.”

“Voor het eerste pakket steunmaatregelen werden er wel klimaateisen gesteld, maar daarmee mikt men vooral op een vernieuwing van de vloot”, vertelt Laurien. “Helaas zien we dat die beleidskeuze tot in den treure wordt herhaald, en stellen we keer op keer vast dat dit geen enkel positief effect heeft op de emissies. Efficiëntere vluchten gaan namelijk vaak gepaard met een groei in de luchtvaart. We mogen ons ook niet laten misleiden door corona: na de dip wil de sector terug uit het dal klimmen en mikken op massale groei.”

TRANSPORT HUB VAN DE TOEKOMST

We weten wat er allemaal fout loopt, maar is het dan toch mogelijk om een duurzaam toekomstscenario te schrijven voor de sector? Laurien en Hans zijn het roerend eens: er liggen heel wat kansen voor het grijpen. “We moeten weg van het idee dat luchthaveninfrastructuur enkel kan dienen voor transport per vliegtuig. Luchthavens zouden echte transport hubs kunnen worden en in de toekomst een rol spelen om trein- en luchtverkeer beter op elkaar af te stemmen. De infrastructuur die er vandaag is, met alle passagiersfaciliteiten en opgeleid personeel, kan ingezet worden om die transitie te maken. Zonder dat dat gepaard gaat met jobverlies en zonder veel omscholing. Mensen die vandaag de ticketing doen voor vliegtuigen kunnen dit ook doen voor treinen, en vice versa”, legt Hans uit.



“Daarnaast is het heel belangrijk dat er ingezet wordt op een vermindering van het aantal vluchten”, vertelt Laurien. “Tegenwoordig kun je met de prijs van een treinticket op citytrip, waardoor het aantal vluchten enorm snel toeneemt. Niet doordat meer mensen vliegen, maar voornamelijk doordat dezelfde mensen meer vliegen. Die cijfers moeten dringend dalen. En dat kan door een kerosinetaks en een vliegtaks in te voeren, die vooral die *veelvliegers* benadeelt. Beide taken zijn progressief. In de UK bijvoorbeeld is 15% van de passagiers verantwoordelijk voor 70% van de vluchten. Het is dus een kleine, rijkere groep mensen, die verantwoordelijk is voor het overgrote deel van de vluchten. De opbrengst van zo’n taks kan ten goede komen van mensen in armoede, als je die inkomsten juist benut.”

“ Het aantal vluchten moet dringend dalen. En dat kan door een kerosinetaks en een vliegtaks in te voeren, die vooral die veelvliegers benadeelt. Beide taken zijn progressief.

*Laurien Spruyt,
Bond Beter Leefmilieu*

“We moeten weg van het idee dat luchthaveninfrastructuur enkel kan dienen voor transport per vliegtuig. Luchthavens zouden echte transport hubs kunnen worden en in de toekomst een rol spelen om trein- en luchtverkeer beter op elkaar af te stemmen.”, aldus Hans Elsen.

“Een echte quick-win die op vrij korte termijn gerealiseerd kan worden, is het schrappen van korte vluchten.”, vult Hans aan. “Vluchten naar Parijs, Amsterdam, ... zouden echt verboden moeten worden. We moeten Brussels Airport terug connecteren met het hogesnelheidsnet. Dat was in het verleden het geval, maar werd om onbegrijpelijke redenen afgeschaft. In een volgende stap zou men alle vluchten onder de 1000 km kunnen vervangen door een treinverbinding. Wat doenbaar is via het spoor, moet simpelweg ook via het spoor gebeuren. En daar mag een overheid wat mij betreft een sterk sturende rol in spelen.”

“Uiteraard kan niet elke vlucht worden afgeschaft”, vult Laurien aan. “Dus moeten we ook voor een stuk naar technologische vernieuwing kijken. Gezien vliegtuigen gemiddeld 30 jaar meegaan en de afspraak die we in Parijs maakten om tegen 2050 de opwarming tot 1,5°C te beperken zouden alle vliegtuigen die op vandaag gebouwd worden eigenlijk emissievrij moeten zijn. Helaas zien we dat daar op dit moment helemaal geen sprake van is, dus moeten we kijken naar de tweede beste optie, en dat zijn op dit moment de zogenaamde e-fuels, synthetische brandstoffen geproduceerd uit elektriciteit en CO₂ die uit de lucht of fabrieksschoorstenen wordt gewonnen. Alleen kost dat ook enorm veel energie, die we ook in een klimaatneutrale samenleving nog gaan nodig hebben om onze huizen te verwarmen en onze ziekenhuizen en industrie draaiende te houden. Ook technologische vernieuwing moet dus gepaard gaan met minder vliegen.”



KRUISBESTUIVING

“Met de publicatie van ons gezamenlijk standpunt heb ik ingezien dat we als vakbonden nog te weinig een automatische reflex hebben om ook met de milieubeweging contact te zoeken”, besluit Hans. “Terwijl we door de koppeling van de praktische kennis van de vakbonden en hoe het er aan toe gaat in bedrijven met de kennis van de milieubeweging echt aan een sterker verhaal voor beide partijen kunnen bouwen. Dat is iets waar we wat mij betreft vaker op mogen inzetten”.

Laurien knikt bevestigend: “Het is vaak een afweging tussen de krachtige aanpak van twee aparte belangenorganisaties of het opstellen van een gezamenlijk dossier dat door een bredere achterban ondersteund wordt. Voor mij zijn beide paden evenwaardig, en samen aan een opiniestuk werken is vaak heel verrijkend voor het debat.”





ENERGIEARMOEDE IN DE WESTHOEK

Een verhaal van sociale verduurzaming

Interview met Stefan Goemaere (Samenlevingsopbouw West-Vlaanderen)

Maatschappelijk kwetsbaren hebben niet de financiële middelen om te investeren in energiezuinige maatregelen. Samenlevingsopbouw West-Vlaanderen wil hier verandering in brengen en lanceert een aantal interessante initiatieven. We spreken erover met Stefan Goemaere van Samenlevingsopbouw West-Vlaanderen.

Het project 'Energiearmoede in de Westhoek' omvat 3 deelprojecten: "Energieke dorpen", "Energieke OCMW's" en "Papillon".



STEFAN GOEMAERE

"ENERGIEKE DORPEN" EN "ENERGIEKE OCMW'S"

Met "Energieke dorpen" is het de bedoeling om de dorpen van Veurne, Diksmuide en Poperinge 20% energie te besparen.", vertelt Stefan. Met het project wil hij vooral dat elke inwoner in energiearmoede in die dorpen zijn of haar vragen rond energiezuiniger leven kan stellen. Op basis daarvan worden maatregelen voorgesteld aan het gemeentebestuur, die de mensen op een blijvende manier kunnen helpen.

Maar hoe bepaalt men nu concreet waar de noden zitten?

"In de winter hebben we in de dorpen Houtem, Pervijze en Proven de gevels gefotografeerd met een warmtescan. Zo weten we van elk huis wat het warmteverlies is in de winter. We¹ stelden die info ter beschikking aan de inwoners, gevolgd door isolatieadvies. We spreken ook alle eigenaars van huurwoningen aan om op basis van die resultaten te investeren in energiezuinige maatregelen."

¹ Samenlevingsopbouw ging hiervoor een partnerschap aan met de drie gemeentebesturen, Provincie West-Vlaanderen en BAS Bouwen vzw. Het project wordt gesteund door Europese middelen van Leader.

Als al die zaken tot een goed einde zijn gebracht is het project voor Stefan geslaagd, al mag het ook iets meer zijn: “Ik droom er stiekem van om elke kerk in de dorpen te bedekken met zonnepanelen. De opbrengsten zouden dan ten goede kunnen komen van het dorp, georganiseerd via een coöperatie. De winsten kunnen ingezet worden voor goedkopere energie voor mensen in energiearmoede of energiezuinige investeringen in de woningen. Het enige probleem is dat kerken beschermde gebouwen zijn, waarmee je niet zomaar kan doen wat je wil. Een andere moeilijkheid is dat het momenteel onmogelijk is om de energie van een lokale coöperatie over te dragen op andere tellers. Maar we blijven werken aan dit idee”.

“ Ik droom er stiekem van om elke kerk in de dorpen te bedekken met zonnepanelen. De opbrengsten zouden dan ten goede kunnen komen van het dorp, georganiseerd via een coöperatie.



Met het deelproject “Energieke OCMW’s” wil Samenlevingsopbouw de OCMW’s uit de Westhoek ondersteunen om energiearmoede aan te pakken.

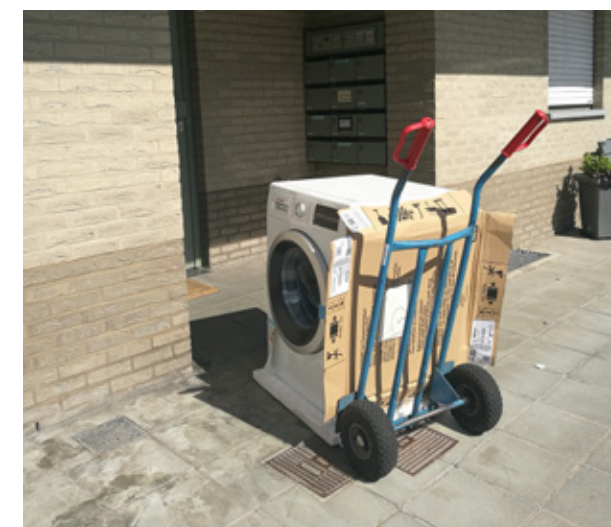
“Om te ervaren met welke problemen mensen in energiearmoede geconfronteerd werden gingen we een jaar lang meedraaien op de sociale dienst van het OCMW. Dat was een heel leerrijk proces. Zo kwamen we er snel achter dat ook voor maatschappelijk werkers ‘energie’ een moeilijk thema is. De energiemarkt en de wetgeving zijn constant in beweging. Hoewel de sociale dienst van een OCMW doorgaans heel goed getraind is in het aanpakken van financiële problemen, zijn ze meestal heel wat minder thuis in alles wat met het energiehuishouden te maken heeft: denk maar aan het inschatten van bv. het ‘normale’ verbruik van een gezin of een alleenstaande. Daarom organiseren we tweemaal per jaar een overlegtafel voor alle energiewerkers van de lokale besturen in de Westhoek. Daar proberen we hen op de hoogte brengen van nieuwe ontwikkelingen, wisselen we goede praktijken uit en plakken we vooral een gezicht op de diensten die rond energiearmoede werken in de Westhoek. Verder verspreiden we ook concrete fiches voor maatschappelijk werkers die hen moeten helpen in dossiers rond energiearmoede.”

“ Om te ervaren met welke problemen mensen in energiearmoede geconfronteerd werden gingen we een jaar lang meedraaien op de sociale dienst van het OCMW.

PAPILLON

Het Papillon-project tenslotte gaat om het inzetten van een product-dienstsysteem voor sociale doeleinden: “Via dit project werken we samen met een producent van huishoudtoestellen. We willen hiermee de mogelijkheid geven aan mensen in energiearmoede om energiezuinige toestellen te huren. Dat zorgt ervoor dat de energiefactuur daalt, zodat er meer besteedbaar gezinsbudget overblijft. We ‘verkopen’ het als “10 jaar zonder zorgen”, via een contract van 10 jaar, waarbij de producent eigenaar blijft van het toestel. Op die manier heeft de producent er alle baat bij dat het toestel van een goede kwaliteit is. Eventuele reparatie-, vervangings- en verplaatsingskosten zijn immers volledig ten laste van de producent in zo’n contract.”

“ Via ons project ‘Papillon’ werken we samen met een producent van huishoudtoestellen. We willen hiermee de mogelijkheid geven aan mensen in energiearmoede om energiezuinige toestellen te huren.



Een energiezuinige wasmachine staat klaar om in gebruik genomen te worden. Na 10 jaar neemt de producent de toestellen terug en worden de toestellen volgens de principes van de circulaire economie behandeld.

Na 10 jaar neemt de producent de toestellen terug en worden de toestellen volgens de principes van de circulaire economie behandeld. “Die zorgt er in de eerste plaats voor dat het toestel op een zo goed mogelijke manier weer kan worden ingezet, bijvoorbeeld door een update of het vervangen van bepaalde zaken. Als het toestel toch gedemonteerd moet worden, worden de materialen geen afval, maar worden ze zo optimaal mogelijk ingezet door er bijvoorbeeld nieuwe toestellen van te maken. Na die 10 jaar kan een nieuw contract worden afgesloten.

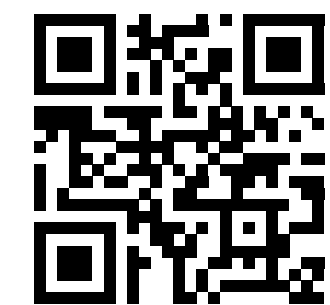
“Het is mooi dat we zo een sociale invulling aan de circulaire economie kunnen geven. Het mag niet zo zijn dat energiezuinige toestellen enkel weggelegd zijn voor wie meer bemiddeld is.”

Wat de toekomstplannen zijn voor het project? “Momenteel loopt het project enkel met 110 toestellen in de Westhoek, maar we willen dit uitbreiden naar 2000 toestellen in gans Vlaanderen.”, aldus Stefan.

Meer weten over de link tussen klimaat en armoede?

Bekijk zeker de blog van Climate Inclusion Project, waar je extra artikelen kan lezen.

Gebruik hiervoor de **QR CODE** of surf naar bit.ly/cip_am



SLEUTELWOORD: PARTICIPATIE

Maar hoe worden mensen in energiearmoede betrokken in de ganse werking? En hoe komen ze terecht bij Samenlevingsopbouw? Al snel blijkt dat participatie hier het sleutelwoord is. "Wij geloven heel sterk in het betrekken van onze doelgroep, om te bepalen wat de precieze noden zijn, en hoe we hier een antwoord op kunnen bieden. Voor mensen in energiearmoede is het vaak niet evident om zelf hun weg te vinden naar organisaties als Samenlevingsopbouw. Daarom stappen we zelf naar de mensen toe en praten met hen. We vertrekken hiervoor vanuit bepaalde wijken, of samen met OCMW's of andere organisaties waar de mensen al over de vloer komen."

Via persoonlijke gesprekken wordt een eerste stap gezet, maar daarnaast wordt ook op een structurele manier input verzameld, door het op regelmatige basis organiseren van gespreksgroepen rond bepaalde thema's. "Zo komt er sedert een aantal jaren maandelijks een gespreksgroep rond het thema energiearmoede samen, georganiseerd door de collega's van 'Samenlevingsopbouw provincie Antwerpen'. Daar geven we de mensen zelf een stem in het maatschappelijk debat. Het energiebeleid is iets wat ook vaak wijzigt: daarom vormen we hen ook rond wat die wijzigingen eventueel betekenen voor hun specifieke situatie. Zo kunnen ze met die nieuwe kennis de juiste beslissingen nemen".



Samenlevingsopbouw gaat in het kader van 'energieke dorpen' ook in dialoog met de bewoners om samen te kijken welke voor hen de goedkoopste groene leverancier is.



In het kader van het project "Energieke OCMW's" verspreidt samenlevingsopbouw concrete fiches naar maatschappelijk werkers, die hen moeten helpen in dossiers rond energiearmoede."

Herbeluister het webinar "Energiedemocratie als antwoord op energiearmoede"

Op 23 april 2020 organiseerden we een webinar onder de noemer: "Energiedemocratie als antwoord op energiearmoede".

Herbeluister de webinar via de QR CODE.



VAKBONDEN EN KLIMAAT- VERANDERING: DE KLOK TIKT

De klimaatontwrichting heeft een grote impact op traditionele vakbondsthema's als werkgelegenheid, ongelijkheid en economische ontwikkeling. De verhouding van vakbonden tot de thematiek blijft echter complex en soms moeizaam. Toch zijn er zowel binnen de vak- als de klimaatbeweging verwoede pogingen om de sociale en ecologische agenda's met elkaar te verbinden. Maar gaat het, gezien de noodzaak van een ingrijpend, sociaal rechtvaardig klimaatbeleid, snel genoeg?

De klimaatcrisis heeft een rechtstreekse impact op werknemers en vakbonden¹. Voorspellingen van de sociaaleconomische impact van verdere opwarming balanceren tussen somber en catastrofaal, waarbij de minst vermogende regio's en groepen het zwaarst getroffen worden. Een warmere wereld zal ongelijker, ongezonder, onveiliger en armer zijn². Anderzijds zal ook klimaatbeleid ingrijpende sociale gevolgen hebben. Om de gevaren beheersbaar te houden, moeten we volgens de wetenschappelijke rapporten van het IPCC onze uitstoot met 45% verminderen tegen 2030, en vervolgens koolstofneutraliteit bereiken tegen 2050. Dit veronderstelt een diepe en hoogdringende transformatie van de economie, met potentieel talloze gevolgen voor de arbeidsmarkt, sociale herverdeling en andere dimensies van de ruimere vakbondsagenda.

In het publieke debat, maar historisch gezien ook binnen een deel van de vakbeweging, wordt de verhouding tussen de sociale en de milieu/klimaat-agenda vooral gekaderd in termen van conflict: jobs versus klimaat, nieuwe kosten voor sociaal zwakkeren versus groene baten voor rijken en hoogopgeleiden.

Dit is deels begrijpelijk. Specifieke sectoren en regio's zullen wel degelijk negatief getroffen worden, en de schaal van de economische omwenteling leidt onvermijdelijk tot onzekerheid. Bovendien zorgden een aantal traditionele instrumenten van klimaatbeleid inderdaad voor herverdeling 'naar boven'.

Toch is dit een onvolledig en vertekend beeld van wat er op het spel staat. Ten eerste blijkt uit zowat al het voorradige studiewerk dat de werkgelegenheidseffecten van klimaatbeleid positief zullen zijn, met een versterking van het investeringspeil en meer lokale productie en diensten³. Ook het idee dat een koolstofarme economie alleen voordelig is voor hogeschoolden klopt niet zomaar: in België zouden er vooral kort- en middengeschoolde jobs bij komen⁴.

