



## SAMENVATTING

### van de presentatie ter gelegenheid van het 5de congres van de CCR (3 en 4 december 2013) van dhr. prof. dr. dr. Franz-Josef RADERMACHER

#### **Globalisering, duurzaamheid, toekomst: wat betekent dit voor de binnenvaart?**

Universiteit Ulm, Forschungsinstitut für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung, lid van de Club van Rome, voorzitter van de Senat der Wirtschaft e.V. in Bonn, voorzitter van het Global Economic Network (GEN) in Wenen en vicevoorzitter van het Ökosoziales Forum in Wenen.

Tot de talrijke onderscheidingen van dhr. Radermacher horen niet alleen de Wissenschaftliche Preis der Gesellschaft für Mathematik, Ökonomie und Operations Research (1997) en de Vision Award 2007 van het Global Economic Network voor zijn verdiensten in het kader van het Global Marshall Plan Initiative (2007), maar ook de milieuprijs Goldener Baum van de Stiftung für Ökologie und Demokratie e.V. (2012). Professor Radermacher is sinds 2013 fellow van de World Academy of Art & Science (WAAS).

*“Men leert waarde te hechten aan de betekenis van de rivieren  
voor de cohesie van de volkeren.”*

#### Inhoud

#### **I. Duurzaamheid - een globale uitdaging**

##### A. Wat is duurzaamheid?

1. De ontwikkeling van het duurzaamheidsconcept sinds ca. 1970
2. De duurzaamheid in haar economische, ecologische en sociale dimensie
3. De duurzaamheid in haar globale dimensie en de noodzaak tot samenwerking

##### B. Concrete initiatieven - voorwaarden voor een duurzame wereld

1. Massieve groei - green and inclusive growth
2. Globale governance

#### **II. Duurzaamheid met betrekking tot de binnenvaart**

A. De economische dimensie: de binnenvaart – het natuurlijke primaire vervoersmiddel

B. De politieke dimensie: de voorbeeldfunctie van de binnenvaart voor de internationale samenwerking

C. De sociale dimensie: belastingen en personeelsbeheer

D. De ecologische dimensie I: waterbescherming en relatief gering energieverbruik

E. De ecologische dimensie II: de klimaatbalans van de binnenvaart – tijd kopen door (her)bebouwing

## I. Duurzaamheid - een globale uitdaging

### A. Wat is duurzaamheid?

#### 1. De ontwikkeling van het duurzaamheidsconcept sinds ca. 1970

De discussie rond het duurzaamheidsconcept bestaat sinds circa 1970 en wordt sindsdien onder andere door de Club van Rome bevorderd. De mislukte Wereldconferentie van Stockholm (1972) was het beginpunt van 20 jaar overleg over het goede programma voor de bescherming van het milieu en het klimaat. Tijdens de Wereldconferentie van Rio in 1992 werd een soort **taalcompromis** gevonden, dat een verband probeerde te leggen tussen milieubescherming en duurzame ontwikkeling in de arme landen.

Alleen de **duurzame ontwikkeling** is gebleven. Dit betekent dat – terwijl wij het over duurzaamheid hebben – de optelsom van onze activiteiten het tegendeel bewerkstelligen. De CO<sup>2</sup>-emissies moeten verminderd worden, maar stijgen in elk land en bovendien steeds sneller. De honger moet overwonnen worden, maar het absolute aantal mensen dat honger lijdt op de wereld is gestegen.

Duurzaamheid is dan ook een moeilijk concept en de **mensheid** begint te begrijpen voor welke **opgave** zij staat.

#### 2. De duurzaamheid in haar economische, ecologische en sociale dimensie

Het is een **absurde voorstelling van zaken** om duurzaamheid in drie componenten te splitsen (economisch, sociaal, ecologisch) en vervolgens voor elke component een specialist te zoeken.

Het **probleem van de duurzaamheid is dat de wereld altijd een interactief geheel vormt**. Economisch gesproken gaat het altijd om **COMBINATIEPRODUCTEN**. In een dergelijk combinatieproduct zijn telkens de **economische, sociale en ecologische kanten vervlochten**. Het thema “klimaat” is natuurlijk ecologisch. Maar het is tegelijkertijd economisch, wanneer men bijvoorbeeld aan de kosten van overstromingen denkt. Het is echter ook een sociaal thema, wanneer de inspanningen voor de klimaatbescherming indirect een verhoging van de verwarmingskosten voor de sociaal zwakkeren veroorzaken.

Wie over duurzaamheid spreekt moet zich bewust zijn van deze complexiteit.

