

Beleid gericht op duurzaam ondernemen: het stimuleren van systeeminnovatie. Vragen bij economische expansiesteun voor Ford.¹

Zowat een week geleden ben ik wakker geworden bij het bericht dat gouverneur Hilde Houben-Bertrand van Limburg voorstelde na te denken over een toekomst zonder Fordfabrieken in België. Onmiddellijk kreeg ze de hele goegemeente over zich heen. Men sprak schande over dit voorstel en gezien haar protocollaire functie vroeg ik me af of ze in de komende weken en maanden nog wel ‘onder de mensen’ zou durven komen. Maar nu, enkele dagen later, is het terug business-as-usual. De echo van haar uitspraak wordt overdonderd door forse verklaringen over een toekomst mét Ford in België.

Dat vind ik jammer. Want zelf heb ik me al de bedenking gemaakt dat deze uitspraak meer aandacht verdient. En hier en daar in mijn omgeving, wanneer ik voorzichtig de uitspraak van de gouverneur herhaal, dan hebben mensen daar begrip voor. Weliswaar zeer voorzichtig, om ook de goegemeente niet over zich heen te krijgen. Tot in de loop van de week, een keerpunt, zo dacht ik: een hoofdredacteur van een krant had zich druk gemaakt over het showtoneel in de vergadering van de gemengde kamercommissie Economie en Sociale Zaken. De eminente heren en dames hitsten elkaar blijkbaar op. Niet verwonderlijk natuurlijk. Zo zijn we dat ook wel gewoon in de Belgische politiek. Als het gaat over de iets verdere toekomst. Een sereen en diepgaand debat over een visie op lange termijn, daar heeft de media niks aan. Om maar één voorbeeld te geven. Van Cancùn liggen de mensen niet wakker, nietwaar?

Terug naar die hoofdredacteur. Hij noemde gouverneur Hilde Houben-Bertrand “... als enige realist genoeg om in te zien dat de tijd van de grote industrie in Vlaanderen aan zijn eindcyclus begonnen is ...”. Hij voegde eraan toe: “... een economisch weefsel is geen statisch en onveranderlijk gegeven.” Inderdaad. Ook niet in België/Vlaanderen. Een samenleving ontwikkelt zich sociaal en economisch temidden van een leefmilieu, gestuurd door vormen van politieke organisatie. Bovendien wordt de maatschappij op een bepaalde plaats in een bepaalde tijdsperiode samengehouden door haar culturele eigenheid. “Het is een veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften.”

En daarmee kom ik op het concept van ‘duurzame ontwikkeling’, dat in de tweede helft van de jaren ’80 door de toenmalige Noorse Premier, mevrouw Gro Harlem Brundlandt, werd neergeschreven in haar rapport ‘Onze Aarde Morgen’. Misschien kan ik in het licht van Ford hier toch even kort op ingaan, om dan terug te keren tot de analyse van de hoofdredacteur

Vanuit het oogpunt van duurzame ontwikkeling moeten stevast drie dimensies in het oog worden gehouden: de economische, de sociale en de ecologische dimensie. Over het sociale en economische luik is er de voorbije dagen al heel wat geschreven. Toch ben ik juist daarover nog verwonderd. Laat mij beginnen bij de economische theorie in een volmaakte en vrijgemaakte markt. Die stelt dat productie best daar plaatsgrijpt waar het comparatieve voordeel het grootst is. Blijkbaar is dat niet in België. We kregen de voorbije dagen talloze redenen voorgeschoteld: te hoge loonkosten, te weinig flexibiliteit, te complexe regelgeving, enz. Feit is dat het opzoeken van het grootste comparatieve voordeel weliswaar gebeurt in een grotendeels vrijgemaakte markt, maar niet in een volmaakte markt. Het respecteren van

¹ Dit opiniestuk is niet verschenen in de media.

sociale rechtvaardigheid én ecologische draagkracht gelden niet overal op dezelfde ‘strenge’ manier als in België/Vlaanderen. Deze kosten worden dan ook niet overal – gedeeltelijk - geïnternaliseerd. Maar dit is een discussie die in Cancún moest worden gevoerd én daar liggen de mensen niet wakker van, zoals we allemaal zouden moeten weten. In een volmaakte en vrijgemaakte markt wordt bovendien overproductie afgestraft. Maar ingrijpen kan wellicht niet. De vrije markt, nietwaar? Waarom wordt dan toch nog gegoocheld met 50 miljoen EURO belastingsgeld als economische steun aan een multinational? Enz.

En dan het sociale luik. Het niet of te weinig meerekenen van de sociale kosten elders in de wereld in vergelijking met België, daar heb ik het al over gehad. Waarover ben ik nog verwonderd? Over werk? Ik ben het ermee eens: dat moet er zijn. Over arbeidsorganisatie en welzijn op het werk misschien? Als ik de stapels rapporten van arbeidssociologen lees over de sociale gevolgen van werk in grote bedrijven, zowel voor het individu als voor de familie en de vrienden, dan zijn er redenen te over om zich zorgen te maken. Hopelijk heeft de Conferentie over Werkgelegenheid zich niet alleen gebogen over de toekomst én de vraag “Hoe 200 000 jobs te creëren?”, maar ook over het heden, de invulling van de huidige jobs. Trouwens de ‘hoe’ vraag op de conferentie schept de verwachting dat het niet alleen over het aantal jobs gaat, maar ook over de kwaliteit van het werk. Gaat hier ook 50 miljoen EURO aan worden besteed?