De ruimere sociale effecten zijn afhankelijk van het gekozen beleid, maar er zijn tal van manieren om te zorgen dat de sociale en de klimaatagenda elkaar net versterken. Finaal moet deze kosten-batenanalyse steeds worden beschouwd in het licht van de dreigende klimaatontwrichting.

Een koolstofneutrale maatschappij zal niet automatisch eerlijker of vrijer zijn dan vandaag, maar in de bondige formulering van Sharan Burrow van de internationale vakbond ITUC: *'There are no jobs on a dead planet'*.

“ De ruimere sociale effecten zijn afhankelijk van het gekozen beleid, maar er zijn tal van manieren om te zorgen dat de sociale en de klimaatagenda elkaar net versterken.

BEKOMMERNIS OM RECHTVAARDIGE TRANSITIE

Dat neemt niet weg dat er onvermijdelijk spanningen zijn met de lokale, sectorale en andere belangen en dilemma's waar de vakbonden rekening mee moeten houden. Dit leidde de voorbije decennia regelmatig tot openlijke conflicten tussen vak-en milieubeweging, maar ook tot pogingen om te komen tot een gedeeld perspectief.

Binnen de vakbeweging staat hierin het idee van een 'rechtvaardige transitie' centraal. Het vond zijn oorsprong in de Amerikaanse vakbondsbeweging van de jaren 1970, waarna het werd opgepikt door ITUC, dat deze eis met wisselend succes op de agenda van de internationale klimaatonderhandelingen plaatste. Belangrijke elementen zijn werknemersparticipatie en sociale dialoog, ondersteunend beleid voor wie getroffen wordt door klimaatinterventies, en een eerlijke verdeling van lusten en lasten. Internationaal werd de voorlopig grootste overwinning geboekt met het Verdrag van Parijs: na een intense campagne van ITUC, ETUC⁵ en hun leden, werd het belang van een rechtvaardige transitie opgenomen in het voorwoord van de tekst.

Dit succes toont aan dat de bekommernis om een rechtvaardige transitie vandaag ook buiten de vakbond breed gedeeld wordt. De toegenomen populariteit van 'just transition' ging echter gepaard met een zekere wildgroei aan interpretaties en invullingen van wat zo'n klimaatbeleid dan wel inhoudt. Enerzijds werd dit concept opgepikt door een bredere groep van beleidsmakers, internationale instellingen en bedrijven, wiens perspectief sterk focust op de mogelijkheden van groene jobs en groene groei. De oorspronkelijke betekenis, en vooral de link met sociale rechtvaardigheid en de rol van georganiseerde werknemers, werd hierdoor soms overboord gegooid. Ook sommige zuiver defensieve benaderingen – 'geen klimaatbeleid zonder compensatie voor geschade (bedrijfs)belangen' – botsen met de intentie om te komen tot een gedeeld platform. Anderzijds bleef ook binnen de vakbeweging (maar ook binnen milieu- en andere sociale bewegingen) het debat over de relatie tussen de sociale, milieu- en klimaatagenda verder woeden. Bij een slinkende groep staat dit thema op geen enkele manier op de agenda, anderen pleiten actief tegen elk beleid dat hun onmiddellijke belangen schaadt. Veel bonden proberen echter wel degelijk om hun agenda proactief te verbinden met de klimaatcrisis. Ook hier is er veel diversiteit, gaande van eerder reformistische tot radicaal ecosocialistische agenda's⁶.

¹ Dit is een ingekorte en herwerkte versie van ons hoofdstuk in het boek 'Klimaat en Sociale Rechtvaardigheid', door Denktank Minerva samengesteld in 2019.

² G. Zachmann, G. Fredriksson, en G. Claeys, 'The distributional effects of climate policies', Bruegel, Brussel, 2018.

³ Zie o.m. G. Montt, K. S. Wiebe, M. Harsdorff, M. Simas, A. Bonnet, en R. Wood, 'Does climate action destroy jobs? An assessment of the employment implications of the 2-degree goal', Int. Labour Rev., vol. 157, nr. 4, pp. 519-556, 2018 of Europese Commissie. 'Sustainable growth for all: choices for the future of social Europe'. Brussel: Europese Commissie, 2019.

⁴ Climact, Oxford Economics, en Planbureau, 'Macroeconomic impacts of the low carbon transition in Belgium', Federaal Planbureau, 2016.

⁵ European Trade Union Confederation.

⁶ E. Morena e.a., 'Mapping Just Transition(s) to a Low-Carbon World', UNRISD, Genève, 2018.

‘MOEILIJKE’ SECTOREN

Om een aantal van deze evoluties te illustreren, gaan we hieronder wat dieper in op de ontwikkelingen in twee ‘moeilijke’ sectoren: de strijd om reconversie in steen- en bruinkoolregio’s, en de noodzaak van een industriële transitie.

Reconversie in steen- en bruinkoolregio’s

In de kolenindustrie was de traditionele inzet van veel vakbonden overwegend defensief. Deze positionering is vandaag nog steeds sterk aanwezig in landen als Polen en Bulgarije. Hier verzet een deel van de vakbeweging zich actief tegen het sluiten van de mijnen, én tegen ruimer klimaatbeleid. In andere landen is de houding van de vakbeweging ondertussen geëvolueerd. Dat gebeurde niet altijd zonder slag of stoot, en de resultaten blijven soms ambigu.

Neem de rol van de Duitse bonden in de steen- en bruinkoolsector, die nog steeds zorgt voor tienduizenden directe en indirecte jobs (vooral in het Ruhrgebied). Mijnbouwfederatie IG BCE slaagde er in 2015 in om grote centrales als ver.di en IG Metall, die in principe de transitie naar een hernieuwbaar energiesysteem steunen, te betrekken in een grootschalige campagne tegen de uitfasering van de kolenindustrie. Via petities, demonstraties en lobbywerk legden zij dit gesprek lam. Uiteindelijk besloot de Duitse regering in 2018 alsnog om een kolencommissie op te richten die zich over een mogelijke sluiting moest buigen, met daarin zowel de industrie, milieuorganisaties als vakbonden en de overheid. Dit leidde in 2019 tot een akkoord: tegen 2038 moet de laatste steenkoolcentrale sluiten, met compensatie voor de betrokken bedrijven, een regionaal ontwikkelingsplan, en begeleiding voor de getroffen werknemers. Dit akkoord werd ondertekend door de vakbonden en de betrokken milieuverenigingen (BUND, DNR, Greenpeace), maar werd sterk bekritiseerd door andere ngo’s. Gezien een uitfasering in 2038 in strijd is met de Duitse verbintenissen in het Verdrag van Parijs, argumenteren ook de betrokken milieuorganisaties uit de Commissie dat dit slechts een eerste stap is; zij blijven ijveren voor een vervroegde sluiting⁹.

Het Duitse voorbeeld illustreert het spanningsveld waarin defensieve benaderingen van de ‘just transition’ zich bevinden. Enerzijds is dit een mooi voorbeeld van een sociale transitie: de vervuilende activiteit wordt geleidelijk afgebouwd, in samenspraak met vakbond en milieubeweging, met ondersteuning van de getroffen regio en werknemers. Anderzijds voelen zelfs sociaal-gezinde milieubewegingen meer dan ooit de klok tikken: dertig jaar geleden zou dit een overwinning geweest zijn, nu blijft dit vanuit klimaatperspectief zwaar onvoldoende. Daarnaast kunnen we ons afvragen of er in deze transitie zo sterk gewaakt moet worden over de compensatie van bedrijfsbelangen – zeker in sectoren die vaak al jaren slechts rendabel waren dankzij subsidies en andere ondersteuning¹⁰.



7 L. Prinz en A. Pegels, ‘The role of labour power in sustainability transitions: Insights from comparative political economy on Germany’s electricity transition’, *Energy Res. Soc. Sci.*, vol. 41, pp. 210-219, 2018.

8 Onder meer Compact, Oxfam en Ende Gelände.

9 Zie o.m. <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/implementing-germanys-coal-exit-proposal-road-ahead> en de analyse van de Heinrich-Böll Stiftung, <https://www.boell.de/en/2019/02/18/coal-commission-final-report-assessment>.

10 Zie opnieuw de analyse van de Heinrich-Böll Stiftung. Ook in het kader van het fonds voor een rechtvaardige transitie, recent voorgesteld door de Commissie, laaien deze discussies op: opnieuw stroomt een meerderheid van het voorziene budget naar koolstofintensieve regio’s, terwijl andere landen reeds vroeger (en op eigen kracht) een uitfasering moesten verteren.



De Duitse steen-en bruinkoolsector zorgt nog steeds voor tienduizenden directe en indirecte jobs (vooral in het Ruhrgebied). Mijnbouwfederatie IG BCE slaagde er in 2015 in om grote centrales als ver.di en IG Metall, die in principe de transitie naar een hernieuwbaar energiesysteem steunen, te betrekken in een grootschalige campagne tegen de uitfasering van de kolenindustrie.

Industriële transitie

In veel andere industriële sectoren liggen de kaarten anders. Ook hier staan enorme hoeveelheden jobs op het spel, maar in tegenstelling tot de kolenindustrie zijn er wel degelijk koolstofvrije opties¹¹. Het perspectief is dan ook minder defensief. Afgaande op de positionering van talloze nationale en Europese bonden, staat de noodzaak van een industriële transformatie steeds minder ter discussie.

Hoewel het behoud van industriële werkgelegenheid de hoofdbezorgdheid blijft, formuleren vakbonden vandaag eigen voorstellen om de vergroening in te leiden, en vragen zij om actief betrokken te worden bij dit proces¹². Luc Triangle, secretaris-generaal van IndustriAll (de Europese koepel van industrievakbonden) formuleerde het vorig jaar als volgt: ‘Er valt niet te ontsnappen aan het feit dat klimaatverandering een nieuwe industriële revolutie noodzakelijk maakt, maar we kunnen vermijden dat miljoenen werkmensen opnieuw moeten betalen voor de fouten uit het verleden’¹³.

Deze transitie is riskant, en dezelfde compenserende eisen keren ook hier terug, maar ze biedt ook kansen: grootschalige nieuwe investeringen, groene groei en werkgelegenheid.

“ Hoewel het behoud van industriële werkgelegenheid de hoofdbezorgdheid blijft, formuleren vakbonden vandaag eigen voorstellen om de vergroening in te leiden, en vragen zij om actief betrokken te worden bij dit proces.

11 We baseren ons hiervoor op een rapport van het Europees vakverbond uit 2016, dat keek naar de industriële transformatie in verschillende Europese regio’s, met inbegrip van de standpunten en acties van lokale vakbonden. Zie Syndex, ‘Industriële regio’s en klimaatveranderingsbeleid- Provincie Antwerpen’, ETUC, Brussel, 2016. Daarnaast publiceerden verscheidene vakbonden en vakbondskoepels de voorbije jaren standpunten over ‘groen’ industrieel en economisch beleid.

Deze sociale en ecologische baten volgen echter niet vanzelf: een andere constante is de roep om een planmatige aanpak. Een sterk beleidskader met een langetermijnvisie moet doorbraken forceren en op de sociale gevolgen anticiperen, in permanent overleg met de werknemers. Nieuwe (publieke) investeringen moeten de noodzakelijke technologische doorbraken en infrastructuur ondersteunen¹⁴. Zonder overheidsingrepen die de industrie aanzetten tot actie zal de transitie chaotisch, inefficiënt en asociaal zijn. De subsidiëring van vervuilende (maar winstgevende) sectoren om deze transitie aan te gaan, via subsidies of vrijstellingen, blijft daarin een punt van controversie¹⁵. Een laatste element dat terugkeert in zowat elke vakbondsverhaal over deze sector, is het belang van de internationale concurrentiekracht, en de angst voor ‘koolstoflekkage’. Deze vrees leidt tot voorstellen als een ‘koolstofgrensheffing’ en ETS-vrijstellingen, maar ook tot meer offensieve perspectieven: de overtuiging dat een groene transformatie het technologisch leiderschap en de concurrentiekracht van de ‘eigen’ industrie kan verankeren - althans mits oneerlijke concurrentie van buitenlandse vervuilers wordt bestraft.

Niet al deze voorstellen passen binnen het beleid dat milieuorganisaties voor ogen hebben. Denk bijvoorbeeld aan de steun van veel industriële vakbonden voor koolstofopvang. Toch kaderen deze doorgaans in een zich ontwikkelende visie, die wel degelijk vertrekt vanuit de overtuiging dat decarbonisatie noodzakelijk is. Het is tekenend voor deze zoektocht dat talloze vakbonden de voorbije jaren standpunten en rapporten publiceerden met de milieubeweging, waarin zij hun gedeelde en soms conflicterende visie op de toekomst van de industrie presenteren. Vaak gaat het hier om organisaties wiens relatie tot voor kort gespannen was. In 2019 publiceerden bijvoorbeeld IG-Metall en ProGe¹⁶ gedeelde standpunten met milieuverenigingen. Ook de gezamenlijke tekst van IG-Metall, Bund, Nabu en Fairwandel (juli 2019) geeft aan dat zij van mening verschillen over specifieke maatregelen, maar benadrukt desondanks hun sterke, gedeelde visie: ‘Die Uhr Tickt’ voor een ingrijpend, sociaal rechtvaardig klimaatbeleid. Gelijkaardige initiatieven zagen we in het VK, de VS, Nederland, België, Spanje, Italië en andere landen¹⁷.



Ondanks de meningsverschillen benadrukken de Duitse IG-Metall, Bund, Nabu en Fairwandel (juli 2019) hun sterke, gedeelde visie: ‘Die Uhr Tickt’ voor een ingrijpend, sociaal rechtvaardig klimaatbeleid. - Foto: copyright Thomas Range

12 IndustriAll, ‘Energy intensive industries are part of the solution, not the problem’, IndustriAll, Brussel, 2019.

13 <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/opinion/climate-change/>

14 Volgens door ETUC ondervraagde bonden ontbrak dit in zowat alle ondervraagde landen, met uitzondering van Zweden en Denemarken.

15 De Belgische chemievakbonden, pleitten in 2016 om zulke subsidies afhankelijk te maken van sociale indicatoren (bijvoorbeeld aanwervingen of een betere gezondheid op het werk), en om fiscale vrijstellingen afhankelijk te maken van strengere economische, ecologische én sociale criteria.

Workers for Climate, een van de nieuwe organisatieverbanden die het voorbije jaar ook in ons land ontstonden, waarbij werknemers en vakbonden gemobiliseerd worden voor de klimaatstrijd.



NIEUWE ALLIANTIES

Deze coalitievorming bleef de voorbije jaren niet beperkt tot de industriële transitie. Enerzijds groeide bij de vakbonden zowel het bewustzijn als de bereidwilligheid om klimaatactie te ondersteunen. Anderzijds rees bij de milieu- en klimaatbeweging het besef dat het draagvlak voor klimaatbeleid fragiel zal blijven, tenzij ze de sociale dimensie overtuigend integreert in haar verhaal¹⁸.

Toch is pessimisme niet op zijn plaats. De mobilisaties van de voorbije jaren bieden een opportuniteit voor de vakbonden om aansluiting te vinden bij een dynamische beweging van ‘onderaf’, die er in geslaagd is om nieuwe lagen van de bevolking te politiseren én te mobiliseren. In België speelden verschillende vakbonden tijdens de voorbije klimaatmanifestaties een actieve rol, en ons land kon op 15 maart 2019 als eerste ter wereld een politieke klimaatstaking op haar conto schrijven: zowel het ACV-CSC als de Algemene Centrale, ABVV-Metaal als de voedingscentrale van het ABVV stelden hun stakingskassen beschikbaar voor de ‘Global Strike’. Daarnaast zagen we het voorbije jaar nieuwe organisatieverbanden ontstaan (zoals ‘Workers for Climate’ en ‘Teachers for Climate’), die werknemers en vakbonden willen mobiliseren voor de klimaatstrijd. In onze buurlanden is er een gelijkaardige dynamiek. De hernieuwde mobilisatiekracht van de klimaatbeweging, die meer dan ooit de sociale dimensie omarmt, en de indrukwekkende energie waarmee ook een jongere generatie zich in deze strijd heeft laten gelden, biedt ook voor de vakbeweging nieuwe kansen¹⁹.

Dit artikel verscheen eerder in Samenleving & Politiek, Jaargang 27, 2020, nr. 3 (maart), pagina 52 tot 58.

16 Resp. de Duitse en Oostenrijkse industrie vakbonden. <https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/ig-metall-bund-und-nabu-die-klima-und-mobilitaetswende-gestalten/> en https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190214_OT0035/just-transition-klimaschutz-demokratisch-gestalten.

17 In 2015 verscheen bijvoorbeeld een gedeeld rapport van het Britse TUC en Greenpeace, met een overzicht van hun gedeeld én conflicterende standpunten inzake de sociale, economische en ecologische toekomst van de Britse industrie. Onder meer over een uitbreiding van het luchtverkeer en de rol van CCS verschillen zij toen scherp van mening, maar hun fundamentele kijk liep parallel.

18 De Duitse dienstenvakbond, Ver.di, riep bijvoorbeeld haar twee miljoen leden op om te staken tijdens de mondiale actiedag van 20 september, net als het Franse CGT.

19 <https://www.cleanenergywire.org/news/german-labour-union-calls-2-million-members-join-climate-strike>; <https://www.nvo.fr/manifestation-et-greve-pour-le-climat-la-cgt-repond-presente/>

LAGE-EMISSIONEZONES ALS ULTIEM WAPEN IN DE STRIJD TEGEN LUCHTVERVUILING?