#### 3. De duurzaamheid in haar globale dimensie en de noodzaak tot samenwerking

Duurzaamheid is een wereldwijd concept. Dit betekent dat het in de ogen van de Club van Rome helemaal geen zin heeft om zich sterk te maken voor een project zoals “duurzame binnenvaart”. De wereld kan duurzaam georganiseerd zijn of niet. **Duurzaamheid is een eigenschap van het totale systeem.**

Natuurlijk moet in een duurzame wereld **iedereen zijn bijdrage leveren**. Dit houdt in dat men kan nadenken over of “dat wat” door een enkele partij, bijvoorbeeld de binnenvaart, wordt gedaan bevorderlijk voor of compatibel met meer duurzaamheid is. Deze bijdrage moet daarbij altijd in de context van de **globale uitdaging** worden benaderd.

Wij hebben bijvoorbeeld bij ons in Europa vaak een enigszins merkwaardige fixatie op de gedachte dat de problemen van de wereld hier opgelost moeten worden. Wanneer de ontwikkelingen van de wereldwijde CO<sup>2</sup>-emissies in de laatste jaren onder de loep worden genomen, moet men echter vaststellen: ook wanneer heel Europa naar de steentijd zou terugkeren, zou dit in wezen geen gevolgen hebben. Alleen wanneer **Europa** de anderen kan **motiveren** om het probleem **gemeenschappelijk** aan te pakken, bestaat een kans om tot een **oplossing** te komen!

Wanneer wij er niet in slagen de Chinezen en de Indiërs en de Brazilianen en de Zuid-Afrikanen enz. tot partners te maken, kan het klimaatprobleem niet worden opgelost. Wij hebben een kans, maar het is helemaal niet duidelijk of wij dit in de wereldwijde interacties inderdaad voor elkaar krijgen.

Wanneer wij bijvoorbeeld de productie naar China verplaatsen, wat wij op grote schaal doen, verplaatsen wij met de productie ook de CO<sup>2</sup>-emissies naar China. Eigenlijk zouden wij bij ons op z'n minst het aandeel moeten besparen dat niet meer bij ons, maar voortaan in China ontstaat. Maar **onze reducties** zijn **geen eens even hoog** als de op deze manier **gedaalde CO<sup>2</sup>-emissies**. De Chinezen verwijten dat zij te hoge emissies veroorzaken, toont vooral aan dat het thema “duurzaamheid” niet alleen bijzonder moeilijk ligt, maar in debatten aanleiding tot **grove leugens** geeft, aangezien iedereen zichzelf schoonrekenet en de werkelijke uitdagingen niet onder de ogen wil zien.

De **werkelijke uitdaging** is de volgende: toen dit alles al in 1972 werd besproken, leefden er 3,5 miljard mensen op aarde. Nu zijn wij 7 miljard en in 2050 waarschijnlijk 10 miljard.

## B. Concrete initiatieven - voorwaarden voor een duurzame wereld

De vraag dringt zich op of wij een duurzame wereld in alle welvaart kunnen organiseren voor 10 miljard mensen. Hoe zou deze doelstelling bereikt kunnen worden wanneer dit inderdaad mogelijk zou zijn?

De volgende overwegingen hebben betrekking op twee referentiedocumenten: het ene is het slotdocument van de conferentie Rio + 20 in 2012 en het andere is een document van de Verenigde Naties over de **sustainability goals van 2015 - 2030**. Deze moeten de voortzetting van de MDG's (*Millenium Development Goals*) van de VN zijn en worden momenteel op VN-niveau behandeld.

De resultaten zijn bij beide commissies en bij veel andere altijd dezelfde: de twee hoofdvoorwaarden om een duurzame wereld te bereiken zijn **massieve groei** die wordt begeleid door een goede regulering via **globale governance**.

### 1. Massieve groei - *green and inclusive growth*

Wij hebben **massieve groei** nodig. Om precies te zijn: 50 jaar lang 4% groei wereldwijd. Beslissende beperking: de groei moet *green* en *inclusive* zijn.

**Green** betekent: de ecologische voetafdruk, dat wil zeggen het **grondstoffenverbruik**, mag **niet groeien**. Alleen de **toegevoegde waarde**, de hoeveelheid goederen en diensten, mag groeien. Dit betekent dat 50 jaar lang de productiviteit van de hulpbronnen elk jaar met circa 4% verbeterd zou moeten worden. Met een gelijkblijvende input moet dus het vijfvoudige aan output worden bereikt (na deze 50 jaar), waarbij bovendien het **klimaatprobleem** moet worden opgelost.

Dan moet de groei ook nog eens **inclusive** zijn, dat wil zeggen alle mensen betreffen. Het kan niet zo zijn dat de economische factor onder vrijhandelsomstandigheden ontoereikend zou blijken te zijn om voor een voldoende aantal mensen acceptabele arbeidsplaatsen te scheppen, waardoor een **sociale tweeklassenmaatschappijen** zou ontstaan. Het is een wezenlijke opgave van de **politiek om voor voorwaarden te zorgen waaronder elke mens voldoende koopkracht heeft om op z'n minst verzadigd te worden**. De politiek moet met name zorgen dat de lonen voldoende zijn om iemand die voltijds werkt in staat te stellen daarvan te leven.

