

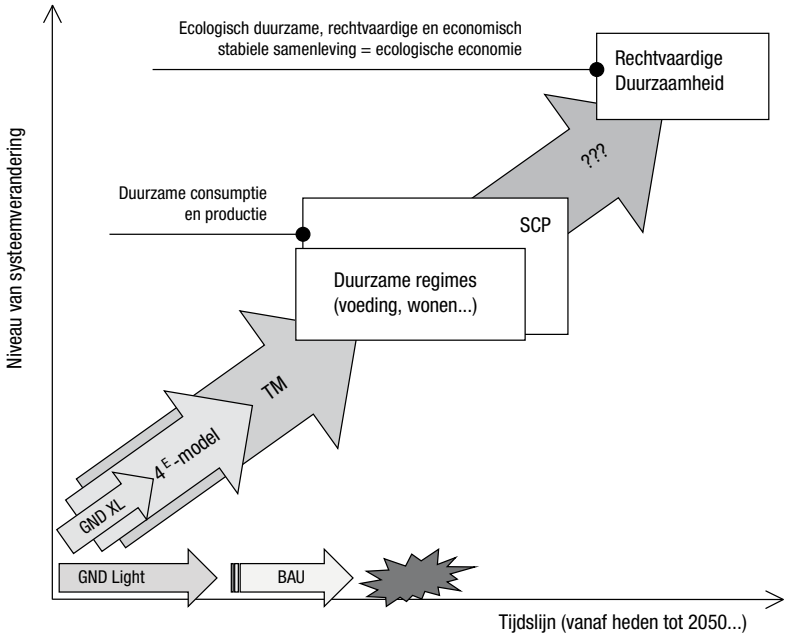
9 CHANGE OR BE CHANGED

‘De toekomstige generaties zullen een hard oordeel vellen over een generatie die keek naar het bewijsmateriaal over de opwarming van de Aarde, de gevolgen begreep en alsnog doorging op een pad dat miljoenen van ’s werelds meest kwetsbare mensen veroordeelde tot armoede en dat toekomstige generaties blootstelde aan het risico van een ecologische ramp.’
(UNDP, 2007: 8)

Radicaliteit en pragmatisme hoeven niet elkaars tegengestelden te zijn, op voorwaarde dat de pragmatische keuzes die we nu maken te rijmen zijn met een radicale visie op lange termijn. In dit boek hanteerden we het concept ‘metatransitie’ om aan te geven dat we op lange termijn (50 jaar en meer) moeten evolueren naar een ‘radicale’ omwenteling van het westerse economische model. Om dit doel te bereiken, stelden we een gefaseerde strategie voor (zie ook Tabel 1.1 en Tabel 3.2).

Deze richt zich allereerst op de laaghangende vruchten (type 1-problematiek) om vervolgens deeltransities op gang te brengen in de meest relevante sociotechnische regimes (mobiliteit, voeding, reizen en wonen). Deze deeltransities vormen op hun beurt de basis voor een algemene transitie naar duurzame consumptie en productie (type 2-problematiek).

De volgende, ongetwijfeld nog veel moeilijkere stap is die van de metatransitie naar een wereldwijd model van rechtvaardige duurzaamheid (type 3-problematiek). Dit is een samenleving die ecologisch duurzaam, sociaal rechtvaardig én economisch stabiel is. In Hoofdstuk 3 beschreven we deze kernonderdelen in meer detail. In tegenstelling tot type 1- en type 2-problemen bestaat er geen gekend veranderingsmodel voor deze metatransitie (zie ook Tukker e.a. (red.), 2008) (Figuur 9.1). Dit wordt een zoektocht die op grote weerstand zal botsen. De vanzelfsprekendheden ter discussie stellen is namelijk niet vanzelfsprekend. Toch is dat precies wat we moeten doen. Zoals Peter Victor (2008b) aangeeft, is dit *‘better done by design than by disaster’*.



Figuur 9.1 Schematisch overzicht van de verschillende duurzaamheidsuitdagingen, gekoppeld aan de beschikbare oplossingsmodellen (GND (XL) = *Green New Deal* (Extra Large), TM = *transiemanagement*, SCP = *Sustainable Consumption and Production*, BAU = *business as usual*)

Deeltransities naar duurzame consumptie en productie (scp): stand van zaken

De onzekerheid over de weg naar rechtvaardige duurzaamheid mag ons niet tegenhouden zo snel mogelijk de transitie naar duurzame consumptie en productie op gang te brengen. Voor een aanzienlijk deel kan die al gerealiseerd worden binnen de contouren van het bestaande economische model. Langzamerhand zal dit model van binnenuit getransformeerd worden, zodat de ruimte wordt gecreëerd voor meer verregaande systeeminnovatie.