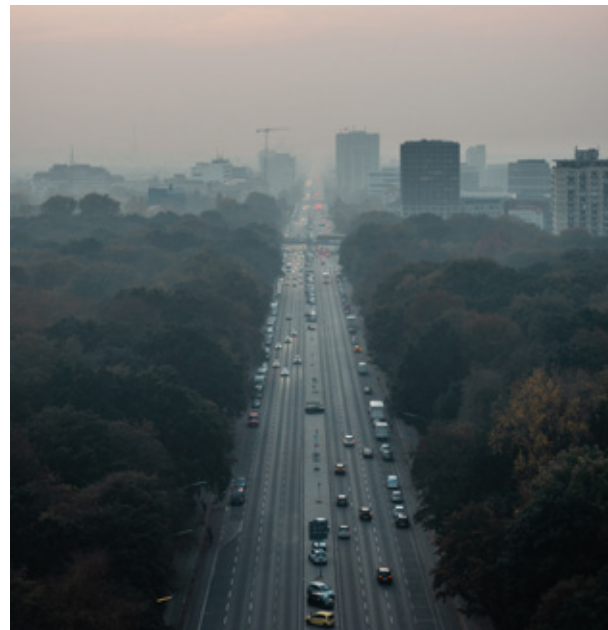
Interview met Thomas Verbeek (Universiteit Sheffield)

Lage-emissiezones, kortweg LEZ's genoemd, schieten de laatste jaren als paddenstoelen uit de grond. Voorstanders halen de verbeterde luchtkwaliteit en meer leefbare steden aan, tegenstanders vrezen vooral de asociale effecten, waarbij de impact het grootst is voor de minst kapitaalkrachtigen. Maar zoals vaak is het verhaal iets complexer. Met Thomas Verbeek, onderzoeker bij de Universiteit van Sheffield, gaan we op zoek naar de nuances in het verhaal rond de lage-emissiezones. Verbeek werkt momenteel aan een onderzoeksproject waarin de sociale rechtvaardigheid van stedelijk luchtkwaliteitsbeleid centraal staat.

AANPAKKEN LUCHTKWALITEIT

“België is een slechte leerling in de Europese luchtkwaliteitsklas”, steekt Verbeek van wal. “In het verleden dreigde Europa met boetes en kregen we al eens uitstel om de doelstellingen te halen. De reden dat de Vlaamse steden een LEZ invoerden moeten we deels in de Europese richtlijn rond schone lucht zoeken, die steden verplicht een luchtkwaliteitsactieplan op te stellen.”

Andere redenen ziet Verbeek in het toenemende maatschappelijk bewustzijn rond de impact van luchtvervuiling op volksgezondheid, maar ook de veranderende visie op mobiliteit speelt een rol: “Men hoopt dat het invoeren van een LEZ ook bijdraagt aan het verminderen van stedelijke verkeersstromen, waardoor er minder files zijn en meer ruimte gecreëerd kan worden voor voetgangers en fietsers.”



“De reden dat de Vlaamse steden een LEZ invoerden moeten we deels in de Europese richtlijn rond schone lucht zoeken, die steden verplicht een luchtkwaliteitsactieplan op te stellen.”

Maar wat met het klimaatverhaal? Kunnen LEZ's ook hier soelaas brengen? “Dat is zeker niet de grote drijfveer.”, stelt Verbeek. “Een LEZ zal hier ook zijn steentje bijdragen, al is de impact op het klimaat vrij beperkt. Op vlak van luchtkwaliteit toont het onderzoek een licht positief effect op lokale luchtkwaliteit, maar dit is verwaarloosbaar in het ruimere klimaatvraagstuk. Het valt af te wachten wat nieuwere rapporten zeggen die de effecten van recentere strengere emissienormen bestuderen.

Daar valt te verwachten dat het positief effect een stuk groter zal zijn. Deze effecten blijven vrij lokaal en hebben vooral een positieve gezondheidsimpact. Er zijn er echter ook signalen dat lokale lage emissiezones zorgen voor een versnelde vernieuwing van het wagenpark voor een veel ruimere regio, wat dan weer wel een significante impact kan hebben op het verminderen van onze CO₂-uitstoot en op die manier een positieve bijdrage kan leveren in ons klimaatbeleid.”

WAT IS EEN LAGE-EMISSIONEZONE?

“Een LEZ kan op heel veel verschillende manieren worden ingericht, maar de basis is overal gelijk: op basis van de emissieklasse worden bepaalde voertuigen niet meer toegelaten binnen een bepaalde zone.”, verduidelijkt Verbeek.

Op die basis zijn vervolgens veel variaties mogelijk, gaande van de sociale randvoorwaarden over het type voertuig tot de manier van controleren. “In België, met voorlopig LEZ's in Antwerpen, Gent en Brussel, wordt gewerkt met camera's die de nummerplaten lezen, terwijl in heel wat andere landen met stickers wordt gewerkt. Ook de mate van afbakening verschilt soms heel sterk: meestal gaat het om een relatief kleine, centrale zone, maar in andere steden is de zone dan weer heel ruim. Een ander groot verschil is het type voertuigen waarvoor de LEZ geldt: zeker in het buitenland gaat het soms enkel om zwaar verkeer: vrachtverkeer en bussen. In andere steden wordt ook personenvervoer meegenomen in de maatregel of gaat het in uitzonderlijke gevallen enkel om personenvervoer.”

Verbeek benadrukt dat het systeem van LEZ slechts een van de systemen is om het verkeer in de stad te reguleren: “In veel steden hanteert men een stedelijk tolsysteem, zoals de *congestion charge* die je sinds 2003 betaalt om het centrum van Londen binnen te rijden tijdens de daguren. Andere steden, zoals Stockholm, hebben dan weer een variabele tol die varieert doorheen de dag. Ook Brussel denkt aan een tol om het gewest binnen te mogen rijden tijdens de piekuren, wat onlangs voor verhitte discussies zorgde.”



Verschillende steden hanteren verschillende systemen om het verkeer in de stad te reguleren. Zo combineert Londen een systeem van stedelijke wegentol (de 'Congestion Charging Zone') met een Ultra Low Emission Zone (ULEZ).

VERSCHILLENDE AANPAK

“In Antwerpen en Gent is Euro 5 voor dieselwagens de minimumstandaard, maar in Brussel hinkt men nog achterop: daar mogen Euro 4 dieselwagens nog tot en met 2021 de stad binnen. Dat is een belangrijk verschil: slechts heel weinig mensen rijden nog met een euronorm die lager is dan Euro 4, waardoor in Brussel heel wat minder mensen nadeel ondervinden van de LEZ. Daar zit volgens mij ook een deel van de verklaring waarom de weerstand tegen een LEZ daar minder groot is.”, vervolgt Verbeek.

“ In Antwerpen en Gent is Euro 5 voor dieselwagens de minimumstandaard, maar in Brussel hinkt men nog achterop: daar mogen Euro 4 dieselwagens nog tot en met 2021 de stad binnen.

Maar ook de manier van afbakenen verschilt. “In Antwerpen en Gent koos men voor een centraal gebied waar de luchtvervuiling door verkeer het grootst is. In Brussel koos men meteen voor het hele gewest. Daar heeft de Brusselse regering een heel administratieve keuze gemaakt, die ook een grote impact heeft op wie geraakt wordt door de maatregel.”, aldus Verbeek.

Eén van de hamvragen in heel wat discussieplatformen: in welke mate en op welke manier geef je nog toegang aan wie niet aan de normen voldoet? Verbeek: “Daarin zie je internationaal grote verschillen. Er zijn veel steden (zoals Amsterdam, Madrid en Berlijn) waar uitzonderingen enkel individueel worden toegestaan aan specifieke categorieën van voertuigen, zoals bedrijfsvoertuigen, aangepaste voertuigen en voertuigen van bewoners. In Londen daarentegen kan iedereen voor 12,5 pond de lage emissiezone nog binnenrijden met eender welk voertuig dat niet aan de emissienorm voldoet. In tegenstelling tot het systeem van de dagpas in de Belgische steden is dit niet in de tijd beperkt. In onze drie Belgische LEZ's krijg je voor 35 euro een dag toegang, maar dat kan slechts acht keer per jaar. De emissiestandaarden op zich zijn in Londen dan wel weer veel strenger, waar men van een Ultra Low Emission zone (ULEZ) spreekt.”

COMPENSATIEMAATREGELEN

Een laatste verschil brengt ons tenslotte bij de sociale ondersteuningsmaatregelen die overal anders worden toegepast. “In Londen is het toepassingsgebied voor wie recht heeft op ondersteuning geografisch heel ruim - veel ruimer dan de LEZ - maar men moet wel uitkeringsgerechtigd zijn om aanspraak te maken op de ondersteuning. Daar is tot 2000 pond slooppremie voorzien voor personenwagens. In Brussel kan je bij het inleveren van je nummerplaat kiezen tussen een aantal verschillende mobiliteitspakketten - bijvoorbeeld de combinatie tussen een abonnement op het openbaar vervoer en een cambio Start-jaarabonnement. Al wie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont heeft hier recht op. In Gent voorziet men, enkel voor wie in de LEZ zone woont, tot en met eind 2020 een slooppremie van 1000 euro voor gewone inkomens, en 1500 euro voor lage inkomens. In Antwerpen tenslotte is er geen enkele vorm van ondersteuning voorzien.”

ARMERE BUURT = MEER LUCHTVERVUILING?

Voorstanders van LEZ's halen vaak het argument aan dat mensen in armoede het meeste nadeel ondervinden van de slechte luchtkwaliteit, maar dat beeld wil Verbeek graag nuanceren: “In mijn eigen onderzoek ga ik voor Londen en Brussel in een eerste fase een aantal kwantitatieve data na, zoals de relatie tussen inkomen en luchtkwaliteit. In een stad als Brussel klopt de bewering dat armere buurten meer aan luchtvervuiling worden blootgesteld. In Londen is de situatie anders: daar situeert de grootste mate van luchtverontreiniging zich in de centrale gebieden, die onbetaalbaar zijn voor armere mensen. Het argument dat armere buurten het meeste voordeel hebben bij de invoer van een LEZ is dus zeker wat kort door de bocht en geldt zeker niet voor elke stad.”, stelt Verbeek.

Een ander verschil tussen Brussel en Londen is de toegang tot openbaar vervoer. “Tot mijn verbazing zien we dat buurten met lagere inkomens in Brussel over het algemeen een betere toegang hebben tot openbaar vervoer. In Londen zien we het omgekeerde, daar zijn het vooral de rijkere buurten die een beter aanbod hebben.”

“ In een stad als Brussel klopt de bewering dat armere buurten meer aan luchtvervuiling worden blootgesteld. In Londen is de situatie anders: daar situeert de grootste mate van luchtverontreiniging zich in de centrale gebieden, die onbetaalbaar zijn voor armere mensen.

Mensen in armoede ondervinden vooral een groter nadeel bij de invoer van een LEZ omdat zij vaker oudere wagens bezitten die niet aan de emissienormen voldoen. Dat stelt Verbeek ook vast in zijn onderzoek. Die relatie geldt zowel voor Brussel als voor Londen. Verbeek: “Het valt moeilijk te zeggen wat nu het beste recept is om een LEZ sociaal rechtvaardig te maken, maar sociale randvoorwaarden worden best stad per stad vastgelegd. De stedelijke context is enorm variabel: wat is het aanbod aan openbaar vervoer? Waar zijn de industrieterreinen ingepland? Zelfs tussen verschillende stadsdelen zien we soms enorme verschillen, ook daar zou je ondersteuning op maat kunnen voorzien. De emissiestandaarden, het registratiesysteem en het opleggen van boetes is daarentegen wel iets wat beter op nationaal niveau geregeld kan worden.”



“Tot mijn verbazing zien we dat buurten met lagere inkomens in Brussel over het algemeen een betere toegang hebben tot openbaar vervoer. In Londen zien we het omgekeerde, daar zijn het vooral de rijkere buurten die een beter aanbod hebben.”

KANSEN VOOR EEN GEDRAGEN BELEID

Wat we nu zien is dat het draagvlak soms ontbreekt omdat de LEZ heel snel wordt doorgevoerd, zonder samenspraak met het middenveld en de burger. “Een gemiste kans”, aldus Verbeek. “Het gros van de bevolking kan volgens mij akkoord gaan met de maatregel op zich, maar soms gaat men te snel voorbij aan de ongelijke gevolgen voor bepaalde delen van de bevolking. Meer inspraak voor middenveldorganisaties en burgers is onontbeerlijk.”

“ Het valt moeilijk te zeggen wat nu het beste recept is om een LEZ sociaal rechtvaardig te maken, maar sociale randvoorwaarden worden best stad per stad vastgelegd. De stedelijke context is enorm variabel.

Verbeek ziet nog kansen om het draagvlak te vergroten: “Een makkelijke manier om mensen meer mee te krijgen in het verhaal is het toestaan van een aantal uitzonderingen, die op zich slechts een heel beperkte impact hebben op de vervuiling. Zo heeft Londen bijvoorbeeld beslist om de zone in 2021 uit te breiden, maar de eerste twee jaar krijgen minibusjes of bestelwagens van charities - zoals liefdadigheidsinstellingen en non-profitorganisaties - een uitzondering.”

Ook het toestaan van een tijdelijke uitzondering voor bewoners die in de zone wonen kan een grote rol spelen: “Ook hier is Londen een mooi voorbeeld: iedereen die in de huidige ULEZ woont wordt vrijgesteld van elke taks tot 2021. In een stad als Madrid werd die deadline op 2025 gelegd. Een maatregel waarin je mensen voldoende tijd geeft om over te schakelen is enorm belangrijk om draagvlak te creëren, al moet de noodzaak hieraan ook stad per stad bekeken worden.”

HAAST EN SPOED

Waar de eerste fase van het onderzoek een aantal kwantitatieve data analyseerde, gaat Verbeek in een volgende fase van zijn onderzoek praten met verschillende politieke en maatschappelijke stakeholders over de aspecten milieurechtvaardigheid en sociale rechtvaardigheid, om in de derde en laatste fase ook te kijken naar de mobiliteitseffecten op de burger. Verbeek verduidelijkt: “Ik vind het uitermate belangrijk om ook te kijken naar de effecten op lange termijn. Niet enkel op de luchtkwaliteit, maar ook op sociaal vlak. Hoe wordt het mobiliteitsgedrag op lange termijn veranderd? En hoeveel mensen worden op welke manier getroffen? Misschien is er ook wat koudwatervrees en blijkt na een paar jaar dat de gevolgen wel meevallen en er genoeg alternatieven zijn. Vaak redeneren we vanuit algemeenheden of staan tegengestelde ongenueanceerde opinies tegenover elkaar, terwijl het toch een complex verhaal is. Er moet voldoende ruimte zijn voor onderzoek en overleg, vooraleer er onbezonnen aan uitbreiding wordt gedacht.”

“ Soms gaat men te snel voorbij aan de ongelijke gevolgen voor bepaalde delen van de bevolking. Meer inspraak voor middenveldorganisaties en burgers is onontbeerlijk.



BAN OP DIESEL- EN BENZINEWAGENS?

Ondertussen gaan stemmen op om het aantal LEZ's in Vlaanderen uit te breiden: zelfs steden als Willebroek, maar ook Mechelen, denken aan een invoering. Maar Verbeek is kritisch: “De discussies in Europa evolueren steeds meer richting het uitfasen van diesel- en benzinewagens op een vrij korte termijn. In Noorwegen bijvoorbeeld heeft men de ambitie om te stoppen met de verkoop van wagens op diesel of benzine tegen 2025. Ook Zweden, Nederland en een aantal andere landen zetten ondertussen doelstellingen in die richting. In een gebied als Vlaanderen, dat op zich al heel verstedelijkt is, heeft het volgens mij weinig zin om in te zetten op het afbakenen van extra zones, maar zie ik meer toekomst in een volledige uitfasering van fossiele brandstoffen op termijn. Gezien de trend in Europa is het wat triest om vast te stellen dat België als een van de weinige landen nog geen enkele ambitie uitsprak op dat vlak.”

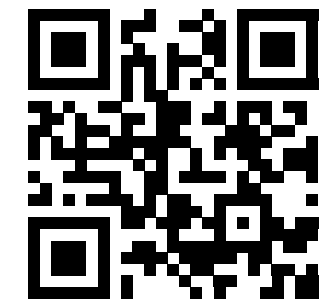


THOMAS VERBEEK

Webinar met Thomas Verbeek

In 2021 plannen we een webinar met Thomas Verbeek. Hij bespreekt zijn onderzoek met ons en we leggen linken met de evaluatie van de Gentse LEZ. Wil je op de hoogte gehouden worden?

Schrijf je in op onze nieuwsbrief via arbeidenmilieu.be/digitale-nieuwsbrief of via de QR CODE.



WERKNEMERSINSpraak EN KLIMAAT: HAND IN HAND?

Interview met Kris Bachus en Maarten Hermans (HIVA - KU Leuven)

Hoe hard wegen vakbondsvertegenwoordigers op het beleid van hun onderneming en hoe kunnen ze werken rond klimaat en milieu? Met deze en andere vragen klopten we aan bij twee medewerkers van het HIVA - Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving - dat onlangs een interessante studie publiceerde over de effecten van werknemersvertegenwoordiging op organisatieniveau¹. Maarten Hermans werkt als senior-onderzoeker rond de thematiek van werknemersinspraak. Kris Bachus is onderzoeksleider klimaat en duurzame ontwikkeling. Met hun verzamelde expertise zijn ze de ideale gesprekspartner om het te hebben over de vele aspecten van werknemersbetrokkenheid en sociale rechtvaardigheid.

“Het thema sociale rechtvaardigheid is eindelijk doorgedrongen tot het hoogste niveau.”, start Hermans het gesprek alvast met een positieve noot.

“Waar Europa vroeger vooral de focus legde op het puur ecologisch aspect, wordt met de Europese Green Deal de nadruk gelegd op de rechtvaardigheid van de transitie. En het gaat hierbij niet enkel om woorden: er werd 100 miljard euro uitgetrokken om de transitie sociaal en rechtvaardig te laten verlopen. De fase van de vrijwilligheid is voorbij, het is belangrijk dat er eindelijk bindende instrumenten komen.”



¹ De studie kun je integraal downloaden via bit.ly/werknemersinspraak_organisatie

“Maar ondertussen zit ook de Belgische politiek niet stil”, vervolgt Bachus. “In het federaal regeerakkoord wordt er heel veel geschreven over het klimaat en circulaire economie. Daarbovenop wil men een nationale conferentie over een rechtvaardige transitie organiseren. Dat was tot voor kort ondenkbaar. Het is mooi dat hier alvast op papier veel aandacht voor is, maar de teksten in het regeerakkoord over die thema’s blinken helaas uit in vaagheid. Het is van belang dat men bij de concrete uitwerking van die plannen vanuit een grondige probleemanalyse van de sociale risico’s vertrekt en op basis daarvan oplossingen gaat zoeken. Het transitieverhaal is niet gebaat met het zomaar toekennen van subsidies aan bepaalde sectoren, zonder enige voorwaarden, maar moet doelgericht de groepen helpen die het nodig hebben.”