De ecologische dimensie van duurzame ontwikkeling. Mij komt het voor dat niemand daar iets zinnigs durft over zeggen. Nochtans lees ik in het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen 2002 (MIRA 2002) dat ‘verkeer & vervoer’ verantwoordelijk is voor 22 % van de totale milieudruk én de industrie zelf ook voor een kwart? De auto-industrie heeft natuurlijk het nadeel dat ze bijdraagt tot beiden: wanneer wagens worden geproduceerd belasten ze het milieu, wanneer de wagens rijden belasten ze opnieuw het milieu. Nog cynischer wordt het, wanneer ik een vergelijking maak met dat andere netelige dossier: het Kyoto-protocol en de lastenverdeling bij de uitstoot van broeikasgassen. “De emissies van broeikasgassen door personenvervoer blijft daarentegen stijgen en houdt ongeveer gelijke tred met de evolutie van de personenkilometers en het BBP.”, wordt in MIRA 2002 geschreven. Meer dan driekwart van dat personenvervoer wordt afgelegd met de wagen. (Merk op dat de hoopvolle tekenen over het halen van de Kyoto-norm niet betekenen dat er geen verdere inspanningen zullen moeten gebeuren: de vermindering met 7,5 % is maar een eerste stap in een lange weg.) En dan kunnen nog andere milieu- en gezondheidsproblemen worden toegerekend aan personenvervoer met de wagen: vorming van ozon, verspreiding van kankerwekkende deeltjes, enz. Bijgevolg alweer de vraag waarom 50 miljoen EURO investeren in goederen en productie die milieu en gezondheid belasten? *Sensu strictu* om het behoud van jobs waarover toch steeds meer twijfel rijst? Waar is de creativiteit en verantwoordelijkheidszin, en niet enkel van de regeringen of vakbonden, om zo'n budget te reserveren voor projecten die Limburgers, nu en volgende generaties een blik op een duurzame toekomst geven? Ik kom hierop terug.

Terug naar die hoofdredacteur. Hij schrijft dat we al meer dan een decennium aan het evolueren zijn naar een dienstenmaatschappij én dat we daarin moeten investeren. Dat zei een vorige premier ook al. Maar wat betekent dat? Dat China, Brazilië, ... het industrieterrein van België wordt? Dat we ons niks aantrekken van de sociale onrechtvaardigheid en ecologische overbelasting in die landen? Dat wij ons wel met de sociaal en ecologisch vriendelijke dienstensector zullen bezighouden? Ik meen dat het niet zo eenvoudig is. De verschuiving van productie naar dienstverlening moet immers op (minstens) twee verschillende manieren worden ingevuld. Enerzijds is er inderdaad de verschuiving van productie naar diensten.

België én andere ‘geïndustrialiseerde landen’ zullen in de toekomst minder producten uitvoeren én meer invoeren ten behoeve van de eigen consumptie. Cijfers tonen aan dat deze tendens al een tijdje aan de gang is. Anderzijds blijft de noodzaak bestaan om (gedeeltelijk) in de eigen behoeften te kunnen voorzien: voeding, huisvesting, gezondheidszorg, recreatie. Ook communicatie, vervoer van personen en goederen, enz. Maar dan wel passend binnen een kader van duurzame ontwikkeling.

Dit laatste betekent het voorbereiden van drastische veranderingen in onze samenleving over een termijn van jaren. Dit gaat niet alleen over kleine ingrepen tot optimalisatie. Deze moeten morgen reeds worden uitgevoerd. Dit gaat ook niet alleen over het herontwerpen van producten. Dit moet volgend jaar al een feit zijn. Het gaat wel over systeeminnovatie met aandacht voor economische ontwikkeling, sociale rechtvaardigheid en ecologische draagkracht. Dit is noodzakelijk om te voorzien in onze behoeften én die van onze kinderen. In Nederland is men daar al jarenlang mee bezig. Misschien wel geïnitieerd vanuit het milieudepartement, nu geleid door het Ministerie van Economische Zaken. Hiervoor werd in het voorbije decennium meer dan 50 miljoen EURO steun voor opzij gezet in Nederland. Ook in andere buurlanden wordt dezelfde tendens waargenomen. Vroeg of laat zullen zij klaar zijn om de resultaten van die volgehouden inspanningen te exporteren naar België/Vlaanderen. En die import moet dan betaald worden. Dus. Waarop wachten de verantwoordelijken in België/Vlaanderen om andere comparatieve voordelen te creëren? Moet de economische expansiesteun niet alleen daarvoor worden aangewend i.p.v het ondersteunen van rationalisering? Studies wijzen immers uit dat de ontwikkeling van sectoren die hun producten optimaliseren en herontwerpen vanuit het oogpunt duurzame ontwikkeling zelfs in meer jobs uitmondten. Bij systeeminnovatie worden mens en milieu ook beter.

Laat ik duidelijk zijn. Wat er gebeurt bij Ford is erg. Sociale drama’s worden veroorzaakt door de duizenden mensen die hun werk verliezen. Vraag is of dit juist niet mede het gevolg is van de korte termijnvisie die sedert jaar en dag wordt gehanteerd, zowel bij overheid als bedrijfsleven. Zij moeten hun verantwoordelijkheid nemen om dat sociale leed te verlichten op korte termijn. Maar juist ook daarom moet meer aandacht gaan naar de uitspraak van een verantwoordelijke die de moed had om – zonder misschien zelf de bredere context te beseffen – op de noodzaak te wijzen veranderingen voor te bereiden op de (middel-)lange termijn. Het werd haar niet in dank afgenomen. Ten onrechte zoals die hoofdredacteur stelde en beide krijgen mijn steun. Welke beleidsverantwoordelijken volgen met woord én daad?

Gent, 10 oktober 2003

Bernard MAZIJN

Centrum voor Duurzame Ontwikkeling – Universiteit Gent
Poel 16, B-9000 Gent
Tel. + 32 9 264 82 10; Fax + 32 9 264 83 90
Email cdo@ugent.be; Website <http://cdonet.ugent.be>