



## Redactioneel

# Eén (nacht)vlucht vooruit, twee achteruit?

Het probleem van de nachtvluchten heeft eens te meer het publieke leven beroerd de voorbije weken. Op het ogenblik dat dit wordt geschreven, is de uitkomst van het overleg tussen regering en DHL en tussen de regeringen onderling nog niet duidelijk. Maar vanuit een groen perspectief komt nogmaals het volgende duidelijk naar voren: de zogenaamde spanning tussen ecologie en economie - en de daarmee verbonden vraag naar werkgelegenheid - is er één tussen duurzaamheid en 'deze' economie, tussen visie op lange termijn en kortzichtigheid. In heel de heibel rond DHL zien we meer politieke profileringsdrang dan debat op basis van gedegen argumenten. Het is bijvoorbeeld onthutsend vast te stellen dat politici - met name de Brusselse - die uit bekommernis om de gezondheid van de bevolking strenge geluidsnormen verdedigen, worden beschuldigd van 'politieke spelletjes'. Nog meer ontgoochelend is dat in heel het debat rond DHL niemand van de toppolitici de noodzaak van een 'duurzame' ontwikkeling ernstig lijkt te nemen, en daarover ook niet met de bevolking in gesprek gaat. Ik wil allesbehalve beweren dat het daarbij om een gemakkelijke klus gaat - dan zou die hete aardappel niet steeds vooruit geschoven worden.

3

De grond van de zaak is nochtans eenvoudig en niet moeilijk uit te leggen. In een economisch discours verstaat iedereen wat het betekent 'de tering naar de nering' te zetten. In ecologisch opzicht geldt net hetzelfde: in een eindige wereld is de last die we op mens en milieu kunnen leggen beperkt. Dat zegt nog niet wat we concreet moeten doen, wel dat we meer op termijn moeten leren denken, alsook het kader waarbinnen dat moet gebeuren: er komt een einde aan de groei van het menselijke huishouden. Zolang dat niet doordringt tot brede lagen van de bevolking - en politici hebben daarin een belangrijke taak - zullen de prioriteiten steeds opnieuw verkeerd worden gelegd.

Het is opvallend dat in discussies over economische groei wel regelmatig gebruikt wordt gemaakt van argumenten op lange termijn om de bevolking te overtuigen van moeilijke maatregelen. Bijvoorbeeld: "Het heeft geen zin om verlieslatende bedrijven of sectoren kunstmatig in stand te houden." Wat je niet hoort is: "Het heeft geen zin om ecologisch onduurzame activiteiten in stand te houden." Als we dat op de nachtvluchten betrekken, dan zijn geluidsoverlast met de daaraan verbonden gezondheidsproblemen maar het topje van de ijsberg. Heeft het vanuit het oogpunt van duurzaamheid zin dat hoe langer hoe meer vracht de wereld wordt rondgevoerd via zwaar milieuvervuilend vliegtuigverkeer? En gelijkaardige bedenkingen gelden ook voor andere transportmiddelen.

Oikos 31 – winter 2004



Het argument van de werkgelegenheid werkt in dergelijke kwesties meestal als een dooardoener. De ecologist wordt in de hoek gezet omdat hij asociaal zou zijn. Hij trekt zich niets aan van het werk, het inkomen en de levensmogelijkheden van gewone mensen. Is dat zo? Mij lijkt dat de juiste toedracht daarbij steeds opnieuw op zijn kop wordt gezet. Is het niet de eenzijdige oriëntatie op winst en kapitaalsgroei die zowel werkgelegenheid als milieu vernietigt? Daartegenover tonen voldoende studies aan dat een ecologisch duurzame economie net meer werkgelegenheid met zich brengt.

Een andere manier om de ecologische boot af te houden is het argument van het zogenaamde 'evenwicht' tussen ecologie en economie. Dat argument geeft geen expliciete prioriteit aan, maar houdt feitelijk de weg vrij voor de 'heersende' economische prioriteiten. Die wijze van redeneren werd bovendien binnengesmokkeld binnen het concept van 'duurzame ontwikkeling'. Het zou om een ontwikkeling gaan die op drie pijlers steunt: ecologie, economie en sociale rechtvaardigheid. Opnieuw: hoe liggen de prioriteiten? Economie kan toch geen maatschappelijke criteria aan zichzelf ontlenuen? Duurzame ontwikkeling draait rondom ecologische duurzaamheid, sociale rechtvaardigheid - zowel binnen als tussen de generaties - en democratisering. Een 'duurzame' economie is er één die zich daaraan oriënteert.

Algemene inzichten brengen natuurlijk geen directe 'oplossingen' aan voor de problemen zoals ze zich vandaag stellen. Maar ze helpen wel om keuzes te maken. De omschakeling naar een duurzame economie zal in een overgangsfase hoe dan ook een sociaal passief met zich brengen. En uit het oogpunt van rechtvaardigheid moet dat worden gefinancierd. De pistes daarvoor zijn ook al meermaals naar voren geschoven: belasting op energieverbruik en milieuvriendelijke activiteiten en vormen van belasting op vermogen en inkomsten uit vermogen. Wie gaat daarvoor?

4

Er kan misschien worden begonnen met het vliegtuigverkeer in een correct perspectief te plaatsen. Wat te denken van een serieuze belasting op keroseen? Een dergelijke maatregel zou meerdere vliegen in één klap slaan: ongezonde en milieuvriendelijke activiteiten afremmen; economische heroriëntatie op duurzamere activiteiten door de verschuiving van de kostenstructuur; inkomsten om tijdens de overgang het sociaal passief op te vangen en vormen van 'duurzame' werkgelegenheid te financieren. En als dergelijke belasting vandaag een stap te ver is, dan kan in ieder geval het geld dat de overheid omwille van DHL in Zaventem zou investeren een meer 'duurzame' bestemming krijgen, met zelfs meer jobs als gevolg.

Het gevecht tegen nachtvluchten, de strijd voor de realisatie van de Kyoto-normen, de verdediging van de uitstap uit de kernenergie... dat alles is met elkaar verbonden. Dit Oikosnummer biedt daarover verder stof tot nadenken.

Jef Peeters