“ De Europese Green Deal legt de nadruk op de rechtvaardigheid van de transitie en voegt de daad bij het woord: er werd 100 miljard euro uitgetrokken om de transitie sociaal en rechtvaardig te laten verlopen. De fase van de vrijwilligheid is voorbij, het is belangrijk dat er eindelijk bindende instrumenten komen.

- Maarten Hermans

GEMISTE KANSEN

Het federaal regeerakkoord is jammer genoeg ook een verhaal van gemiste kansen, benadrukt Bachus: “Neem bijvoorbeeld de salarismotoren, waar men voorlopig niet verder komt dan een ‘vergroening’. Dat zal naar uitstoot toe inderdaad een verschil maken, maar het blijft een van de meest asociale steunmaatregelen in onze economie. Het verwondert me ook dat de vakbonden een afbouw van het huidige systeem niet vlot over hun lippen kunnen krijgen. Hoe je het ook draait of keert: de 4 miljard euro die de overheid misloopt door de fiscale voordelen van het systeem van salarismotoren, is een enorme sloef geld die je bijvoorbeeld ook zou kunnen gebruiken om de belastingen voor de laagste inkomensgroep te verlagen. Dat kadert meteen ook in de bredere discussie van een klimaattaxshift: het regeerakkoord bevat wel enkele kleinere elementen, maar die worden op geen enkele manier hard gemaakt. Een verregaande taxshift zit er op korte termijn alvast niet in.”



“Het federaal regeerakkoord is jammer genoeg ook een verhaal van gemiste kansen. Zo is er geen sprake van een afbouw van de salarismotoren, maar hooguit van een ‘vergroening’”, aldus Kris Bachus.

POOLSE KOOLMIJNEN

“Ook voor werknemers zitten heel wat kansen in het transitieverhaal”, vervolgt Bachus. “Alle studies wijzen in dezelfde richting: een ambitieus klimaatbeleid staat niet gelijk met een groot verlies aan tewerkstelling of jobs. Integendeel, de meeste sectoren kunnen hier echt een positief verhaal van maken, al zal de jobinhoud uiteraard soms anders worden ingevuld. Als we terug inzetten op het meer lokaal maken van een aantal waarde- en productieketens kunnen we terug meer lokale tewerkstelling verwachten. Door gericht te focussen op onderhoud en herstelling zitten hier bovendien ook kansen voor laaggeschoolde arbeiders.

Natuurlijk zullen er ook sectoren zijn, zoals de sector van de fossiele energie, die eruit zullen gaan op termijn. We mogen hier niet naïef zijn: bepaalde werknemers gaan het ook moeilijk krijgen. Denk maar aan bepaalde Poolse steden die op dit moment volledig afhankelijk zijn van koolmijnen, bijvoorbeeld. Als die sluiten, gaat de Poolse werknemer van 55 jaar niet naar een andere regio verhuizen om een andere job te doen. Het Europees niveau zal hier voldoende steunmaatregelen moeten voorzien. Bij ons speelt dat veel minder, maar ook hier zal een klein percentage werknemers moeilijk omgeschoold kunnen worden. Daar is het zaak een sociaal vangnet te voorzien voor die beperkte groep”, aldus Bachus.

“ We mogen niet naïef zijn: bepaalde werknemers gaan het moeilijk krijgen. Voor hen zullen voldoende steunmaatregelen voorzien moeten worden om een sociaal vangnet te creëren.

- Kris Bachus



BUITENLAND GIDSLAND?

“Die werknemers hebben in de eerste plaats nood aan een geloofwaardig verhaal rond sociale bescherming voor jobverlies in die moeilijke sectoren. Het is daarbij als vakbond heel belangrijk dat je ook de hefboomen in handen hebt om echt iets te zeggen te hebben over dit thema. Anders hebben werknemers de - terechte - angst dat hun toekomst op het spel staat”, vult Hermans aan. “Maar die hefboomen ontbreken bij ons, en niet alleen op interprofessioneel niveau. Ook op bedrijfsniveau hebben vakbonden vaak slechts beperkte inspraak: de Ondernemingsraad en het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk hebben vooral informatie- en adviesrechten, maar de werkgever is niet verplicht om dit advies op te volgen of naar een consensus te zoeken. De werkgever moet verplicht enkele milieudocumenten, zoals het Integraal Milieujaarverslag of het jaarlijks verslag van de milieucoördinator voorleggen, maar we zien dat dit maar in een kleine helft van de ondernemingen ook effectief gebeurt.”

Een koolmijn in de Poolse regio Silezië, die erg afhankelijk is van de mijnbouw. Kris Bachus: “Als die mijnen sluiten gaat de Poolse werknemer van 55 jaar niet naar een andere regio verhuizen voor een nieuwe job. Europa zal hier voldoende steunmaatregelen moeten voorzien.

In Nederland bijvoorbeeld zijn de rechten van de Ondernemingsraad rond de milieuproblematiek veel duidelijker vastgelegd. Bij ons is milieu mede daarom minder prominent aanwezig als thema, en gaat het in de eerste plaats om veiligheid en gezondheid. Hermans vervolgt: “In Duitsland en sommige Scandinavische landen hebben vakbonden meer inspraakrechten in de onderneming, waar werknemers zelfs een zitje krijgen in de Raad van Bestuur. Ook in vroeger onderzoek rond de impact van vertegenwoordigers op organisatieniveau in de maakindustrie hebben we de vergelijking gemaakt met een aantal andere landen. Zo zijn we in Noorwegen gaan praten met werkgevers en vakbondsfederaties. Daar zijn de vakbonden heel zelfzeker als het gaat om technologische verandering in innovaties. Zij gaan ervan uit dat ze jobverlies in bepaalde sectoren en subsectoren kunnen opvangen met voldoende compenserende maatregelen. Bij ons is die zekerheid dat er naar de vakbonden geluisterd wordt veel minder groot, waardoor vakbonden automatisch in een meer defensieve rol gedrukt worden”.



Een koolmijn in de Poolse regio Silezië, die erg afhankelijk is van de mijnbouw. Kris Bachus: “Als die mijnen sluiten gaat de Poolse werknemer van 55 jaar niet naar een andere regio verhuizen voor een nieuwe job. Europa zal hier voldoende steunmaatregelen moeten voorzien.

KANSSEN VOOR EEN GROTERE VAKBONDSLEGITIMITEIT EN -ZELFZEKERHEID

Waar ligt dan wel de kracht en impact van vakbonden binnen organisaties en bedrijven? Hermans: “Op basis van internationaal surveyonderzoek en eigen bevestigingen bij zowel managers, werknemers en werknemersvertegenwoordigers zien we dat de autonomie op vlak van de invulling van je dagelijkse taken als werknemer over het algemeen wel vrij groot is. Maar daarnaast stellen we ook vast dat we in vergelijking met landen met een gelijkaardige overlegstructuur en bedrijfsvoering duidelijk slechter scoren op vlak van inspraak op het bedrijfsbeleid.”

Hermans vervolgt: “In ons onderzoek zien we dat de inspraak het grootst is als het gaat over zaken waar heel duidelijke regels rond inspraak zijn vastgelegd, zoals opleidingen en veiligheid en gezondheid op het werk. We stelden ook vast dat werknemersafgevaardigden wel een cruciale rol kunnen spelen in product- en procesinnovatie, door bijvoorbeeld aan te geven hoe een proces efficiënter kan op vlak van energie- of materiaalgebruik. Alleen is men vaak wat terughoudend als er geen sterk sociaal overleg is dat het kader vormt voor zulke directe inspraak. Zonder zo’n afsprakenkader bestaat het risico altijd dat als als werknemer of vertegenwoordiger in je eigen vel snijdt als je zo’n zaken voorstelt, omdat men goedbedoelde tips rond een efficiënter proces ook kan gebruiken om te besparen op de personeelsbezetting. Die uitdaging om via sociaal overleg ook de processen op de werkvloer te verbeteren is een beetje eigen aan het Belgisch systeem: men onderhandelt wel over het verdelen van de taart, via de loononderhandelingen, maar veel minder over hoe de taart gebakken wordt, de werkorganisatie. Dat is een deel van een historisch compromis en is institutioneel zo verder gegroeid. Werkgevers geven niet graag de controle uit handen.”

Maar ook hier zien we dat buitenlandse voorbeelden het beter doen. Hermans vervolgt: “Die Belgische bedrijfscultuur staat in schril contrast met wat we zagen bij onze casestudies in Duitsland. Daar staat de Duitse metaalvakbond, IG Metall, heel sterk. Daar zitten vakbonden samen met werkgevers om te bekijken hoe ze voor beide partijen winst kunnen boeken. Daar wordt een maatregel om afval te verminderen een echt syndicaal verhaal: door te besparen op afvalkosten wordt ruimte gecreëerd voor loononderhandelingen of worden ontslagen vermeden. Door die bereidwilligheid aan beide kanten kan men aan een veel positiever verhaal bouwen.”

“ De uitdaging om via sociaal overleg ook de processen op de werkvloer te verbeteren is een beetje eigen aan het Belgisch systeem: men onderhandelt wel over het verdelen van de taart, via de loononderhandelingen, maar veel minder over hoe de taart gebakken wordt, de werkorganisatie.

- Maarten Hermans

Maar daarmee is de mosterd die we uit het buitenland kunnen halen nog niet op: “Bovendien zien we dat vakbonden in andere landen veel vaker beroep doen op externe experts, adviseurs en instituten als het gaat over thema’s als psychosociaal welzijn, technologie en ecologie. Dat zou de legitimiteit en zelfzekerheid rond veel thema’s echt ten goede kunnen komen”, vertelt Hermans.

EEN RUIMERE HORIZON VOOR MEER WERKNEMERSBETROKKENHEID

Maar er is hoop. Nieuwe bewegingen zoals de klimaatprotesten zorgen ervoor dat vakbonden de kans krijgen om de meer traditionele vakbondsthema’s te verbinden met nieuwe maatschappelijke debatten en ook nieuwe groepen aan te spreken. “Uit internationaal onderzoek blijkt dat vakbonden meer steun krijgen in hun bedrijf als ze ook daarbuiten voor meer staan dan louter het verdedigen van de werknemersbelangen op bedrijfsniveau. Zelf werkte ik als vakbondsafgevaardigde mee aan de organisatie van een klimaatstaking aan de KU Leuven. Met die actie bereikten we weer nieuwe mensen, waardoor we de werknemersbetrokkenheid konden uitbreiden”, besluit Hermans.

Copyright: Theo Beck

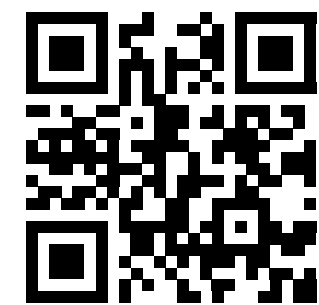


MAARTEN HERMANS

Meer lezen over werknemersparticipatie?

Check onze blog via [arbeidenmilieu.be/nieuws](#) en klik op de categorie ‘werknemersparticipatie’

OF SCAN DE QR CODE



¹ De studie kun je integraal downloaden via bit.ly/werknemersinspraak_organisatie

HOE FINANCIEREN WE EEN EERLIJKE KLIMAAT-TRANSITIE?

We moeten op korte tijd een enorme hoeveelheid kapitaal omploegen: fabrieken verbouwen, windmolenparken neerpoten en huizen isoleren, maar ook fossiele centrales sluiten, veestapels verkleinen en perfect functionele maar vervuilende machines stilleggen. Dat vergt allerlei technologische, regelgevende en andere ingrepen, maar ook de financieringswijze van deze investeringen is een cruciaal vraagstuk. Hoe krijgen we op zeer korte tijd de nodige middelen op de juiste plaats? En hoe zorgen we er voor dat deze investeringsgolf verloopt op een sociale en inclusieve manier? In nauwe samenwerking met FairFin hebben we ons het voorbije jaar gebogen over deze vragen.



¹ <https://arbeidenmilieu.be/ten-koste-van-het-klimaat/>

In een eerste publicatie, verschenen in de herfst van 2019, trachtten we eerst en vooral duidelijkheid te scheppen over de 'kostprijs' van de klimaattransitie. Wat bedoelen we hier eigenlijk mee? Hoeveel middelen moeten we in België mobiliseren? En is dat weggegooid geld, of levert het onze maatschappij ook iets op?

We wezen er toen ten eerste op dat dit debat over de kostprijs van klimaatacties slechts binnen bepaalde marges steek houdt. We proberen met deze maatregelen namelijk een bijdrage te leveren aan het voorkomen van verdere schade. De 'kost' van non-actie moet met andere woorden ook in rekening worden gebracht, en de economische en sociale projecties van meer dan 1,5 graden opwarming worden elk jaar grimmiger (zie onder meer ons artikel op p. 71). Deze kosten zullen de armsten het eerst en het hardst treffen, maar uiteindelijk ook het welzijn en de welvaart van zowel de middenklasse als de rijke bovenlaag ondergraven. Het prijskaartje van de transitie is dus enkel nuttig bij de keuze tussen verschillende 'transitiepaden' gezien het alternatief ons bedreigt met totale ontwrichting. Daarbij mogen we evenmin vergeten dat ook onze huidige 'status quo' niet kosteloos is, maar even goed steunt op grote hoeveelheden publieke middelen. De vele subsidies voor fossiele brandstoffen (ook in België) zijn hiervan het meest duidelijke voorbeeld².

In tegenstelling tot het rumoerige en soms misleidende debat dat hierover toen gevoerd werd, toonden we bovendien aan dat het geld voor klimaatinvesteringen niet zomaar in een put verdwijnt. Integendeel: vaak zorgen deze ingrepen voor allerlei besparingen of andere terugverdieneffecten, bijvoorbeeld in de vorm van uitgespaarde energie- en brandstofkosten, waardoor ze op termijn goedkoper zijn. Tal van rapporten beloven daarnaast een resem andere positieve neveneffecten, zoals een toename in de tewerkstelling, minder luchtvervuiling (die jaarlijks 4% van het Belgisch BBP kost), maar ook minder verkeersongevallen en files, meer welzijn en gezondheidswinsten. Zelfs zonder klimaatcrisis zouden veel typische 'klimaatingrepen' dus een goed idee zijn.



Een eerlijke klimaattransitie betekent ook een uitstap uit de fossiele industrie op vrij korte termijn. De financieringswijze van de omslag naar een klimaatneutrale samenleving is een cruciaal vraagstuk.

² <https://arbeidenmilieu.be/2020/06/17/onderzoek-industrie/>



“Veel noodzakelijke investeringen zijn vandaag oninteressant voor privé-financierders, omdat ze te riskant of onzeker zijn of duur op de korte termijn terwijl ze pas na lange tijd renderen.”

FINANCIERINGSKLOOF

Dat neemt natuurlijk niet weg dat het een enorme uitdaging vormt om voldoende middelen te mobiliseren, en om erover te waken dat deze transformatie van ons economisch weefsel op een rechtvaardige manier verloopt en gefinancierd wordt. De bijkomende investeringsnoden van verschillende soorten klimaatbeleid worden geschat op 2%-2,5% van het BBP, maar de totale verschuiving van middelen is veel groter. Dat tempo halen we vandaag niet, waardoor we kampen met een enorme financieringskloof. Om deze te overbruggen moeten we zowel private als publieke middelen massaal in beweging zetten.

De nodige investeringsgolf van ‘fossiele’ naar ‘groene’ productie, mobiliteit, huisvesting, et cetera, zal niet vanzelf gaan. Hoewel er veel beweegt, blijft het een complexe uitdaging. Veel noodzakelijke investeringen zijn vandaag oninteressant voor privé-financierders, omdat ze te riskant of onzeker zijn of duur op de korte termijn terwijl ze pas na lange tijd renderen. Sommige van deze investeringen zijn maatschappelijk gezien misschien wel noodzakelijk, maar financieel zelfs op de lange termijn niet (of te weinig) winstgevend. Maatschappelijke baten zijn met andere woorden niet zomaar gelijk aan particuliere winsten.

Daarnaast zijn er belangrijke ingrepen nodig in heel erg ‘verspreide’ sectoren; denk bijvoorbeeld aan de vele miljoenen huizen die geïsoleerd moeten worden, bij eigenaars (of, nog moeilijker, huurders) die vaak niet over het geld of de kennis beschikken om deze aan te gaan. Voor andere belangrijke uitdagingen, bijvoorbeeld het koolstofneutraal maken van cement of staalproductie, is er dan weer technologie nodig die vandaag nog niet bestaat, en wacht ons een moeilijke, decennialange coördinatie-oefening waarbij nieuwe infrastructuur, onderzoek, productiesites en afzetmarkten op elkaar afgestemd moeten worden.

De transitie zal bovendien effectief noch eerlijk zijn als we enkel rekenen op de markt en (subsidies voor) privé-investeerders. Hoewel er veel manieren zijn om klimaat en sociaal beleid complementair te maken, was dit in het verleden zeker niet altijd het geval. De subsidies voor zonnepanelen kwamen bijvoorbeeld vooral terecht bij meer vermogende Belgen en ook vandaag ontvangen grote bedrijven miljoenen aan groenestroomcertificaten, ecologiesteun en andere steunmaatregelen. Zonder sociale correcties komen milieubelastingen of andere maatregelen met de ‘stok’ dan weer hard aan bij mensen die zich geen betere isolatie, elektrische wagen of nieuwe verwarming kunnen veroorloven. Deze asociale neveneffecten zijn echter niet onvermijdelijk, ze zijn ook niet inherent aan klimaatbeleid. We moeten én kunnen maatregelen nemen die deze zowel de ecologische als de sociale agenda dienen.