In de hoofdstukken 5 tot en met 8 hebben we de barrières voor de deeltransities naar duurzaamheid aangaande mobiliteit, voeding, reizen en wonen beschreven. We bespraken de mogelijke transitiepaden en gaven een aantal voorbeelden van concrete instrumenten die nu al in die sectoren kunnen worden ingezet. Het 4E-model stond daarbij centraal.

Zoals Figuur 9.1 illustreert, is dit veranderingsmodel slechts een eerste pragmatische stap in het transitie-managementmodel naar SCP.

Tabel 9.1 maakt een evaluatie van de stand van zaken van de verschillende deeltransities. Voor elk van de vier sociotechnische regimes beschrijft de tabel de belangrijkste barrières, gebruik makend van het schema van Ken Wilber (Fig. 4.2). De verschillen zijn duidelijk.

Terwijl de transitie betreffende voeding (Hoofdstuk 6) en toerisme (Hoofdstuk 7) vooral te kampen heeft met een achterhaald wereldbeeld, zijn de barrières voor duurzame mobiliteit (Hoofdstuk 5) en duurzaam wonen en (ver)bouwen (Hoofdstuk 8) hardnekkig op het niveau van meer objectieve factoren. Betreffende mobiliteit werken gedragsmatige en structurele *lock-in*-factoren verandering tegen. Bij duurzaam wonen belemmeren financiële en structurele factoren de transitie.

Tabel 9.1 Samenvattend (kwalitatief) overzicht voor de vier belangrijkste sociotechnische regimes: stand van zaken van de transitie naar duurzaamheid

Regime	Belangrijkste barrière(s)	Belangrijkste oplossingspad	Attitude-gedragskloof
Mobiliteit	Lock-in gedrag, Lock-in structuren	Evenwicht tussen slimme productie en slimme consumptie	Relatief groot
Voeding	Wereldbeeld en routines	Vooraf slimme consumptie	Beperkt
Toerisme	Wereldbeeld	Bijna uitsluitend slimme consumptie	Zeer groot
Wonen en (ver)bouwen	Financieel-structureel	Vooraf slimme productie	Beperkt

Regime	Positie overheid	Beschikbaarheid duurzaam aanbod	Status transitie
Mobiliteit	Vaak tegenstrijdig	Begint op gang te komen	Enkele schuchtere aanzetten
Voeding	Vaak tegenstrijdig	Redelijk	Problematisch in Vlaanderen, enkele schuchtere aanzetten in Nederland
Toerisme	Bijna geen	Onbestaand (behalve op lokaal vlak)	Heel problematisch
Wonen en (ver)bouwen	Begint te verbeteren	Verbeterd snel	In de buurt van het <i>take-off</i> kantelpunt?

Ook wat de belangrijkste oplossingspaden betreft, verschillen de diverse regimes van elkaar. In Hoofdstuk 4 stelden we dat een transitie naar scp synergieën vereist tussen slimme productie en slimme consumptie. Dit geldt voor alle domeinen. Toch kan het gewicht van de productie- en de consumptierol verschillend zijn. Transities in voeding en nog prominenter in toerisme vereisen vooral oplossingen in de richting van duurzame consumptie. Technologie kan wel enige vooruitgang opleveren maar die wordt ongedaan gemaakt indien de schaal van de consumptie niet wordt beperkt. Voor duurzame mobiliteit zien we de oplossingen in een gelijkmatige verdeling van ingrepen op het vlak van technologie én consumptie. In het geval van duurzaam wonen en (ver)bouwen ligt de nadruk op technologische verbeteringen, die uiteraard proactief gestuurd moeten worden door structurele veranderingen op regulerend en financieel vlak.

In Hoofdstuk 4 maakten we gewag van de attitude-gedragskloof, dat is de kloof tussen wat mensen zeggen dat ze belangrijk vinden en wat ze concreet doen. Opnieuw geldt dat deze kloof relevant is voor alle vier de verschillende sociotechnische regimes (Jensen, 2008). Toch kan men verschillen waarnemen. De kloof tussen attitude en gedrag is het grootst op het niveau van reizen (Zschiegner en Yan, 2006). Dit valt duidelijk op bij diverse segmentatiestudies van de bevolking (bv. DEFRA, 2008). Het zijn vaak de mensen met relatief groene attitudes die op het vlak van reizen de grootste ecologische voetafdruk vertonen. De verklaring is eenvoudig. Reisgedrag wordt voor een groot deel bepaald door inkomen en opleidingsniveaus. Het zijn juist de *cultural creatives* die een wereldwijd netwerk van vrienden hebben opgebouwd. Netwerken moeten worden onderhouden, wat de nodige vliegereizen met zich meebrengt. En ook de exotische, cultureel-attractieve bestemmingen zijn zeer in trek bij deze mensen. Zij willen immers veel aandacht én geld besteden aan vernieuwende en cultureel-uitdaginge bestemmingen.