### 2. Globale governance

De tweede conclusie van de conferentie **Rio + 20** is dat de absolute sleutelvraag wordt gevormd door de **globale governance**.

Anders uitgedrukt: wij redden het met de **green inclusive growth** door **technische vooruitgang** wanneer de **regulering** in orde is. Regulering is globale politiek. Globale politiek is governance. Wij kunnen een duurzame wereld tot stand brengen, maar alleen wanneer wij een **governance** weten te organiseren die met duurzaamheid compatibel is. Dus bijvoorbeeld een andere regulering van de financiële sector en ook een klimaatakkoord.

Regulering is belangrijk omdat een goede regulering de dingen beter, maar een slechte de dingen slechter maakt.

## II. Duurzaamheid met betrekking tot de binnenvaart

De binnenvaart is een belangrijk segment van onze vervoersinfrastructuur in de brede zin van het woord. Welstand bestaat alleen wanneer het fysieke vervoer geregeld kan worden. Deze **fysieke mobiliteit** moet worden onderscheiden van de virtuele mobiliteit van informatie. Informatie is in zekere zin veel gemakkelijker, aangezien deze als het ware vliegt. **Fysiek vervoer** is daarentegen echt **moeilijk**, aangezien 1 m<sup>3</sup> water al 1 ton weegt. Maar uiteindelijk is ook het leven fysiek.

**De binnenvaart ligt aan de fysieke kant van het leven en neemt om deze reden een heel belangrijke plaats in.**

### **A. De economische dimensie: de binnenvaart - het natuurlijke primaire vervoersmiddel**

Met de binnenvaart is ook de beschaving begonnen. De binnenvaart is het **natuurlijke primaire vervoersmiddel**. Zonder de uitvinding van de scheepvaart hadden wij nooit de moderne wereld kunnen bouwen. Praktisch alle belangrijke steden en beschavingen zijn langs grote rivieren ontstaan. Dit kan ook worden gezegd van veel *assets* in de vorm van kapitaalbeleggingen en belegd vermogen, zoals grote industriële complexen, schepen en haveninstallaties.

Dit komt omdat de **waterweg** in zekere zin **niet te kloppen** is. Het is een prachtige manier om regio's te ontsluiten. Het schip wordt door water gedragen en werkt in het driedimensionale, waardoor de mogelijkheid wordt geboden zeer **grote gewichten vergelijkingswijze ongecompliceerd over grote afstanden te vervoeren**. Een bijdrage van de binnenvaart aan de duurzaamheid ligt in het relatief goedkope vervoer van bepaalde homogene massagoederen van de ene naar de andere locatie.

Natuurlijk is tijdens de technische evolutie gebleken dat de mens heel andere alternatieven heeft, waarmee de binnenvaart nu moet concurreren. Het gaat hier om flexibiliteit, snelheid en kosten. In deze context moet de binnenvaart vandaag haar plaats zoeken.

Maar wanneer de zaken van ver boven met een abstracte blik worden beschouwd, ziet men dat de binnenvaart hoe dan ook een **bijzonder belangrijke plaats binnen het systeem** inneemt en om deze reden van groot belang is.

### **B. De politieke dimensie: de voorbeeldfunctie van de binnenvaart voor de internationale samenwerking**

Een andere belangrijke rol ligt op het gebied van de **samenwerking**, aangezien de binnenvaart gewoonlijk bij grensoverschrijdende processen betrokken is.

Uit de geschiedenis van de mensheid blijkt dat **samenwerking een beslissende voorwaarde voor welstand is**. Iedereen die erin slaagt bij gemeenschappelijke goederen conflicten te vermijden en het eens te worden over een slim systeem van voordelen voor allen, heeft een machine voor toegevoegde waarde uitgevonden. Degene die dit echter aangrijpt om oorlog te voeren, heeft uiteindelijk niets.

In deze zin neemt de binnenvaart ook in politiek opzicht een interessante plaats in. Voor de samenwerkingsthematiek heeft zij een **voorbeeldfunctie** en dat is een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheid. Wij moeten samenwerken en de toegevoegde waarde in het “met elkaar” concept verankeren.

### C. De sociale dimensie: belastingen en personeelsbeheer

De binnenvaart levert verschillende bijdragen aan de sociale kant.

In de eerste plaats door de normale bijdrage aan de goede werking van het economische systeem. Hier levert de binnenvaart een logistieke bijdrage en een kostenbijdrage, met name bij homogene massagoederen.