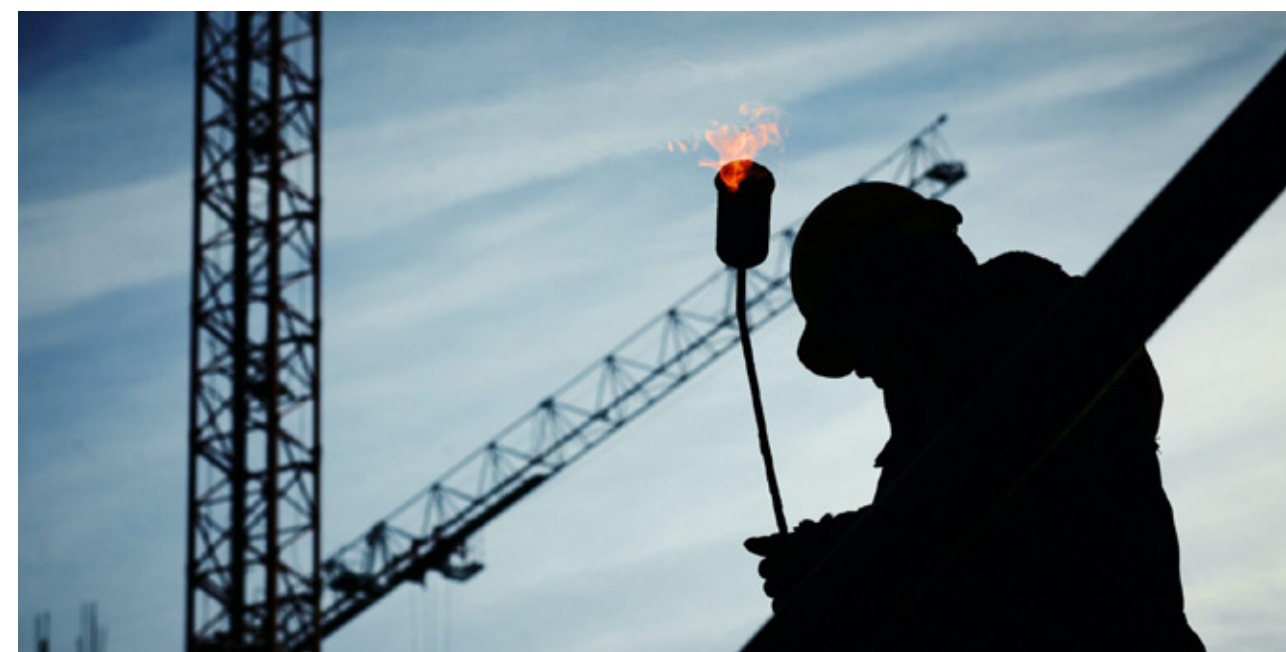
STROOMVERSNELLERS

We moeten er dus actief voor zorgen dat de financieringsstromen en -mechanismen op een democratische en sociale manier tot stand komen. Hiervoor is overheidsinterventie noodzakelijk. Dat kan op tal van manieren. Zelf keken we hoofdzakelijk naar een aantal oplossingen in de financiële sfeer: een wereld die in België, althans vanuit deze invalshoek, maar weinig aandacht krijgt.

We kwamen zo tot een resem interventies die de transitie in een stroomversnelling kunnen brengen. Financiële regelgeving moet er voor zorgen dat banken, pensioenfondsen en andere financierders de ‘koolstofbalans’ van hun investeringen in kaart brengen. Ze kan er ook aan bijdragen dat de financiering voor de ‘fossiele’ economie op tijd uitdooft. Ook de duizenden miljarden die de Europese Centrale Bank beheert kunnen ingezet worden voor investeringen voor de transitie. Daarnaast gingen we ook in op de rol van publieke klimaatinvesteringsbanken, die tal van mogelijkheden bieden voor de financiering van een eerlijke transitie. Zij kunnen namelijk investeren met een sterke blik op de lange termijn en ondersteuning bieden aan maatschappelijk nuttige projecten die voor privé-investeerders te weinig rendabel of te riskant zijn.

In een vervolgonderzoek³, gepubliceerd in de herfst van 2020, gingen we nog wat dieper in op de rol van deze overheidsinvesteerders. We keken meer bepaald naar de rol van ‘publieke investeringsmaatschappijen’, waar België net als veel andere landen over beschikt. Dat zijn instellingen die zeker bij het grote publiek niet zo bekend zijn en waar ook vanuit het middenveld zelden aandacht voor is, maar die wij om twee redenen wilden verlossen uit deze obscuriteit. Ten eerste omdat ze, onder bepaalde voorwaarden, volgens ons een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de vele investeringen die er in ons land de komende decennia nodig zijn. Maar ten tweede ook omdat zij vandaag toch al ettelijke miljoenen per jaar spenderen en het ons daarom belangrijk leek de sociale en ecologische meerwaarde van hun activiteiten te onderzoeken.

In België gaat het over een vrij ingewikkeld kluwen aan verschillende organisaties, met zowel federale, gewestelijke, provinciale als lokale investeringsmaatschappijen, waarvan een aantal een meer algemene missie hebben terwijl sommige zich specifiek toespitsten op KMO's of bepaalde sectoren. Deze krijgen dus een zekere hoeveelheid kapitaal van de overheid waarmee zij onder meer leningen uitgeven, waarborgen verstrekken, of mede eigenaar worden van bedrijven. De balans geeft ongeveer de grootteorde van deze operaties weer. Ter illustratie: de balans van PMV bedraagt ongeveer anderhalf miljard en zij doen jaarlijks voor zowat 200 miljoen aan investeringen.



³ <https://arbeidenmilieu.be/2020/10/15/nieuw-rapport-arbeid-milieu-en-fairfin-pleit-voor-klimaatambitie-en-hervorming-van-publieke-investeringsmaatschappijen/>

PUBLIEKE INVESTERINGS- MAATSCHAPPIJEN ALS KATALYSATOR VAN DE TRANSITIE?

Deze instellingen geven ons de mogelijkheid om te investeren in projecten waar er vanuit privé-investeerders onvoldoende interesse voor is. Zo kunnen we investeringen stimuleren op plekken waar de maatschappelijke noden zeer groot zijn, maar het financieel rendement onzeker of onbestaande is. Ze kunnen op deze manier ook vooruitblikken en investeren op de lange termijn, zonder de druk van winstmaximalisatie op de korte termijn. Dat stelt hen in principe dan weer in staat om te gaan coördineren met andere soorten overheidsbeleid om echt 'missiegericht' te gaan werken rond bepaalde uitdagingen.

Ze bieden eveneens hefboomen voor een sociale en democratische transitie. Ze maken het mogelijk om investeringen te stimuleren zonder eenzijdig te steunen op een socialisering van de risico's of privatisering van de baten. Dit kan bijvoorbeeld door zelf (mee) te investeren in duurzame projecten in plaats van privé-investeerders te subsidiëren, of door samen te werken met publieke en coöperatieve partners. Daarnaast kunnen zij bij interventies expliciet rekening houden met herverdeling of andere sociale doelstellingen. Ze kunnen bijvoorbeeld inzetten op investeringen in woningisolatie bij huishoudens die dit onmogelijk zelf kunnen financieren of door bij bedrijfsparticipaties voorwaarden op te leggen inzake menswaardige arbeidsomstandigheden en sociaal overleg. Deze rol is natuurlijk slechts theoretisch: ze kunnen ze pas waarmaken als ze ook in de praktijk hun werking stoelen op stevige sociale, ecologische en democratische fundamenteën.

In ons rapport moesten we helaas concluderen dat de huidige werking van de Belgische investeringsmaatschappijen op talloze vlakken tekort schiet. Tot op heden kunnen we niet spreken van een sterke missie of focus en amper van een duidelijke visie op hun rol in de klimaattransitie. Vaak is er in de strategie eerder vage aandacht voor 'duurzaamheid', of worden groene investeringen opgenomen als één thema naast vele anderen. Meer algemeen is er geen sterke maatschappelijke missie, vaak is er sprake van een lappendeken aan prioriteiten en doelsectoren. Er is ook nood aan beter bestuur en meer transparantie. Om de talloze kansen die zij bieden voor de Belgische klimaattransitie waar te maken, moeten ze hun koers bijsturen.

VOORUITBLIK

Sinds de start van onze eerste studie is er veel veranderd. In eigen land vinden we in de beleidsnota's van de nieuwe regering een aantal stappen in de goede richting: de federale staat zal een duurzaam beleggingsbeleid uitwerken, haar fossiele investeringen afbouwen, en een vergroening van de federale investeringsmaatschappij doorvoeren. Tijdens een parlementair debat naar aanleiding van ons studiewerk, bleek dat ook de Vlaamse regering openstaat voor een koerswijziging bij de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Ondertussen gaat de EU voor een Green Deal waarbij er jaarlijks 1000 miljard moet worden gemobiliseerd, zet de Europese Investeringsbank voluit in op de transitie en erkent de Europese Centrale Bank op zijn minst dat de klimaatcrisis relevant kan zijn voor haar beleid.

Daar staat tegenover dat de coronacrisis ongeziene druk zet op onze economie en de overheidsbudgetten, en dat deze golf staatssteun (ook aan vervuilende sectoren) tot op heden zelden verbonden werd met sociale of ecologische criteria (zie ook het dubbelinterview op p. 36). De miljarden die overheden vandaag besteden, zijn bepalend voor de koers van de komende decennia.

Meer weten over ons onderzoekswerk rond financiering?

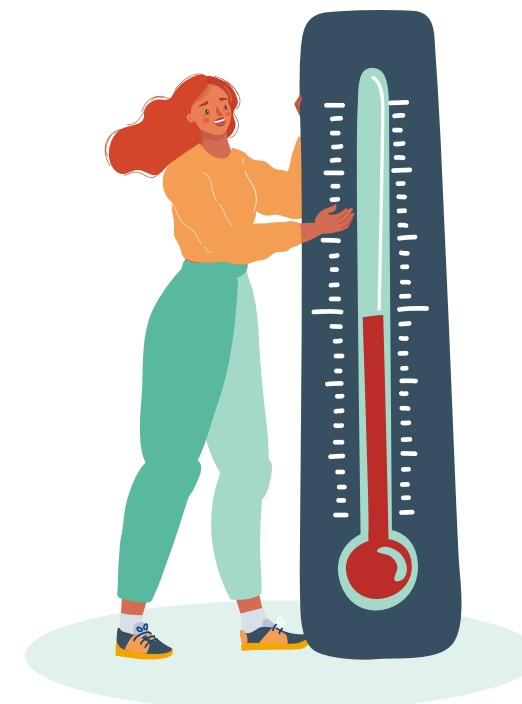
Bezoek werkenmilieu.be/ten-koste-van-het-klimaat of scan de QR code voor de volledige rapporten en een uitgebreide samenvatting.



TE WARM OP DE WERKVLOER: ADAPTATIE IN DE ZORG

De voorbije jaren konden we ook in België ervaren wat klimaatopwarming in de praktijk betekent: hittegolven, aanhoudende droogte, en krachtiger onweer. De komende maanden gaat Arbeid & Milieu op onderzoek naar de gevolgen van deze klimaatontregeling voor ons welzijn op het werk. Zijn onze werkplekken aangepast aan deze nieuwe realiteit? Hoe gaan werkgevers en werknemers hier mee om? En wordt er bij de aankoop van materiaal of nieuwe infrastructuur rekening gehouden met de toekomstige klimaatscenario's? Uit een aantal eerste gesprekken in de zorgsector blijkt een groeiend bewustzijn. Maar op het terrein is het nog vaak behelpen.

Onlangs verscheen voor het eerst een uitgebreide studie naar de sociaaleconomische gevolgen van klimaatverandering in België¹. Het rapport, dat werd besteld door de Nationale Klimaatcommissie, onderzoekt in detail de gevolgen van verdere opwarming voor tal van gebieden en sectoren: gezondheid, productiviteit, landbouw, infrastructuur, industrie, en andere.



Voor het eerst worden ook een aantal sociale aspecten in kaart gebracht. De studie maakt duidelijk dat er bij ongewijzigd beleid verstrekende en zeer ongelijk verdeelde gevolgen zullen zijn voor onze gezondheid, de economie, en onze leef-en werkomgeving.

De gemiddelde temperatuur is in ons land al met 2°C gestegen. Bij verdere opwarming moeten we ons voorbereiden op steeds meer hittegolven (gemiddeld tot bijna een maand per jaar in de komende decennia), frequente en intense droogtes, meer overstromingen en toenemende stormschade. Ook de zeespiegel zal tegen het einde van de eeuw met meer dan een halve meter stijgen.

De gevolgen zijn navenant: er zullen miljarden verloren gaan door stormschade en misoogsten, terwijl cruciale infrastructuur onder druk komt te staan: "met onder meer effecten op het kromtrekken van spoorrails, het wak worden of smelten van asfalt en schade die wordt toegebracht aan het elektriciteitsnet". De hitte zal ook wegen op de werkomstandigheden (en dus productiviteit) in tal van sectoren, niet alleen in 'buitenberoepen' zoals de bouw of landbouw, maar ook in industriële en zelfs kantoorjobs. Alles bij mekaar voorziet het rapport meer dan €9 miljard per jaar aan schade, zowat 2% van het BBP.

¹ <https://klimaat.be/news/2020/socio-economische-impact-in-belgie>

Een uitgebreide studie naar de sociaaleconomische gevolgen van klimaatverandering in België is duidelijk. Alles bij mekaar zou ons land meer dan 9 miljard per jaar aan schade ondervinden. "Het kromtrekken van spoorrails, het wak worden of smelten van asfalt en schade die wordt toegebracht aan het elektriciteitsnet" zijn zaken waar we ons in de toekomst meer aan mogen verwachten.



Copyright: Ivan Aleksic

Door via een ambitieus klimaatbeleid verdere opwarming te voorkomen, beperken we ook de toekomstige schade. Maar sommige gevolgen zijn vandaag al onvermijdelijk. Er is dan ook nood aan een vooruitziend adaptatiebeleid: om onze infrastructuur, onze werkplekken, voedselproductie, huisvesting en gezondheidszorg leefbaar te houden.

Zo'n cijferwerk is van groot belang, toch blijven deze statistieken over BBP of productiviteitsverliezen te abstract. Wat betekenen dit alles nu concreet voor het leven van alledag? En hoe moet zo'n adaptatiebeleid er uitzien in de praktijk?

Om op deze vragen een antwoord te vinden ging Arbeid en Milieu deze herfst van start met een nieuw project. We willen met zoveel mogelijk verschillende sectoren en werkplekken in gesprek gaan over de gevolgen van klimaatverandering. Worden zij daar vandaag al mee geconfronteerd, en hoe gaat men daar mee om? Nemen de vakbonden dit mee naar het overleg met werkgevers en overheden? En worden er vandaag al voorbereidingen getroffen voor de toekomst? We gaan hiervoor in gesprek met de werknemers zelf, als ervaringsdeskundigen wat betreft de kwaliteit en klimaatbestendigheid van de omgeving waarin ze werken, de kwaliteit van de voorradige uitrusting en kledij, of werkgevers hier in hun plannen (bv. bij nieuwe infrastructuur, aankopen materiaal) al rekening mee houden, en of dit vandaag al een gespreksonderwerp is bij collega's of 'klanten'.

" Deze herfst gaan we van start met een nieuw project. We willen met zoveel mogelijk verschillende sectoren en werkplekken in gesprek gaan over de gevolgen van klimaatverandering. Worden zij daar vandaag al mee geconfronteerd, en hoe gaat men daar mee om?

ZORG ONDER DRUK

Onze eerste gesprekken voerden we met een sector die vandaag onder extreme druk staat: ziekenhuizen en ouderenzorg. De zorgsector zal helaas ook al in de frontlinie van klimaatverandering staan. In 2019 waren er dagelijks naar schatting 2000 extra ziekenhuisopnames in België tijdens de hittegolf. In onder meer Antwerpen zijn ziekenhuizen en woonzorgcentra ook bovengemiddeld gevestigd in hitte-eilanden. Deze problemen zullen enkel toenemen. Tegen 2050 kunnen we ons verwachten aan maar liefst 60.000 bijkomende ziekenhuisopnames door hittestress. Ook toenemend overstromingsgevaar vormt een bedreiging: de hoeveelheid 'kwetsbare' instellingen zoals kinderopvang, ziekenhuizen, woonzorgcentra of scholen die in gevaarlijke overstromingsgebieden liggen, zou tegen 2100 verdubbelen (tot 15%). Daarnaast zal deze sector natuurlijk de gevolgen zien van andere, meer indirecte gevolgen op onze gezondheid, zoals de toename in allergene ziekten.

" Tegen 2050 kunnen we ons verwachten aan maar liefst 60.000 bijkomende ziekenhuisopnames door hittestress.

Personeel en patiënten werden de voorbije jaren al geconfronteerd met deze nieuwe realiteit, zo bleek uit ons gesprek met drie vakbondsvertegenwoordigers uit het Universitair Ziekenhuis in Gent: Geert Jacobs (verpleegkundige hartbewaking, ACOD), Katrien Van Keirsbilck (ondervoorzitster ACOD UZ Gent) en Yves Derycke (voorzitter ACOD UZ Gent en ACOD Overheidsdiensten).

"Afgelopen zomer is regelmatig aan de bel getrokken geweest: jongens, we zijn hier aan het stikken van de warmte! De voorbije jaren liep de temperatuur in het ziekenhuis soms op tot meer dan 38°C". Dat is niet alleen voor het personeel zwaar, maar natuurlijk ook voor de patiënten: "stel je voor dat je zelf zo in je bed ligt te slapen, dat is al moeilijk als je gezond bent. Laat staan als je een patiënt bent met een transplant of met een zware hartkwaal". Om de situatie draaglijk te maken werd er mobiele airconditioning ingezet, werden de werkschema's aangepast, en werden de patiënten voorzien van extra water en ijs.

" Afgelopen zomer is regelmatig aan de bel getrokken geweest: jongens, we zijn hier aan het stikken van de warmte! De voorbije jaren liep de temperatuur in het ziekenhuis soms op tot meer dan 38°C.