Op het vlak van voeding is de attitude-gedragskloof minder groot. De *cultural creatives* zijn op dat vlak wel consistent: hun relatief groene attitude vertaalt zich in meer duurzame voedingspatronen. Dit heeft ook te maken met het hippe imago van vleesarme, gezonde, biologische voeding. Bij bevolkingssegmenten met uitgesproken anti-ecologische overtuigingen is de attitude-gedragskloof voor voeding eveneens klein: onduurzame attitudes, wereldbeelden en gedragingen stemmen overeen in deze groep. Op het niveau van duurzame mobiliteit is de attitude-gedragskloof groter dan bij voeding. Groene attitudes worden niet automatisch omgezet in concreet gedrag, vanwege de structurele *lock-in*-situaties die maken dat mensen die wel willen niet noodzakelijk kunnen.

Het kleinst is de kloof op het vlak van duurzaam wonen en (ver)bouwen. Duurzame oplossingen kunnen in deze sector voor een aanzienlijk deel met behulp van technologie worden verwezenlijkt. Bovendien leveren ze financieel ook rechtstreeks voordeel op, al moet men wel de initiële meerkosten kunnen betalen.

Hoe is het gesteld met de houding van de overheid in de verschillende sectoren? Het meest positieve nieuws komt uit de sector van het wonen en (ver)bouwen. Hier stellen we vast dat vele westerse overheden structurele verbeteringen beginnen na te streven, al is er nog heel veel werk aan de winkel. De Nederlandse regering staat al een flink stuk verder van de Vlaamse. Wel is het belangrijk om steeds het sociale aspect van de steunmaatregelen te benadrukken (zie Hoofdstuk 8).

Voor de andere regimes ligt het moeilijker. Op het vlak van de verduurzaming van het (internationaal) toerisme is de overheid zo goed als afwezig. Wat mobiliteit betreft, nemen overheden dan weer vaak dubbelzinnige posities in. Enerzijds zetten ze een aantal schuchtere stappen naar duurzamere mobiliteit (bv. de grote steun in Nederland voor roetfilters, de investeringen op het vlak van groen openbaar vervoer); anderzijds kiezen ze volop voor de uitbreiding van de wegen- en (lucht) haveninfrastructuur (zo ook in Nederland, zie Hoofdstuk 5).

In de sector van de voeding is het overheidsbeleid eerder contraproductief. In Vlaanderen is zelfs de mogelijkheid van een beperkte vleesmatiging een brug te ver voor vele machtige regimespelers. Gezien hun politieke relaties met de traditionele beleidspartijen komt er voorlopig heel weinig schot in de zaak. Dit uit zich ook in de inconsistentie in de programmering op de Vlaamse overheidszenders (zie Kaderstuk 4.1). Toch ontstaan er in Vlaanderen openingen. Zo nemen al twee belangrijke steden officieel deel aan de *Donderdag Veggiedag*-campagne van EVA vzw. In Nederland begint men wél op nationaal overheidsniveau acties te ondernemen in het licht van de verduurzaming van de voedselketen (bv. de aandacht voor de transitie naar plantaardige eiwitten: DRIFT, 2008; Verburg, 2009). De ecologische en gezondheidsvoordelen van een transitie in het voedingsmodel worden er schijnbaar op een rationelere manier verwerkt dan in Vlaanderen. Toch moet men ook deze evoluties relativeren. In de praktijk stelt men evenzeer vast dat het Ministerie voor Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit deels ingesloten zit in het gangbare landbouwontwikkelingspad. Hierin heeft een expliciete vleesmatigingstrategie nog niet echt zijn plaats gevonden.

Hoe evolueert het aanbod van duurzame alternatieven? Rekening houdend met het gedragspraktijkenmodel van de Nederlandse professor Gert Spaargaren (Spaargaren en Van Vliet, 2000; Ropke, 2009), is beschikbaarheid immers een doorslaggevende stap in een transitie. Dit volgt ook uit het 4E-model, waar een *enabling*-politiek een minimale voorwaarde is voor de verduurzaming van het gedrag.

Op het vlak van duurzaam wonen en (ver)bouwen neemt het aanbod van duurzame alternatieven snel toe. Hier is zelfs sprake van ‘mainstreaming’: kijk maar naar de hoge vlucht van superisolerende beglazing, efficiënte verwarmingsketels en zelfs de opkomst van fotovoltaïsche energie.

Aan het andere uiterste van het spectrum bevindt zich het regime toerisme. Hier is zo goed als geen aanbod van duurzame (internationale) reisformules.