De hitteproblematiek stijgt wel op de agenda. *"We hebben er de afgelopen jaren allemaal mee te maken gehad, de temperaturen stijgen. In de ziekenhuizen groeit dan ook de aandacht voor het probleem, wat voordien helemaal niet het geval was. Het begint nu toch stilletjes aan wel in hoofden van de mensen te spelen: in het kader van het welzijn van zowel de werknemer als de patiënt".* Er werd de voorbije jaren ook al actie ondernomen. Zowel de instellingen en de overheid als het personeel zelf proberen deze problemen het hoofd te bieden. Dat gaat soms over zeer concrete, onmiddellijke ingrepen. Zo wordt in het UZ in Gent de oude, veel te zware kledij vervangen door een minder warm alternatief *"We starten van een dunne laag kledij die kan opgebouwd worden als het koud is. Dat zijn bijvoorbeeld kleine dingen waar dan wel rekening mee gehouden wordt voor de toekomst".* Sinds enige jaren wordt er in de meeste instellingen ook gewerkt aan een hitteplan, dat aangeeft welke maatregelen er onder bepaalde omstandigheden genomen worden. Dat gaat over waterbedeling en verkoeling, maar bijvoorbeeld ook over de impact van hitte op bepaalde medicatie.

Ook door de nieuwe minister van volksgezondheid wordt deze realiteit onderkend, zo belooft zijn beleidsnota meer aandacht voor *'de uitdagingen die de klimaatverandering op ons gezondheidszorgsysteem legt, op middellange en lange termijn', en een 'herziening van het het crisisbeheer met betrekking tot hitte en ozon'².*

² <https://www.dekamer.be/doc/FLWB/pdf/55/1580/55K1580004.pdf>

DWEILEN MET DE KRAAN OPEN

Een deel van de oorzaak is echter structureel: *“de ziekenhuisinfrastructuur in ons land is behoorlijk verouderd. Deze gebouwen zijn echt niet aangepast aan de nieuwe omstandigheden, die we nu leren kennen”*. Het Gentse UZ, bijvoorbeeld, heeft op veel plekken slechts enkel glas, een gebrek aan isolatie en een gebrek aan beschikbare koeling. *“Er zijn gebouwen waar het gewoon binnen waait, en waar het veel te warm wordt. Ze proberen dan tussenoplossingen te zoeken, maar die zijn niet functioneel of bieden veel te weinig resultaat”*. Bij de bouw van nieuwe infrastructuur probeert men er wel rekening mee te houden: *“Men is daarvoor een stuk een inhaalbeweging aan het doen”*. Het UZ Gent plant momenteel bijvoorbeeld een nieuw, beter uitgerust gebouw. Deze veranderingen gaan echter traag: *“over negen jaar kunnen we beginnen verhuizen, als alles goed loopt. Tot dan zullen we het spijtig genoeg nog letterlijk en figuurlijk moeten uitzweten. Ondertussen doet men zijn best om het comfort van de werknemers te verbeteren, maar het is een beetje dweilen met de kraan open.”*

“ Er zijn gebouwen waar het gewoon binnen waait, en waar het veel te warm wordt. Ze proberen dan tussenoplossingen te zoeken, maar die zijn niet functioneel of bieden veel te weinig resultaat.



Het UZ Gent plant momenteel een nieuw, beter uitgerust gebouw. Deze veranderingen gaan echter traag: “over negen jaar kunnen we beginnen verhuizen, als alles goed loopt. Tot dan zullen we het spijtig genoeg nog letterlijk en figuurlijk moeten uitzweten. Ondertussen doet men zijn best om het comfort van de werknemers te verbeteren, maar het is een beetje dweilen met de kraan open.”



Copyright: Luis Melendez

Uit deze eerste gesprekken blijkt dat de zorg de voorbije jaren steeds vaker werd geconfronteerd met de gevolgen van klimaatverandering. Er is dan ook een groeiend bewustzijn dat we voorbereidingen moeten treffen voor een warmere toekomst, en er worden vandaag al maatregelen getroffen om de situatie draaglijk te houden. Maar het is ook duidelijk dat dit een ingewikkelde opdracht wordt, die we niet los kunnen zien van bestaande uitdagingen zoals personeelstekorten, structurele onderfinanciering en verouderde infrastructuur.

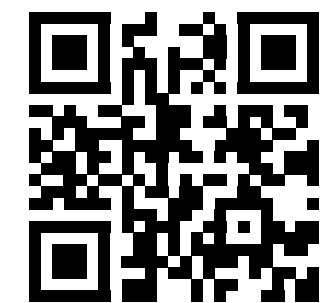
De komende maanden gaan we met nog tal van andere werkplekken in gesprek. We kijken daarbij zowel naar de concrete gevolgen, als naar de rol die overheden en de sociale partners kunnen spelen om de gevolgen van klimaatverandering leef- en werkbaar te houden.

Veel dank aan Dries Goedertier (ACOD) voor zijn ondersteuning bij de voorbereiding van dit artikel.

Anne Marie Correia & Yelter Bollen
(Arbeid & Milieu)

Meer info over ons project rond klimaatadaptatie?

Scan de **QR CODE** of surf naar arbeidenmilieu.be/klimaatadaptatie



IS CORONA NU GOED OF SLECHT VOOR HET KLIMAAT?

Door de coronacrisis lijkt die andere crisis, de klimaatcrisis, een beetje op de achtergrond beland. Nochtans zijn er verbanden tussen beide crises. Ontbossing veroorzaakt mee virussen zoals het coronavirus, en is ook mee verantwoordelijk voor de klimaatontwrichting. Ook de landbouw – en de vleesindustrie in het bijzonder – wordt aangeduid als een belangrijke factor voor corona én voor de klimaatontwrichting. Of zoals de internationale organisatie IPBES¹ stelt: “Dezelfde menselijke activiteiten die de klimaatopwarming en het biodiversiteitsverlies veroorzaken, leiden ook tot het risico van een pandemie door hun impact op ons milieu.”

Bovendien wijst onderzoek erop dat luchtvervuiling meer sterfte veroorzaakt bij mensen die besmet zijn door het virus, en die luchtvervuiling is vaak het gevolg van activiteiten die ook bijdragen aan de klimaatontwrichting (zoals de veeteeltindustrie, auto's op fossiele brandstoffen, en de zware industrie).

“ Dezelfde menselijke activiteiten die de klimaatopwarming en het biodiversiteitsverlies veroorzaken, leiden ook tot het risico van een pandemie door hun impact op ons milieu.

IPBES



¹ The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services

Schudt corona onze samenleving dan eindelijk wakker om de klimaatontwrichting doortastend aan te pakken en tegelijkertijd een meer rechtvaardige wereld te creëren? Of zullen we blijven aanmodderen met een maatregeltje hier, een maatregeltje daar, zonder dat we de verwoestende gevolgen van die klimaatontwrichting op lange termijn kunnen tegenhouden?



Onderzoek wijst uit dat luchtvervuiling meer sterfte veroorzaakt bij mensen die besmet zijn door het virus, en die luchtvervuiling is vaak het gevolg van activiteiten die ook bijdragen aan de klimaatontwrichting (zoals de veeteeltindustrie, auto's op fossiele brandstoffen, en de zware industrie).

BLAUW, ZO HEMELSBLAUW, IN GOUDEN ZONNESCHIJN

Op korte termijn bleek de coronacrisis een goede zaak te zijn in de strijd tegen de klimaatontwrichting. Volgens het Internationaal Energieagentschap vond de grootste vermindering plaats van de CO₂-uitstoot sinds het begin van ons fossiel tijdperk. Op jaarbasis voorspelt het Planbureau in België een vermindering van meer dan 13%. De grootste impact was er doordat er minder auto's rondreden, doordat het aantal vliegtuigen in de lucht heel sterk afnam, doordat we minder elektriciteit verbruikten, en doordat bedrijven in de industrie en in de dienstensector sloten of op verminderde kracht draaiden. Corona bewees zo meteen één van de uitgangspunten van de zogenaamde “ontgroeiers” of degrowth-aanhangers: minder economische groei (of in dit geval economische krimp) is goed voor het klimaat.

Bovendien demonstreerde de lockdown ook dat dat op sommige vlakken ook kan samengaan met een verbeterde levenskwaliteit. Zo was iedereen verwonderd over de helderblauwe hemels; overal, van het Verenigd Koninkrijk over België tot in China, was de luchtkwaliteit een pak beter tijdens de lockdowns. Veel mensen konden genieten van autoluwe steden, met minder vervuiling, lawaai en onveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers daalde sterk, en verschillende steden staken een tandje bij om meer ruimte te maken voor de fiets, van Milaan tot New York. Ook het belang van de nabijheid van natuur en groen werd zeer duidelijk.

¹ The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services



“ Corona bewees meteen één van de uitgangspunten van de zogenaamde “ontgroeiers” of degrowth-aanhangers: minder economische groei (of in dit geval economische krimp) is goed voor het klimaat.

Overall, van het Verenigd Koninkrijk over België tot in China was de luchtkwaliteit een pak beter tijdens de lockdowns.

Helaas was de situatie op sociaaleconomisch vlak heel wat minder rooskleurig. Zo toonde corona in dit geval ook aan wat de critici van degrowth stellen: minder groei betekent binnen het kapitalisme meer werkloosheid, financiële miserie en armoede. Dat gaf James Hickel, een bekende degrowth-academicus, ook zelf aan: “Inderdaad, als een kapitalistische groeieconomie plots tot stilstand komt, heeft dat desastreuze gevolgen. Daarom willen degrowthers juist een compleet ander soort economie, een die niet hoeft te groeien om te bloeien.”

Bovendien versterkte het coronavirus de bestaande ongelijkheden, net zoals de klimaatontwrichting dat zal doen. Terwijl de goeiden zich konden afzonderen in hun villa's met zwembad, moesten armen dat doen in slechte woonomstandigheden, met veel mensen op kleine ruimte en zonder voldoende groen in de buurt.

De zwaksten in onze samenleving worden het hardst geraakt door corona – een journaliste van de Financial Times spreekt over de “blootgestelde armen en de afgeschermden rijken” – en zullen ook het hardst geraakt worden door de klimaatontwrichting. Ouderen, het grootste slachtoffer van corona, zullen ook meer sterven als gevolg van hittegolven.

De economische ongelijkheid neemt toe, met rijken zoals Jeff Bezos die hun gigantische fortuin zien aangroeien, terwijl mensen in precare contracten overall ter wereld de dieperik ingeduwd worden. Kortom, noch bij corona, noch bij de gevolgen van de klimaatopwarming zitten we allemaal in hetzelfde schuitje: terwijl sommigen ronddobberen in hun luxejacht, zijn velen wanhopig op zoek naar een reddingsboei om niet te verdrinken.



EEN GROENE OF BRUINE RELANCE?

In oktober waarschuwde het Internationaal Energieagentschap: ondanks dat het coronavirus op korte termijn de CO₂-uitstoot vermindert, is het vooral belangrijk hoe overheden reageren op de economische crisis die het gevolg is van het virus.

De coronacrisis toont aan dat overheden in noodsituaties sterk kunnen ingrijpen, en dat de bevolking daar begrip voor heeft als die ingrepen op een goede manier gebeuren. Dat kan inspiratie bieden voor het gevecht tegen de klimaatontwrichting. Zoals klimaatwetenschapper Jean-Pascal Van Ypersele tweette: “Het is absoluut fascinerend om te zien dat overheden in staat zijn om sterk in te grijpen als ze een gevaar waarnemen (#Covid_19). Wanneer wordt dezelfde houding aangenomen om klimaatgevaar of de dood van diersoorten te voorkomen?” #KlimaatUrgentie”.

“ Noch bij corona, noch bij de gevolgen van de klimaatopwarming zitten we allemaal in hetzelfde schuitje: terwijl sommigen ronddobberen in hun luxejacht, zijn velen wanhopig op zoek naar een reddingsboei om niet te verdrinken.

Bovendien bood de crisis overheden twee kansen om te beginnen met een duurzame transformatie van onze economie. Ten eerste zouden tal van bedrijven failliet gaan als de overheid ze niet zou ondersteunen met subsidies, tijdelijke werkloosheid voor de werknemers, en reddingspakketten. Ten tweede zou de overheid een herstelprogramma moeten opstellen om uit de economische crisis te geraken.

De eerste kans werd niet gegrepen. De manier waarop centrale banken geld in onze economie pompen, komt grote vervuilers ten goede. De klimaatvoorwaarden die bij reddingspakketten aan bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen werd opgelegd, waren veel te weinig.

Ook de tweede kans werd op wereldvlak niet gegrepen. In veel landen zijn de herstelprogramma's weinig groen. Ondanks dat China onlangs beloofde tegen 2060 CO₂-neutraal te worden, bevat het Chinese economische herstelplan veel stimuli voor fossiele activiteiten. De EU en het Verenigd Koninkrijk doen het gelukkig beter. Maar tegelijkertijd blijft het in sommige beleidsdomeinen, zoals het EU-landbouwbeleid, bij business-as-usual.



DE STAAT VERANDEREN VIA DE STRAAT

Kortom, corona gaf ons een aantal aangrijpingspunten om de klimaatontwrichting aan te pakken. Het toont hoe ons destructieve economische systeem nu al tot crisissen leidt, en hoe die crisissen in een ongelijke wereld de ongelijkheid nog zullen versterken. Het toont ook dat overheden sterk kunnen ingrijpen in de economie als er voldoende politieke wil is, en dat overheden daarbij geld genoeg ter beschikking hebben om dat te doen. En het toont ook dat sommige maatregelen, ondanks dat ze de economische groei doen afnemen, goed kunnen zijn voor de levenskwaliteit van de meerderheid van de bevolking.

Wie het glas steeds als halfvol beschouwt, kan stellen dat de overheden die lessen geleerd hebben. Ze kunnen wijzen op het nieuwe doel van China om klimaatneutraal te worden tegen 2060 en van Japan tegen 2050, of op de net verkozen nieuwe Amerikaanse president Joe Biden die zijn klimaatplannen onder druk van de linkerrijde een pak ambitieuzer maakte. Ze kunnen de Green Deal van de Europese Commissie aanhalen, waarbij er een akkoord is om de doelstelling van netto nuluitstoot in Europa tegen 2050 in een wet te gooien, en waarbij de Europese Commissie de doelstelling van 40% reductie van de CO₂-uitstoot tegen 2030 wil verhogen naar 55%, en het Europees Parlement zelfs naar 60%. Of ze kunnen blij zijn met de nieuwe Belgische regering, die zichzelf presenteert als de “groenste regering ooit”, en die toch al de doelstelling van 55% vermindering van de CO₂-uitstoot tegen 2030 omarmt.



SASHA DIERCKX

Maar voor wie het glas al snel halfleeg is, kan erop wijzen dat dat allemaal totaal onvoldoende is, en dat er bovendien een grote discrepantie is tussen de doelstellingen enerzijds en de praktijk anderzijds. Zo is er in Europa het eerder aangehaalde landbouwbeleid, dat niet strookt met de doelstellingen van de Green Deal. De nieuwe Belgische regering schuift veel maatregelen naar voren die pas in een latere regeerperiode zullen ingaan. In Vlaanderen is er de vergunning voor Ineos die vragen oproept, naast een inadequaet renovatieplan en een totaal gebrek aan visie op een industriële transitie.

Daarenboven blijft er weinig sprake van rechtvaardigheid in het klimaatbeleid. Een transitie in een ongelijke wereld zal een onrechtvaardige transitie zijn. Op mondiaal niveau blijven de ongelijkheden gigantisch, en zijn er recente voorbeelden van de meest kwetsbare groepen in ontwikkelingslanden die getroffen worden door de gevolgen van de klimaatontwrichting, van overstromingen in Bangladesh tot de sprinkhanenplaag in de Hoorn van Afrika. Ook in België/Vlaanderen zijn de onrechtvaardigheden groot. Subsidies stromen volop naar de industrie en de energiesector, terwijl de kosten voor rekening van de gezinnen zijn. De btw op nieuwbouw wordt verlaagd, maar het tekort aan sociale woningen blijft gigantisch. De salarismogelijkheden blijven voortbestaan, terwijl de besparingen bij De Lijn verdergaan (en er sprake is van duurdere treintickets). Ook onder de regering-De Croo blijven de uitkeringen onder de armoedegrens, terwijl een vermogensbelasting die meer dan voldoende zou opbrengen om die uitkeringen erboven te krijgen uitblijft.

“ Ook onder de regering-De Croo blijven de uitkeringen onder de armoedegrens, terwijl een vermogensbelasting die meer dan voldoende zou opbrengen om die uitkeringen erboven te krijgen uitblijft.

Een rechtvaardige transitie zal er dus niet vanzelf komen. De klimaatbeweging en de arbeidersbeweging moeten samen op straat komen om van de staat meer ambitie te eisen op sociaal én ecologisch vlak. Het slechte nieuws is dat we daarin moeten opboksen tegen een machtig economisch systeem en machtige gevestigde belangen. Het goede nieuws is, om Bernie Sanders te citeren: wanneer we ons verenigen in die strijd, is er niks dat we niet kunnen bereiken.

Sacha Dierckx is wetenschappelijk medewerker bij denktank Minerva en redacteur van het Minerva-boek ‘Klimaat en sociale rechtvaardigheid’



WELKE TOEKOMST VOOR ONZE MOBILITEIT?

Interview met Miguel Vertriest, beleidsmedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit

"Corona is een echte gamechanger: telewerken wordt de standaard, veel mensen herontdekken de fiets en de lokale winkels en ontspanningsmogelijkheden. Ik hoop dat we over tien jaar op deze periode terugkijken en zien dat corona vooral voor meer nabijheid heeft gezorgd". Miguel Vertriest, beleidsmedewerker bij Netwerk Duurzame Mobiliteit, is hoopvol, maar stelt tegelijk vast dat er nog veel werk aan de winkel is. De grote historische fout op vlak van ruimtelijke ordening, de kerktorenmentaliteit van de Vlaming en een fiscaal systeem dat de auto-afhankelijkheid alleen maar bevordert, zijn zaken die nog lange tijd roet in het eten kunnen gooien en vervoersarmoede voor bepaalde groepen in de hand werken. "De evolutie is traag, maar er zijn lichtpuntjes."

Met 20 jaar ervaring in het Vlaamse mobiliteitsbeleid, is Miguel de ideale gesprekspartner voor een wrap-up van de kansen en valkuilen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid anno 2020.

WAT IS HET NETWERK DUURZAME MOBILITEIT?