Daar tussenin liggen de sectoren voeding en mobiliteit. Wat voeding betreft, is het aanbod aan duurzame alternatieven redelijk ontwikkeld. Zeker in de warenhuizen groeit het aanbod aan veganistische, vegetarische, lokale en biologische producten zienderogen. In Nederland is er een actief ondersteuningsbeleid voor de ontwikkeling van nieuwe alternatieven voor dierlijke producten, te weten vleesvervangers met een goed milieuprofiel, hybride vlees en zelfs kunstvlees. Restaurants (zeker bij bedrijven) doen het op dit moment beduidend minder goed dan warenhuisketens. In dit geval geldt meestal nog de stelling dat men dient te eten wat de (vleesrijke) pot schaft.

Het aanbod aan duurzame mobiliteitsalternatieven bevindt zich in een gelijksoortig stadium. Stelselmatig groeien ook hier de mogelijkheden. Nederland doet het heel wat beter dan Vlaanderen. Steden als Freiburg en Curitiba vormen echter nog steeds de na te volgen voorbeelden als het gaat over geïntegreerd openbaar vervoer. Ook nieuwe businessmodellen – zoals autodelen bij *Greenwheels* in Nederland – en de verbetering van de fietspadeninfrastructuur in tal van steden tonen aan dat er iets aan het bewegen is. Toch zou het duurzame mobiliteitsaanbod veel sterker en sneller moeten worden ontwikkeld. Dit kan indien overheden (Europees, federaal, regionaal) een stringenter productnormeringsbeleid durven voeren. Een succesvol klimaatbeleid vereist dat het autosolisme actief wordt bestreden. Daarvoor zijn niet alleen ecologische en sociale redenen maar ook de potentiële vooruitgang op het vlak van veiligheid en gezondheid is immens.

Rest ons nog één belangrijke vraag: hoe staat het nu precies met de transitie naar SCP? Enkel op het vlak van de deeltransitie naar duurzaam

wonen en (ver)bouwen zijn er tal van hoopgevende signalen dat het kantelpunt voor het opstarten van de transitie nadert. In de vaktaal van het transitie-management zitten we in de voorontwikkelingsfase. Er wordt al veel geëxperimenteerd, de eerste innovaties zijn volop bezig en overheden beginnen dit proces enigszins te versterken. Het komt er nu op aan om naar een hogere versnelling door te schakelen. In de sectoren voeding en mobiliteit zijn er minder voorbeelden die wijzen op de aanloop naar een transitie, maar ook hier beweegt een en ander. Op het vlak van de verduurzaming van het toerisme bevinden we ons nog in niemandsland.

In zijn geheel bekeken is het relatief pover gesteld met de transitie naar duurzame consumptie en productie. De barrières op het vlak van de verduurzaming van vooral de consumptiepatronen zijn gigantisch. Dit heeft mede te maken met de weigering om het economische groeimodel ter discussie te stellen. Een pleidooi tegen economische groei als zaligmakend *Leitmotif* voor het beleid is als vloeken in de kerk.

In tijden van een mondiale economische crisis valt dat nog sterker op. Het meest gehoorde recept om met die crisis om te gaan, bestaat uit meer van het zelfde: het aanwakkeren van de BNP-groei, het stimuleren van het consumentenvertrouwen, het promoten van consumptiegroei door belastingen te verlagen, en het verlagen van de rentevoet zodat minder gespaard en meer geconsumeerd wordt. Dit zijn precies de elementen die op mondiale schaal ecologische onduurzaamheid voortbrengen. Het toont de armoede van ideeën aan bij de doorsnee politicus of econoom. De combinatie van de economische crisis met de druk die wordt gecreëerd door de klimaat- en energiecrisis, de nakende *peak oil*, het tekort aan water, het demografische vraagstuk, enz. schreeuwt om een andere aanpak. *Outside the box*-denken is meer dan ooit vereist. En ook hier is duidelijk dat radicaliteit en pragmatisme elkaar niet hoeven uit te sluiten. De oplossingen zijn grotendeels gekend; het komt erop aan ze te implementeren.

Een Green New Deal XL als antwoord op de economische crisis

Het pragmatische antwoord op de economische crisis is de creatie van een mondiale *Green New Deal*. In plaats van de economie weer op de sporen te krijgen door de koopkracht en de consumptiegroei aan te zwengelen, doen de overheden er beter aan te ijveren voor grootschalige investeringsprogramma's in ecovriendelijke arbeidsplaatsen en infrastructuur.