Als erkende koepel van mobiliteitsverenigingen verdedigt NDM de gezamenlijke belangen en ondersteunt en vertegenwoordigt ze haar leden, geeft richting aan het Vlaams mobiliteitsbeleid en coördineert de samenwerking in campagnes en projecten. Daarnaast is het Netwerk ook actief in de werkgroep mobiliteit van Transitienetwerk Middenveld.



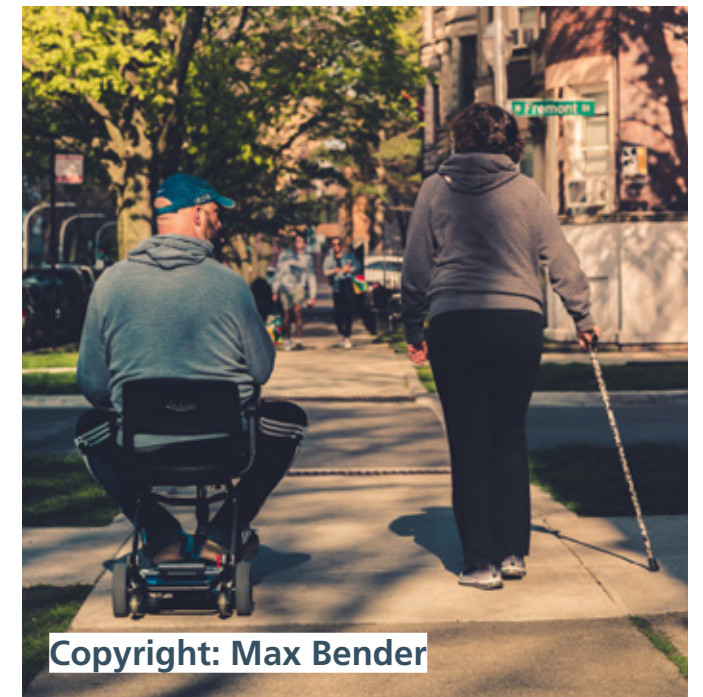
HISTORISCHE FOUTEN

De ambitie is hoog. "Met het Netwerk Duurzame Mobiliteit willen we duurzame mobiliteit de logische keuze van iedereen maken", vertelt Miguel.

"Uiteraard is dat geen simpele opdracht: een eerste uitgangspunt is dat iedereen voldoende toegang moet hebben tot mobiliteit: vervoersarmoede is een ernstig probleem dat moet aangepakt worden. Het kan niet zijn dat we mensen uitsluiten van mobiliteit. Maar tegelijkertijd is er ook een sterke economische kant aan het mobiliteitsverhaal. Denk maar aan woon-werkverkeer, goederenvervoer ... Alles kan steeds duurzamer, maar die evolutie gaat erg traag.", aldus Miguel.

Daarmee raakt Miguel meteen de kern van de zaak: heel wat van de huidige problemen moeten we terug zoeken in fouten die in het verleden zijn gemaakt, in combinatie met het gewoontegedrag van de Vlaming. "Vlamingen gaan in vergelijking met mensen uit andere landen niet snel verhuizen om dichterbij hun job te wonen", zegt Miguel. "Daarbovenop zien we dat nog veel mensen graag een landelijk gelegen vrijstaand huis willen, met een grote tuin. Maar op die manier nemen we met z'n allen een gigantisch bouwoppervlak in en creëren we onder andere een mobiliteitsprobleem. Combineer dat met onze grote historische fouten op vlak van ruimtelijke ordening - met bijhorende lintbebouwing en baanwinkels - en je hebt het perfecte recept voor een samenleving die heel erg auto-afhankelijk is."

Aan het verleden kunnen we niets meer veranderen, maar helaas worden nog steeds foute beslissingen genomen. "Denk maar aan het locatiebeleid, waar soms nog heel ondoordacht mee wordt omgesprongen. Het gebeurt al te vaak dat men beslist om pakweg de uitbreiding van een ziekenhuis niet meer in het centrum van de stad te voorzien, maar te verplaatsen naar de rand van de stad. Zo'n beslissingen brengen een nieuwe verkeersstroom op gang van zowel werknemers als patiënten.", vertelt Miguel. "Daarbovenop krijgen heel wat werknemers een salarisswagen. Daarmee verplicht je hen min of meer met de wagen naar het werk te gaan, zeker als die werkplek op een afgelegen locatie ligt."



Copyright: Max Bender

"Iedereen voldoende toegang moet hebben tot mobiliteit: vervoersarmoede is een ernstig probleem dat moet aangepakt worden. Het kan niet zijn dat we mensen uitsluiten van mobiliteit."

" Het gebeurt al te vaak dat men beslist om pakweg de uitbreiding van een ziekenhuis niet meer in het centrum van de stad te voorzien, maar te verplaatsen naar de rand van de stad. Zo'n beslissingen brengen een nieuwe verkeersstroom op gang van zowel werknemers als patiënten."

DE KOST VAN EEN STATUS QUO

Maar voor Miguel is het glas halfvol: doorheen de drempels ziet hij vooral kansen. “Een van de sleuteloplossingen die mobiliteit heel wat zou kunnen verduurzamen zit in kernverdichting”, zegt Miguel. “Door ervoor te zorgen dat je alle belangrijke diensten en voorzieningen in de kern van steden en dorpen voorziet, en tegelijk die kern verdicht door compacter te bouwen en geen vrijliggende gronden meer in te nemen in de stads- of dorpsrand, kun je het aantal verplaatsingen per auto drastisch doen dalen.”

Een verhaal dat enkel op lange termijn gerealiseerd zal worden, maar Miguel is stellig: niets doen is geen optie, het alternatief kost ons ook pakken geld. Niet alleen door de hogere kosten voor bijvoorbeeld het onderhoud van wegen, maar ook vanwege heel wat externe effecten. “Door het behouden van de huidige structuur zitten we met een grotere kost voor de sociale zekerheid door meer verkeersonveiligheid en luchtvervuiling, er is het effect op klimaat door de hogere CO₂-uitstoot, er zijn meer kilometers elektriciteitsnetwerk nodig, meer riolering, de vuilnisophaalwagens moeten veel meer kilometers rijden... . Neem al die externe effecten samen en je merkt dat die huidige ruimtelijke structuur ons elk jaar opnieuw miljarden kost.

“ Kernverdichting is een verhaal van lange termijn. Maar niets doen is geen optie: het alternatief kost ons ook pakken geld.



PROJECT ‘FIETSVRIENDINNEN’

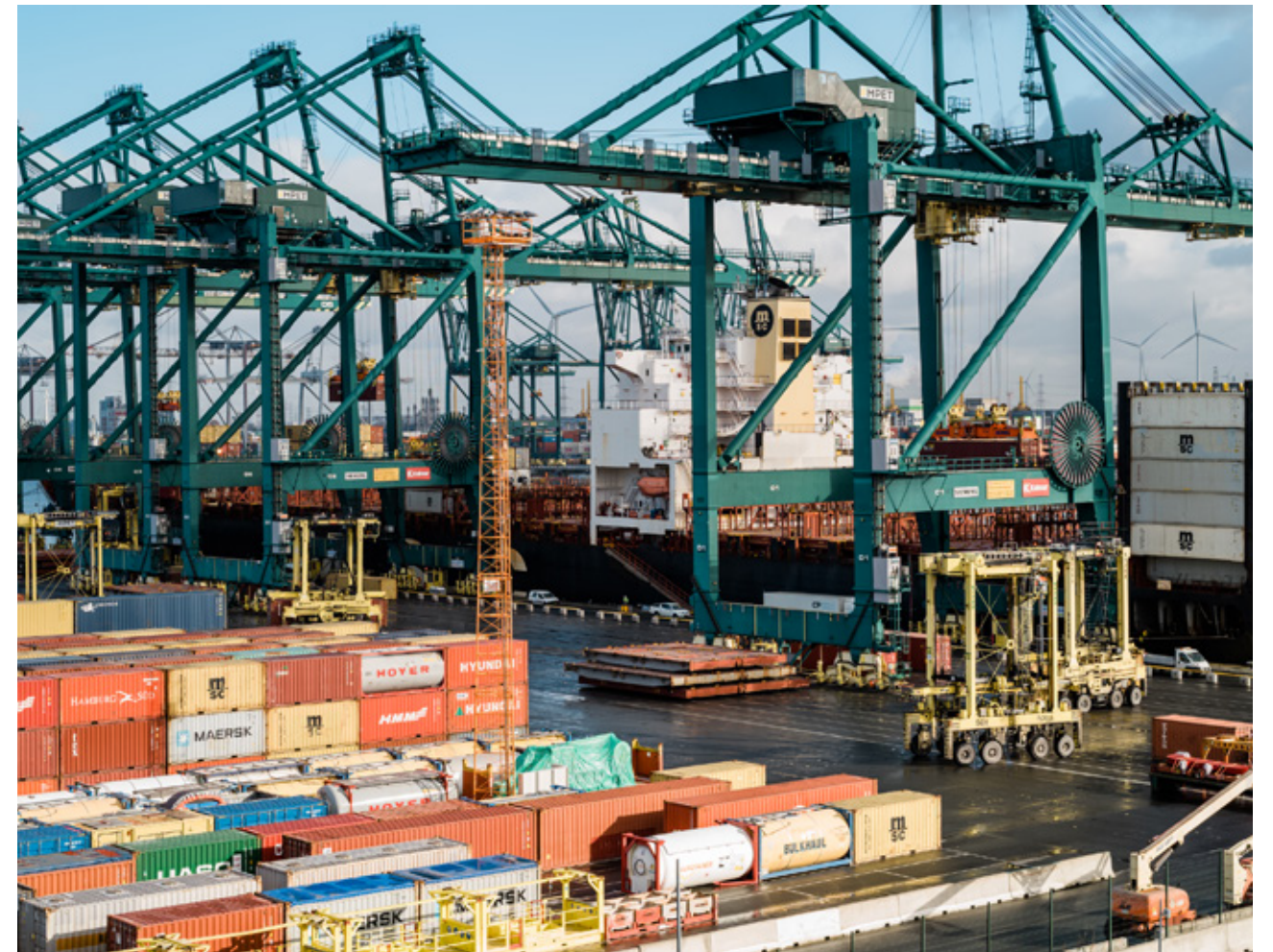
Mobiël 21, een van de leden van het Netwerk Duurzame Mobiliteit, organiseert al jaren het project ‘Fietsvriendinnen’. Met dit project wil Mobiël 21 vrouwen die niet in België geboren zijn ‘koppelen’ aan een autochtone vrouw die haar leert fietsen. Zo wint de beginnende fietser geleidelijk aan zelfvertrouwen en al fietsend worden ze fietsvriendinnen. Een mooi voorbeeld van mobiliteit als middel voor sociale inclusie: door samen te fietsen leert de vrouw met buitenlandse roots ook Nederlands en krijgt ze de kans om een netwerk op te bouwen.

LOCATIE ALS SLEUTEL VOOR EEN DUURZAMERE MOBILITEIT

Op vlak van locatiebeleid kan de overheid een meer sturende rol op zich nemen. Miguel: “Dat een Antwerpse havenarbeider die ‘s nachts werkt met de auto gaat werken kun je hem niet verwijten. Zo’n zaken zijn moeilijk op te lossen, en de externe effecten op bijvoorbeeld filevorming zijn eerder klein. Maar voor de inplanting van nieuwe bedrijven mag men best wat doordachter te werk gaan. De driejaarlijkse federale diagnostiek - een bevraging rond het woon-werkverkeer van bedrijven met meer dan 100 werknemers - maakt ons duidelijk dat de locatie van een bedrijf doorslaggevend is voor de keuze van het transportmiddel.

Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat nieuwe bedrijven die bijvoorbeeld aan een waterweg worden ingeplant - daardoor aangemoedigd door subsidies - ook bedrijven zijn die effectief gebruik maken van die waterweg voor het transport van hun goederen en/of de aanvoer van grondstoffen.”

“De locatie van een bedrijf is doorslaggevend voor het transportmiddel. Dat een Antwerpse havenarbeider die ‘s nachts werkt met de auto gaat werken kun je hem niet verwijten. Voor nieuw in te planten bedrijven is een doordacht locatiebeleid wel van essentieel belang: bereikbaarheid moet worden meegenomen in het verhaal.’



“De locatie van een bedrijf is doorslaggevend voor het transportmiddel. Dat een Antwerpse havenarbeider die ‘s nachts werkt met de auto gaat werken kun je hem niet verwijten. Voor nieuw in te planten bedrijven is een doordacht locatiebeleid wel van essentieel belang: bereikbaarheid moet worden meegenomen in het verhaal.’

HET BELANG VAN WOON- WERKVERKEER

Ontdek op onze website manieren en hulpmiddelen om het woon-werkverkeer te verduurzamen.

Meer info? Surf naar werkenmilieu.be/woon-werkverkeer of scan de **QR CODE**.



Ook aan vervoersarmoede wil het Netwerk Duurzame Mobiliteit werken. Via een bevraging van verschillende doelgroepen wil het Netwerk de verschillende soorten vervoersarmoede in kaart brengen. Miguel: "Het aanbieden van gratis openbaar vervoer aan een 65+-er op het platteland, zal die persoon niet uit de vervoersarmoede helpen als er geen aanbod aan openbaar vervoer in de buurt is. Daar is nog te vaak een mismatch tussen overheidsmaatregelen en het beoogde doel. Verschillende profielen vergen ook een andere aanpak. Iemand met een lichamelijke beperking heeft een andere vervoersnood en dus ook andere vervoersoplossing nodig dan de jongere in de stad. Met ons onderzoek willen we die verschillende profielen en noden in kaart brengen en met een aantal aanbevelingen naar het beleid stappen."

" Verschillende profielen vergen ook een andere aanpak. Iemand met een lichamelijke beperking heeft een andere vervoersnood en dus ook andere vervoersoplossing nodig dan de jongere in de stad.



MOBILITY AS A SERVICE

Tot slot hebben we het over een toekomstperspectief voor mobiliteit: wat kunnen we in de toekomst verwachten?

"Ik verwacht dat het concept *Mobility as a Service* - mobiliteit als dienst - verder opgang zal maken." Gedeelde mobiliteit, bijvoorbeeld een autodeelsysteem als cambio of Partago, is daar een voorbeeld van, maar Miguel ziet het breder: "Wie niet met de auto kan rijden heeft geen boodschap aan een deelwagen. We zullen steeds meer evolueren naar een systeem van vervoer op maat van elk individu. Dergelijke systemen bestaan al in de vorm van bijvoorbeeld de belbus of de Minder Mobielen Centrales. In de toekomst kunnen we ons zeker aan een uitbreiding van het concept verwachten, al is het nog koffiedik kijken hoe dit concreet zal vormgegeven worden."

AUTODEELPROJECT ROESELARE

Autodelen zit in de lift. Waar het verhaal vooral eerst in de grote steden aan belang won, zien we nu ook in kleinere steden meer en meer initiatieven ontstaan. Ook in het West-Vlaamse Roeselare zag men een opportuniteit: de stad beschikt over een extra wagen in het wagenpark, die gebruikt kan worden door de bewoners, met extra aandacht voor mensen in armoede. Het project is een samenwerking tussen Motena, stad Roeselare en sociale huisvestingsmaatschappij de Mandel.

"We zijn dit initiatief gestart op vraag van autodelen.net", vertelt Stijn Dusselier, maatschappelijk werker bij Motena (tot voor kort Zorgbedrijf Roeselare). "De stad leent de wagen uit aan ons, en wij staan in het voor het beheer. Iedereen die op een straal van anderhalve kilometer woont van de standplaats, kan de wagen gebruiken. Momenteel zijn er 8 gebruikers, waarvan er 4 zijn die de wagen vaak gebruiken, 4 andere personen gebruiken de wagen enkel in nood". Dat dergelijke kleinschalige initiatieven ook belangrijk zijn in de strijd tegen armoede bewijst het verhaal van Eric, die de wagen tweemaal per maand gebruikt om boodschappen te doen.

"Vroeger had ik een eigen wagen, waar torenhoge vaste kosten aan verbonden zijn, ook al staat de wagen stil. Dat ik kan bellen om de wagen te reserveren is ook een echte meerwaarde. Zelf heb ik geen internet of smartphone, en bij veel andere autodeelsystemen is dat wel een vereiste om te kunnen reserveren."

Bovendien hebben mensen die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming bij de mutualiteit, zoals Eric, in Roeselare recht op een zogenaamde 'vrijtijdspas'. Wie zo'n pas heeft, krijgt ook korting bij het autodeelproject. In dat geval betaal je een abonnement van 10 euro per jaar, 30 cent per kilometer, 50 cent per uur en een waarborg van 35 euro. Zonder vrijtijdspas betaal je 1 euro per uur en 70 euro waarborg.

"Ondanks de korting via de vrijtijdspas zien we toch dat de kostprijs voor sommigen helaas toch vaak nog een drempel is. Zo hadden we onlangs iemand die de wagen heel vaak gebruikte en toch facturen had van zo'n 200 euro per maand. Dat is nog steeds minder dan alle kosten die aan een eigen wagen verbonden zijn, mocht je alles per maand verrekenen, maar voor mensen in armoede is 200 euro per maand toch heel veel geld", aldus Stijn.



Lokale politici bij de opstart van het autodeelproject in Roeselare.



MEER INFO OVER AUTODELEN?

Op de website van autodelen.net vind je meer informatie over de verschillende mogelijkheden van autodelen. Zowel voor particulieren als voor bedrijven. Ook op onze blog leggen we de diverse mogelijkheden uit. Wil je 100% elektrisch en coöperatief autodelen? Bekijk zeker de website van burgercoöperatie Partago: www.partago.be

CORONA ALS ONVERWACHT KATALYSATOR VAN DUURZAME MOBILITEIT?

Verder verwacht Miguel ook een en ander van onze collectieve gedragsverandering door de coronapandemie. "Op vlak van thuiswerken heeft corona ons 10 jaar in de toekomst gekatapulteerd. We stappen met z'n allen ook vaker op de fiets omdat er meer nabije verplaatsingen zijn. We ontdekken terug de ontspanningsmogelijkheden in de eigen omgeving in plaats van verre citytrips. We herontdekken lokale voorzieningen, winkels en parken. Ik hoop en denk dat die focus op het lokale minstens voor een stuk zal blijven."

Maar uiteraard zijn er ook op vlak van mobiliteit nadelen aan de pandemie: "Vooral het openbaar vervoer krijgt klappen.", vervolgt Miguel. "Mensen voelen zich veiliger in de eigen wagen, en vanwege de verminderde files door het vele thuiswerk wordt de auto terug een aantrekkelijk alternatief voor wie zich voor zijn of haar job toch moet verplaatsen."

Toch blijft Miguel hoopvol: "Telewerken is alvast een blijvertje: ook uit bevestigingen bij werkgevers blijkt dat men hier in de toekomst - los van corona - meer op wil inzetten. Ik hoop dat we binnen tien jaar de dichte mobiliteit en de lokale voorzieningen en vrijetijds mogelijkheden definitief in ons hart gesloten hebben."

**Thijs Calu, Stafmewerker
projecten en communicatie**



Copyright: Andrew-donovan Valdivia

ONTGROEIEN OM TE BLOEIEN: EEN SOCIAAL-RECHTVAARDIGE TRANSITIE

De coronapandemie leert dat samenlevingen en economieën deel uitmaken van het planetaire ecosysteem en dat we niet langer blind kunnen blijven voor onze ecologische impacts. Menselijke activiteiten zoals onduurzame consumptie en het ontwrichten van ecosystemen zijn immers de onderliggende oorzaken die het risico op een pandemie doen toenemen¹. De huidige coronacrisis illustreert dat economieën niet zonder groei kunnen, maar verdere groei op een eindige planeet zal de klimaat- en ecologische crisis verder aanwakken. We staan voor een groei-dilemma. Enerzijds is groei in de huidige omstandigheden onhoudbaar door stijgende milieukosten, toenemend grondstoffenverbruik en ongelijkheden in welzijn. Anderzijds is een economische inkrimping onstabiel in de huidige vorm doordat een dalende consumptie uitmondt in een hogere werkloosheid, waardoor de recessie verergert². Sommigen smeden relanceplannen om de economie spoedig weer te laten groeien, terwijl deze crisis volgens anderen net kansen biedt om de economie te herontwerpen zodat ze zorgt voor mens en planeet. De ontgroeibeweging wil de economie en samenleving heroriënteren in de richting van welzijn, rechtvaardigheid en duurzaamheid om zo te bloeien zonder groei. Coronacrisis of niet: het is nooit een slecht moment om de economie op een eerlijke, sociaal rechtvaardige en duurzame wijze te transformeren.



1 IPBES (2020) Workshop Report on Biodiversity and Pandemics of the Intergovernmental Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. Daszak, P., das Neves, C., Amuasi, J., Hayman, D., Kuiken, T., Roche, B., Zambrana-Torrel, C., Buss, P., Dundarova, H., Feferholtz, Y., Foldvari, G., Igbino, E., Junglen, S., Liu, Q., Suzan, G., Uhart, M., Wannous, C., Woolaston, K., Mosig Reidl, P., O'Brien, K., Pascual, U., Stoett, P., Li, H., Ngo, H. T., IPBES secretariat, Bonn, Germany, DOI:10.5281/zenodo.4147317

2 Jackson, T. (2010). *Welvaart zonder groei. Economie voor een eindige planeet*. Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel.

ONTGROEI IS BROODNODIG

Groefanaten zien in de huidige economische crisis het bewijs dat ontgroeï (degrowth) niet haalbaar is. Toch is het belangrijk om te beklemtonen dat een recessie niet is wat de ontgroeï-beweging voor ogen heeft. Ontgroeï is namelijk geen recessie, maar is iets helemaal anders: “Ontgroeï contesteert de groeihegemonie en roept op tot een democratisch geleide herverdelende inkrimping van productie en consumptie in geïndustrialiseerde landen als middel om ecologische duurzaamheid, sociale rechtvaardigheid en welzijn te bereiken.”³

Het feit dat ontgroeï zal leiden tot een inkrimping van het bruto binnenlands product (bbp) hoeft niet problematisch te zijn aangezien het bbp een slechte graadmeter is voor het maatschappelijk welzijn⁴. Desondanks blijven beleidsmakers halsstarrig vasthouden aan groei: de Europese Commissie bijvoorbeeld kadert de Green Deal in een nieuwe groeistrategie⁵.

Om duurzaamheid te bereiken zouden we beter breken met groei, inclusief ‘groene’ groei. Aangezien de rijksten verantwoordelijk zijn voor de grootste milieu-impacts⁶, kan een productie- en consumptievermindering in de rijkste landen niet alleen helpen om de druk op de planeet te verlichten maar ook om beter te verdelen wat er binnen planetaire grenzen voor handen is onder huidige en toekomstige generaties.

Ontgroeï is eveneens noodzakelijk om de klimaatcrisis aan te pakken. Rijke landen dienen voor ontgroeï-strategieën te kiezen om de risico's op een gevaarlijke klimaatverstooring van meer dan 2°C⁸ te vermijden⁷. Groene groei, daarentegen, is een bijzonder risicovolle strategie aangezien het hoogst onwaarschijnlijk is om de emissies voldoende snel te laten dalen om de klimaatopwarming te beperken tot 2°C. Hiernaast is het cruciaal om niet blindelings groene groei na te jagen, maar om werk te maken van een rechtvaardige duurzaamheidstransitie door in te zetten op ondersteunende sociale maatregelen zoals een kortere werkweek, baanzekerheid en een vermogensbelasting om te vermijden dat de ongelijkheid en werkloosheid toenemen⁹.

3 Demaria, F., Schneider, F., Sekulova, F., & Martinez-Alier, J. (2013). ‘What is Degrowth? From an Activist Slogan to a Social Movement’. *Environmental Values*, 22, 191-215.

4 <https://www.sampol.be/2018/05/laat-bbp-groei-varen-als-economisch-kompas>

5 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1576150542719&uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>

“ Het feit dat ontgroeï zal leiden tot een inkrimping van het bruto binnenlands product (bbp) hoeft niet problematisch te zijn aangezien het bbp een slechte graadmeter is voor het maatschappelijk welzijn.

“ Groene groei, daarentegen, is een bijzonder risicovolle strategie aangezien het hoogst onwaarschijnlijk is om de emissies voldoende snel te laten dalen om de klimaatopwarming te beperken tot 2°C.

HOE KUNNEN WE ONTGROEIEN?

Deze argumenten illustreren het belang van een rechtvaardige Green Deal zonder groei¹⁰. De hamvraag is natuurlijk: ‘Hoe kunnen we op een sociaal duurzame wijze ontgroeien?’ De volgende steunpilaren zetten ons alvast op weg naar een rechtvaardige transitie.

1. Een vierdaagse werkweek

Om ontslagen te vermijden en werk beter te verdelen onder alle werkwilligen, kunnen we dankzij een kortere werkweek beter uit deze coronacrisis komen. Deze maatregel komt het welzijn ten goede van de werklozen doordat ze niet langer uitgesloten worden van formele werkgelegenheid. Een collectieve arbeidsduurvermindering zou ook helpen om problemen zoals overwerkt zijn, onnodige en vervuilende consumptie en een gebrek aan tijd voor duurzame en gezonde levensstijlen en eetpatronen, tegen te gaan. Verder zou deze bevrijde tijd het mogelijk maken voor mensen om meer vrije tijd te hebben, vrijwilligerswerk te doen, zorg te dragen voor mens en natuur wanneer beleidsmakers het laten afweten, te (moes)tuinieren, de groei-economie, fossiele-brandstoffenindustrie en het kapitalisme te ontmantelen, meer lokaal te kopen en onze boeren, zelfstandigen en kringwinkels te ondersteunen en te participeren in burgerraden over een rechtvaardige ecologische transitie en zo de democratie te versterken. Er is immers heel wat werk aan de winkel – waarvoor we niet noodzakelijk betaald worden.

2. Baanzekerheid

Naast een kortere werkweek, is een meer actieve rol nodig van de overheid om mensen in door de crisis getroffen en/of vervuilende sectoren te helpen om via heropleidingen de overstap te maken naar de sectoren van de toekomst. Als we het echt menen om klimaatchaos binnen de perken te houden, dan zal er ongetwijfeld een pak minder tewerkstelling zijn in de automobielsector en luchtvaartsector, maar de tewerkstelling kan evenwel toenemen in het openbaar vervoer en het nachttreinvervoer. Helaas kozen overheden niet voor een rechtvaardige transitie van de luchtvaartsector wanneer ze Europese luchtvaartmaatschappijen, enkele van de grootste Europese vervuilers, voor 33 miljard euro aan staatsteun kregen zonder bindende milieuvorwaarden¹¹ (zie ook ‘Luchthavens als transport hub van de toekomst?’ op p. 36).

Een andere belangrijke taak voor een toekomstgerichte overheid is om mensen die geen baan vinden baanzekerheid te bieden door op te treden als laatste werkgever. Zo kan de overheid meteen sociale en ecologische problemen aanpakken¹². De overheid kan deze garantie gebruiken om mensen te werk te stellen om bijvoorbeeld ecosystemen te beheren en herstellen, gezondheid en zorg te stimuleren of mensen te informeren over onze planetaire crisistoestand. Via deze werkzekerheid zouden we bovendien mensen emanciperen om van baan te veranderen indien mensen hun werk te vervuilend, te weinig kwaliteitsvol of zinvol vinden.



3. Klimaatrechtvaardigheid

Aangezien de 10%¹³ rijksten ter wereld tussen 1990 en 2015 verantwoordelijk waren voor meer dan de helft van de mondiale emissies en de armste helft voor nog geen 10%, zou het rechtvaardig zijn om eerst en vooral de rijksten de grootste inspanning te laten leveren om fors hun emissies te reduceren. Aangezien rijke landen een hogere emissieverantwoordelijkheid hebben en billijkheid een centraal uitgangspunt vormt van het klimaatakkoord van Parijs, dienen geïndustrialiseerde landen hun emissies jaarlijks met meer dan 10% te reduceren en hun energiesysteem tegen 2035 à 2040 volledig koolstofarm te maken¹⁴. Een burgerforum kan de prioriteiten bepalen om te garanderen dat deze ambitieuze transitie eerlijk verloopt. Hiernaast is het noodzakelijk om het subsidiëren van fossiele brandstoffen en vervuilende industrie zoals de luchtvaart te stoppen.

“ Aangezien de 10% rijksten ter wereld tussen 1990 en 2015 verantwoordelijk waren voor meer dan de helft van de mondiale emissies en de armste helft voor nog geen 10%¹⁵, zou het rechtvaardig zijn om eerst en vooral de rijksten de grootste inspanning te laten leveren om fors hun emissies te reduceren.

6 Wiedmann, T., Lenzen, M., Keyßer, L.T., & Steinberger, J.K. (2020). Scientists' warning on affluence. *Nat. Comm.*, 11, 3107.

7 <https://kevinanderson.info/blog/avoiding-dangerous-climate-change-demands-de-growth-strategies-from-wealthier-nations/>

8 Hickel, J., & Kallis, G. (2019). Is green growth possible. *New Political Economy*, DOI:10.1080/13563467.2019.1598964.

9 D'Alessandro, S., Cieplinski, A., Distefano, T., & Dittmer, K. (2020). Feasible alternatives to green growth. *Nature Sustainability*, <https://doi.org/10.1038/s41893-020-0484-y>

10 <https://www.knack.be/nieuws/belgie/een-rechtvaardige-green-deal-zonder-groei/article-opinion-1596099.html>

11 <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change/bailout-tracker>

12 B.J. Unti (2015), 'Job guarantee.' In: G. D'Alisa, F. Demaria & G. Kallis (eds.), *Degrowth: a vocabulary for a new era*. London: Routledge, pp. 172-174.

13 <https://www.oxfam.org/en/research/confronting-carbon-inequality>

14 Anderson, K., Broderick, J.K., & Stoddard, I. (2020). A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Paris-compliant pathways. *Climate Policy*, DOI: 10.1080/14693062.2020.1728209

15 <https://www.oxfam.org/en/research/confronting-carbon-inequality>

4. Een maximuminkomen en maximumvermogen

Na de financiële crisis volgde een drastische besparingspolitiek om de begroting ‘gezond’ te maken. Nu gaan er stemmen op om de rijksten de coronacrisis te laten betalen door tijdelijk de grootste inkomens en vermogens aan te spreken. Verder wordt na de coronacrisis groei opnieuw verwelkomd om de tekorten en schulden beheersbaar te houden. Aangezien inzetten op groei niet langer een optie is en de klimaat- en sociale crisis zullen blijven woeden na de coronacrisis, is het aangewezen om permanent meer rechtvaardige spelregels uit te tekenen. Een burgerforum kan soelaas bieden om op een democratische manier een maximuminkomen en maximumvermogen te bepalen en zo middelen te (her)verdelen. Hiernaast is het van belang om belastingontwijking en -ontduiking van de allerrijksten en multinationals te stoppen.

5. Basisinkomen en universele basisdiensten

Tot slot, is het ook nodig om de euro te democratiseren. Een debat dringt zich op over hoe we geld creëren en in de economie injecteren. Als antwoord op de coronacrisis, pompt de Europese Centrale Bank (ECB) miljarden in de economie. Tot en met juni 2021 zal de ECB voor 1.350 miljard euro uitstrooien over de financiële markten¹⁶. Dit geld helpt vooral om de financiële markten te stutten maar vindt minder ingang naar de echte economie. De beurzen en aandeelhouders floreren, terwijl de reële economie op apegapen ligt, mensen aanschuiven bij voedselbanken en de horeca, zorg en cultuursector klappen krijgen. Het is een kwestie van prioriteiten en keuzes.

Het zou rechtvaardiger zijn om burgers een bankrekening te geven bij de ECB en hier rechtstreeks geld op te storten dat de ECB in de economie pompt in de vorm van een basisinkomen. Positive Money Europe stelt voor om elke burger in de eurozone 1.000 euro te geven om de coronacrisis te bezweren¹⁷. Indien de 1.350 miljard euro die de ECB zal injecteren, billijk verdeeld zou worden onder de inwoners van de eurozone, zouden we zelfs 3.947 euro op onze rekening kunnen bijschrijven. (Deze som is meer dan voldoende voor elk Europees gezin om bijvoorbeeld zonnepanelen te installeren.) Zo’n basisinkomen zou de echte economie stimuleren en voor werkgelegenheid zorgen. Dit basisinkomen kan ook de vorm aannemen van universele basisdiensten zoals gratis gezondheidszorg, onderwijs, voedsel, openbaar vervoer en huisvesting¹⁸ zodat mensen in hun basisbehoeften kunnen voorzien. Stel je voor dat we van geld een publieke grondstof maken die de burgers (en planeet) dient!

“ Tot en met juni 2021 zal de ECB voor 1.350 miljard euro uitstrooien over de financiële markten, als antwoord op de coronacrisis. Indien dat geld billijk verdeeld zou worden onder de inwoners van de eurozone, zouden we 3.947 euro op onze rekening kunnen bijschrijven. Deze som is meer dan voldoende voor elk Europees gezin om bijvoorbeeld zonnepanelen te installeren.

¹⁶ <http://redgreenandblue.org/2020/06/28/pouring-billions-fossil-fuel-industry-eus-central-bank-accused-playing-firefighter-arsonist/?fbclid=IwAR3VJ8bI7v0FI5A3M4d5ebYf5vaBKylmFHVhpL2a8-B2SN8zEMHZuWuCRc>

¹⁷ <https://www.positivemoney.eu/2020/03/helicopter-money-covid19-report/?fbclid=IwAR1s5DLy55INmSsp5sr7P2F9O1iYkcfVRgVg9PlnVT3eta4bpx9lwTRVwH0>

¹⁸ S. Alexander (2015), ‘Basic and maximum income.’ In: G. D’Alisa, F. Demaria & G. Kallis (eds.), *Degrowth: a vocabulary for a new era*. London: Routledge, p. 146-148. IGP (2017). *Social prosperity for the future. A proposal for Universal Basic Services*. Social Prosperity Network Report, 2017. London: IG.

ONTGROEIEN OM BINNEN PLANETAIRE GRENZEN RECHTVAARDIG TE BLOEIEN

Deze sociaal rechtvaardige maatregelen zijn nodig om de economie en samenlevingen te laten bloeien zonder groei. Helaas lijkt het voor vele economen en beleidsmakers gemakkelijker om zich het einde van een levensondersteunende planeet in te beelden dan om de groei-economie vaarwel te zeggen. Toch is het einde van de groei geen ramp, een verderzetting van oneindige economische groei op een eindige planeet daarentegen... Het is tijd om af te kicken van onze groeiverslaving. Ontgroeien, is de beste garantie om een toekomst te creëren waar welzijn, sociale rechtvaardigheid en ecologische duurzaamheid centraal staan. Als we het menen om morgen rechtvaardig vorm te geven, dan beginnen we vandaag nog met het creëren van een economie die zorgt voor mens en planeet. Waar wachten we op?

Deze tekst is gebaseerd op een herwerkte versie van een bijdrage die eerder verscheen in de Zomerreeks 2020: #BeterNaCorona van Samenleving & Politiek.

Jonas Van der Slycken (@Ecol_Economist) werkt aan een doctoraat in de Ecologische Economie aan de vakgroep Economie (Universiteit Gent) over alternatieve welvaartsindicatoren die verder kijken dan groei van het bruto binnenlands product, door rekening te houden met de sociale en ecologische aspecten van welvaart.



**JONAS VAN
DER SLYCKEN**

Ontdek de donuteconomie van Kate Raworth

Vanuit het idee dat ‘één beeld meer zegt dan 1.000 woorden’ ging de Britse econome Kate Raworth op zoek naar een visuele voorstelling van hoe volgens haar de ‘economie van de 21ste eeuw’ er moet uitzien. Ze kwam uit bij... een donut. Dit model vormt ook de basis van onze organisatievisie.

Wil je hier meer over lezen? Ga naar bit.ly/donuteconomie_raworth of scan de QR CODE.



Statiegeld!

Ook **Arbeid & Milieu** zegt:



Foto: Freepik.com