Die idee werd in juli 2008 op de internationale agenda geplaatst door de Britse *Green New Deal Group* met zijn rapport *Green New Deal* (NEF, 2008). Deze groep bestond uit vertegenwoordigers van de overheid, de industrie en het maatschappelijk middenveld. De *New Economics Foundation* was er een van de drijvende krachten van. In oktober 2008 stelde ook de UNEP zijn *Global Green New Deal* voor (UNEP, 2008). En vervolgens werd de idee opgepikt door tal van belangrijke personen in de wereld, waaronder Barack Obama en Ban Ki-moon. Begin 2009 bestond er onder vernieuwingsgezinde regimespelers een internationale consensus over de wenselijkheid van een dergelijke *Green New Deal* ('GND'). In dit laatste deel van het boek richten we het vizier op de kansen voor en de gevaren van zo'n groen stimuleringspakket.

Van de *New Deal* naar de *Green New Deal*

De basisidee is afkomstig van het grootschalige investeringsprogramma van President Franklin Roosevelt in de tweede helft van de jaren 1930. De grote economische Depressie dwong Roosevelt om te kiezen voor een typisch Keynesiaans programma. Dit bestond uit een massaal publiek investeringsbeleid in openbare werken. Hierdoor werden nieuwe banen gecreëerd waardoor de koopkracht van de werknemers omhoog kon. Dit moest een zelfversterkend proces veroorzaken. Hoewel de kortetermijnresultaten minder indrukwekkend waren dan meestal wordt voorgesteld, had dit programma op de lange termijn een ongemeen positieve invloed (zie Jackson, 2009).

De relatie met de hedendaagse situatie is evident. Nieuw aan de *Green New Deal* is dat men specifiek 'groene' economische sectoren wil stimuleren in plaats van traditionele infrastructuurwerken. Als de overheid dan toch massaal gaat investeren en op korte termijn schulden maakt, dan is het veel beter dat ze investeert in de (eco)technologieën van de toekomst. Het zijn juist die technologieën die we in de eenentwintigste eeuw hard nodig hebben om de klimaat-, energie- en grondstofuitdagingen te lijf te gaan.

De potentiële voordelen van een GND zijn immers immens: minder afhankelijkheid van de import van fossiele brandstoffen, minder blootstelling aan de fragiele geopolitiek van de energiebevoorrading, een stimulant voor nieuwe arbeidsplaatsen, de eerste stappen naar de ontlocking van de economie en de bescherming van ecosysteemcomponenten die de levenskwaliteit van de huidige en de toekomstige generaties moeten bestendigen (Jackson, 2009).

De GND-variant van de Britse *Green New Deal Group* spendeert bijkomende aandacht aan het mondiale financiële systeem. Deze pioniers poneren dat de klimaat- en energiecrisis niet mag worden losgekoppeld van de financieel-economische crisis. Deze drie crises vragen één, gecombineerde aanpak (zie ook Pettifor, 2009; Martens, 2009). Dit verklaart de grote aandacht van de *Green New Deal Group* voor een mondiale, structurele sturing van het financiële systeem. Zij pleit onder andere voor nieuwe regels in het licht van stabiliteit, rechtvaardigheid en ecologische duurzaamheid; het opbreken van een aantal gediscrediteerde financiële instellingen; het strikt reguleren van de internationale financiële sector en het herstel van de beleidsautonomie van democratische overheden; en een streng optreden tegen wereldwijde belastingsparadijzen en ondoorzichtige boekhoudingen. Kortom: dit zijn maatregelen die regelrecht ingaan tegen de neoliberale politiek van de laatste decennia.

De *Green New Deal Group* pleit voor hernieuwde democratische controle op het financieel-economische systeem, opdat het geldsysteem opnieuw ten dienste zou staan van de samenleving (NEF, 2008; zie ook Rijnhout, 2009). Het is een aanpak die stabiliteit op de korte termijn wil combineren met een langetermijnherstructurering van het financiële beleid, de belastingsregimes en de energiesystemen. Daarom ijvert de *Green New Deal Group* ook voor massale investeringen in de energie-efficiëntie van gebouwen en in hernieuwbare energie (*‘every building a power station’*). Om het ecologische herstelprogramma uit te voeren is er een ‘koolstofleger’ van honderdduizenden ‘groeneboordwerkers’ nodig (NEF, 2008).

De GND van de UNEP (2008) ligt in dezelfde lijn. Nieuw is wel dat de UNEP ook zeer expliciet aandacht schenkt aan investeringen in schone technologieën, groene stadsplanning en ‘natuurlijke infrastructuur’, duurzame (agro-ecologische) landbouw, bescherming van ecosystemen, enz. Eens te meer zijn dit sectoren waar veel nieuwe en bovendien ook zinvolle en waardige banen kunnen worden gecreëerd.

Hoe financieren?

De centrale vraag blijft natuurlijk hoe centrumregeringen deze herstelprogramma's gaan financieren. Om te beginnen moet men beseffen dat deze investeringen allerlei terugverdieneffecten voortbrengen. Hogere efficiënties op het vlak van gebouwen, transport, voedselproductie, enz. leiden tot besparingen op energie en grondstoffen. Investeringen in duurzame mobiliteit en voeding leiden tot meervoudige gezondheidsvoordelen waardoor overheidsbudgetten ontlast worden, terwijl de

massale creatie van banen voorkomt dat overheden werkloosheidsuitkeringen moeten uitbetalen. Dit zijn de secundaire voordelen – *ancillary benefits* – die in dit boek al vaak te berde werden gebracht. Dit neemt natuurlijk niet weg dat terugverdieneffecten tijd vergen. Op korte termijn blijft de vraag in verband met de financiering van de GND-herstelprogramma's relevant.

Een eerste mogelijkheid bestaat erin dat overheden aanvankelijk nieuwe schulden maken (*deficit spending*) in de wetenschap dat de terugverdieneffecten deze schulden – volgens de Keynesiaanse theorie – ongedaan zullen maken.

Een andere, complementaire mogelijkheid is een diepgaande ombouw van het belastingstelsel. In dit boek stelden we al herhaaldelijk dat het belangrijk is om externe kosten te internaliseren in de prijzen van de producten en diensten die wij consumeren. Alleen indien de economische prijsvorming duurzame keuzes beloont en onduurzame keuzes bestraft, kan men verwachten dat de transitie naar duurzame consumptie en productie mogelijk wordt. In de praktijk stellen we vast dat er van die kosteninternalisering nog niet veel terecht komt. De politieke barrières blijven hun tol eisen. Toch groeit geleidelijk het draagvlak voor een vergroening van het belastingstelsel. In het Europese en het mondiale klimaatbeleid streeft men geleidelijk naar het definiëren van *cap and trade*-systemen, waardoor een ton uitgestoten broeikasgassen een reële prijs krijgt. De voorwaarde is wel dat bedrijven deze koolstofemissierechten minstens gedeeltelijk moeten aankopen op een veiling in plaats van ze volledig gratis aangeboden te krijgen.* De doorbraak van deze hybride *cap and trade*-systemen is, samen met andere nieuwe milieueffingen, noodzakelijk om een deel van de GND-herstelprogramma's (ook mondiaal) te financieren.

Deze schema's moeten worden ingebed in een nog ruimere transitie naar een echt groen belastingstelsel. Dit houdt in dat arbeid fiscaal goedkoper gemaakt wordt terwijl het gebruik van milieufactoren, grondstoffen en land duurder wordt. Het betreft een herstructurering van het belastingstelsel waarbij de opbrengsten niet zozeer dienen om de staatskas te spijzen maar veeleer teruggesluisd worden naar burger-consumenten en bedrijven via een daling van de lasten op arbeid en een verhoging van subsidies voor ecologische innovaties.

* Daarnaast zou ook moeten gelden dat bedrijven deze rechten niet onbeperkt kunnen meenemen in de tijd. Dit is nodig om te vermijden dat men de opgespaarde rechten ten tijde van een economische crisis te gelde kan maken op een moment dat de economie weer aantrekt. Dit leidt tot zogenaamde *windfall-profits*.

Om het politieke draagvlak te verhogen, zullen de voorstanders van een GND inspanningen moeten leveren om het win-winkarakter van zo'n groene belastingombouw te beklemtonen. Paul Metz heeft op dat vlak bewonderenswaardig werk geleverd (zie bv. Pans, 2009). Hij heeft ook aangetoond dat de vrees voor asociale gevolgen en het verlies aan concurrentievermogen, of de vrees dat de sociale zekerheid in gevaar wordt gebracht onterecht is, zolang men flankerende maatregelen neemt.

Aangezien de implementatie van een echt groen belastingstelsel, net als een effectief en efficiënt mondiaal klimaatregime, enige tijd zullen vergen, moeten we nu al op zoek naar andere financieringsvormen voor een *Green New Deal*. Interessant denkwerk hierover werd verricht door de *Green New Deal Group*. Naast publieke zijn ook privé-investeringen nodig om het herstelprogramma 'tijdig' te financieren. Overheden zouden groene investeringen kunnen bevorderen door staatsgaranties te bieden. En banken zouden speciaal ontworpen groene obligaties en spaarfondsen kunnen opzetten, teneinde investeringen in de reële economie in de groene richting te duwen (bv. Groenfondsen in Nederland). Ook derdebetaler- of tripartitiesystemen kunnen in een aantal gevallen voordelen bieden (zie Hoofdstuk 8). Door privékapitaal aan te wenden om dure investeringen te financieren bij gewone mensen en de voordelen op een 'rechtvaardige' manier te verdelen, kan men sneller werk maken van een GND.

Green New Deals in de praktijk

Wat er ook van zij, de uitvoering van een *Green New Deal* biedt tal van voordelen. Daarom is het interessant om even de schijnwerpers te plaatsen op de reacties van overheden op de zware economische crisis van 2008. In hoeverre zijn er voorbeelden terug te vinden van *Green New Deals* in deze wereld? Onderzoek toont aan dat dat nogal mager uitvalt.

Wat in vele landen moet doorgaan voor een GND blijkt in de praktijk sterk te lijken op *business as usual* met een groen strikje eromheen. In het Vlaamse maandblad *MO** maakte John Vandaele (2009) een overzicht van de diverse stimuleringsprogramma's. Van alle landen die stimuleringsprogramma's opzetten, blijken Zuid-Korea en China het veruit het best te doen. Ongeveer één derde van de investeringen hebben daar een uitgesproken groen karakter. In de Verenigde Staten is het al een heel pak minder. Van de 800 miljard dollar die werd geoormerkt door de nieuwe Amerikaanse overheid zou er slechts 100 miljard worden gebruikt voor echt groene investeringen, aldus Vandaele (2009). En in het Britse pro-

gramma (2008 *Pre-Budget Report*) bedroeg het totaal aan groene stimuli slechts 3 procent van het volledige pakket (zie ook Jackson, 2009). Een analoog verhaal geldt voor de ViA-strategie van de Vlaamse regering: deze legt wel enkele groene accenten maar dit is nog iets anders dan het elan van een *Green New Deal*. Nog slechter is het gesteld in Japan en Italië, waar de groene investeringen nóg beperkter zijn (Vandaele, 2009).

In de vergelijkende studie van John Vandaele werd de Nederlandse variant van de *Green New Deal* niet opgenomen. Toch werd recent ook door het kabinet Balkenende een stimuleringspakket ter waarde van 6 miljard euro (2009-2010) afgesproken. De Stichting Natuur en Milieu (2009) maakte een analyse van dit crisispakket. Van de 6 miljard euro wordt 2,6 miljard euro geïnvesteerd in milieugerelateerde maatregelen. Van deze 2,6 miljard euro gaat er een bedrag van 0,7 miljard euro (11,5 procent van het totaalbedrag) naar maatregelen die een duidelijk positief effect hebben op ecologisch vlak. Het betreft onder andere een energiebesparingsprogramma in woningen en het investeren in nieuwe windmolenparken op zee. Daarnaast kan men ook nog verwijzen naar de extra 438 miljoen euro die werd uitgetrokken voor de EnergieTransitie. Negatief is echter dat er tegelijkertijd ook 723 miljoen euro (12 procent van het totaalbedrag) wordt geoormerkt voor maatregelen met een duidelijk negatief milieu-effect, te weten meer asfalt en de afschaffing van de Nederlandse vliegbelasting. Hieruit kan men besluiten dat ook de Nederlandse *Green New Deal* niet zo groen is als verwacht werd (zie onder andere het tegenvoorstel van het FNV en de Stichting Natuur en Milieu: Jongerius en De Rijk, 2009).

Wanneer men de verschillende, concrete *Green New Deal*-pakketten met elkaar vergelijkt, concludeert men dat, gemiddeld gezien, de reële investeringen in groene economie ruimschoots tenietgedaan worden door klassieke investeringen in wegen, bruggen, logistieke capaciteit, (lucht)havens, enz. Die duwen de economie nog voor generaties op het koolstofintensieve pad (zie ook Fig. 9.1) en zijn dus een gemiste kans. Vandaele (2009) omschrijft de bestaande stimulusprogramma's als *Green New Deal Light*-versies, terwijl we in de praktijk behoefte hebben aan een *Extra Large (XL)*-variant die ervoor zorgt dat de *Green New Deal* globaal is en gepaard gaat met diepgaander sociale en financiële hervormingen. Een dergelijke *GND XL* zou betekenen dat in plaats van enkele procenten de *hoofdmoot* van de stimuleringsmaatregelen een uitgesproken groen karakter aanneemt, zodat die maatregelen onze economieën structureel op weg zetten naar een duurzaamheidstransitie.

Is een *Green New Deal* XL dan hét antwoord?

Dit brengt ons bij de vraag of een GND XL een wenselijk eindstadium is. De vraag stellen is ze beantwoorden. Het valt op dat zelfs de meest verregaande GND-varianten met geen woord reppen over de transitie naar duurzame consumptie (anders, beter, verstandiger en soms minder). Een GND spitst zich uitsluitend toe op de verduurzaming van de productie, wat slechts één element is van een transitie naar duurzame consumptie en productie (SCP). Op zich hoeft dit geen probleem te zijn.

Op korte termijn is het essentieel dat de wereldeconomie uit de vicieuze spiraal geraakt, zodat een verdere *meltdown* kan worden afgeremd. Maar wat nadien? Wat doen we wanneer (of: indien) de economie opnieuw floreert, wanneer het raderwerk van de mondiale groeimachine opnieuw begint te draaien, wanneer productie- en consumptievolumes opnieuw de hoogte ingaan? Kortom: in de klassieke Keynesiaanse visie betekent 'herstel' ook het herstel van de (grenzeloze) groei-economie. Een GND mondt dan uit in *business as usual*, net wat we precies willen vermijden (Fig. 9.1).

Hoewel de *Green New Deal Group* en ook UNEP-Directeur Achim Steiner duidelijk stellen dat we een nieuwe (groene) economische groeimotor nodig hebben, blijft de noodzaak van groei centraal staan. Zoals we in Hoofdstuk 3 uitgebreid bediscussieerd hebben, vergt zelfs een groene groeimotor uiteindelijk materialen en energie. Een volledige ont koppeling tussen (groene) economische groei en milieu-impact is biofysisch onmogelijk. Hoe men het ook draait of keert, op de lange termijn hebben wij behoefte aan een nieuw economisch model dat niet langer afhankelijk is van minimale consumptiegroei om financieel-economisch stabiel te zijn. Zoals Fig. 9.1 illustreert, is een GND XL geen eindpunt maar wel een eerste, pragmatische stap in een lang uitgestrekt transitiepad naar eerst duurzame consumptie en productie, en daarna rechtvaardige duurzaamheid (zie ook Hoofdstuk 3).

Tot slot

In dit boek hebben wij gepleit voor een gefaseerde aanpak, waardoor radicaliteit en pragmatisme met elkaar kunnen worden verzoend. Het is essentieel dat tijdens de eerstkomende jaren de basisfundamenten voor die transitie worden gelegd. Een *Green New Deal* XL is een uitstekende opstap naar de transitie naar duurzame consumptie en productie. Een dergelijke transitie is enkel mogelijk indien er een alliantie wordt

opgebouwd tussen vernieuwingsgezinde regimespelers, vakbonden, milieubeweging(en), Noord-Zuid- en consumentenorganisaties, pioniers op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemerschap en veranderingsgerichte kennisinstellingen. We moeten op zoek gaan naar methoden die de vorming van deze allianties kunnen versnellen en verankeren.

Slechts wanneer dit 'historische blok' van vooruitstrevende actoren een voldoende soortelijk gewicht ontwikkeld heeft, kan de noodzakelijke duurzaamheidstransitie bewerkstelligd worden. Dit vereist een kritische massa onder de diverse actoren die zich achter dit nieuwe metaverhaal kunnen scharen. We refereren hier aan multiplicatoren op alle beslissingsniveaus in onze samenleving. Wanneer voldoende multiplicatoren overtuigd zijn van de behoefte aan zo'n transitie, wordt een eerste *tipping point* overschreden. Zodra dit maatschappelijk kantelpunt bereikt is, kan sociaal-ecologische verandering in een stroomversnelling terechtkomen (Buenstorf en Cordes, 2008). Het is dan aan overheden op alle niveaus om deze transitie structureel te verankeren en uit te diepen met behulp van een intelligent, proactief beleid.

De metafoor van de vlinder van Lorenz – het flapperen van de vleugels van een vlinder in Tokyo kan enkele weken later een storm ontketenen in New York – verschaft ons de hoop dat de duurzaamheidstransitie op gang gebracht *kan* worden. Maar waar en wanneer bevindt zich dit maatschappelijk kantelpunt? Het overschrijden van historische *tipping points* kan per definitie pas lang na de feiten worden vastgesteld. Misschien zitten wij vandaag al vlak bij het *tipping point* van de eerste sprong voorwaarts naar duurzame consumptie en productie.

Optimisme is een morele plicht, stelde de filosoof Karl Popper. Ondanks alle barrières en de schijnbaar weinig gunstige machtsverhoudingen van vandaag, moeten wij voluit durven te gaan voor een sociaal-rechtvaardige duurzaamheidstransitie. Cynisme is niet alleen een luxe voor de rijken maar ook een *self-fulfilling prophecy*. Er bestaat geen andere eerbare keuze dan actief te ijveren voor een transitie. We zijn het verplicht aan onze nakomelingen en aan alle minderbedeelden in deze wereld om telkens opnieuw de condities te creëren om het kritische kantelpunt te bereiken:

'Een rechtvaardige en duurzame wereld is geen verarmde wereld maar een wereld die rijk is op andere manieren. De uitdaging voor de eenentwintigste eeuw bestaat erin om die wereld tot stand te brengen.' (Jackson, 2008: 60)