Bovendien is een wezenlijke sociale bijdrage aan de duurzaamheid dat belastingen worden betaald.

Er bestaat **geen ruimte voor een hoge toegevoegde waarde zonder financiering van de governance**, die op haar beurt de **voorwaarde voor toegevoegde waarde** is!

Natuurlijk is een wezenlijke sociale bijdrage hetgeen wat men voor zijn medewerkers doet. Zij moeten niet alleen een behoorlijke situatie hebben, maar ook een goede opleiding en bij- of nascholing krijgen. Alle genoemde factoren worden om goede redenen teruggevonden in het plan dat momenteel door de CCR en de binnenvaart wordt ontwikkeld.

De binnenvaart kent in dit opzicht een gunstige situatie. Schepen zijn bijzonder dure investeringsgoederen die met relatief weinig personeel worden geëxploiteerd.

Dit wil zeggen dat het personeelskostenaandeel overzienbaar is met betrekking tot de investering. Wanneer men over dusdanig dure *assets* beschikt, heeft het geen zin deze met slechte medewerkers kapot te maken. Er bestaat dus een soort inherente motivatie om de binnenvaart redelijkerwijs ook adequaat in haar medewerkers te laten investeren.

### D. De ecologische dimensie I: waterbescherming en relatief gering energieverbruik

Waar binnenschepen varen, bestaan ook beslissende waterressources. Water is van centraal belang voor het leven. Positief benaderd kan de binnenvaart de beschikbaarheid van water bevorderen. Ongelukken kunnen echter ook de drinkwaterverzorging massaal in gevaar brengen. De binnenvaart heeft dan ook een **bijzondere verantwoordelijkheid, met name voor water**. Voor de schippers en de CCR is het vanzelfsprekend om zich met dit thema bezig te houden, aangezien een binnenschip dat het water ernstig in gevaar zou brengen, de *licence to operate* zou verliezen. Door de focus op de waterbescherming levert de binnenvaart een positieve bijdrage aan de milieukant en voor de maatschappij.

Hetzelfde gaat op voor het thema energie en dus indirect voor het klimaat. De binnenvaart verkeert gezien de bijzondere eigenschappen van het water in een relatief gunstige situatie in termen van energieverbruik met betrekking tot homogene massagoederen.

Een andere **bijdrage** die de **binnenvaart** net als alle andere segmenten moet leveren is de investering in **continue innovatie en verbetering**. Met innovatie helpt de binnenvaart de maatschappij om haar doelstellingen te halen en worden indirect ook de kosten teruggebracht.

## **E. De ecologische dimensie II: de klimaatbalans van de binnenvaart - tijd kopen door (her)bebossing**

Ter afsluiting moet opnieuw een blik op de **globale problematiek van de CO<sup>2</sup>-emissies** worden geworpen. Wij hebben bij ons in de politiek een ietwat merkwaardige en verkeerde fixatie op wat wij ter plaatse binnen een bepaald tijdsbestek doen.

Om een oplossing van de problemen op de wereld te vinden, zouden wij zeer **snel** zeer **veel moeten wijzigen**. Maar wij kunnen in economisch opzicht niet zeer snel alles veranderen, aangezien wij binnen de **afschrijvingscyclussen** moeten blijven.

Anders uitgedrukt: wanneer te lang wordt gewacht, is het vervolgens onmogelijk om het op economisch draagbare wijze nog te redden door een ongelofelijke versnelling. Een dergelijke versnelling is onbetaalbaar. Men moet in het **normale ritme verder werken**, ook aan de verbetering, en **tijd kopen**.

Dit geldt overigens ook voor de energetische sanering van gebouwen. Wij kunnen al onze gebouwen, wanneer wij dit willen, in 70/80 jaar veranderen in lage energie gebouwen. Maar wij redden dit niet in 30 jaar, aangezien rekening gehouden moet worden met het normale afschrijvings- en saneringsritme van de gebouwen.

Er bestaat een mechanisme om tijd te kopen. Dit heet **negatiefemissies**. Dit vormt de andere kant van de klimaatbalans. Klimaat is niet alleen CO<sup>2</sup> dat wij de lucht in pushen. Wij kunnen ook weer CO<sup>2</sup> onttrekken met een stofzuiger. De belangrijkste stofzuiger is de bebossing en vooral **globale (her)bebossing**, met name in de tropen. Wij moeten in de komende 40/50 jaar 500 miljoen tot 1 miljard hectare (her)bebossen. Dit is een machine voor toegevoegde waarde. Dit brengt partnerschap rond milieubescherming en onttrekt tegelijk 200/300 miljard ton CO<sup>2</sup> aan de atmosfeer. Dit geeft ons 10-15 jaar respijt, die wij niet gebruikt hebben.

Bij het huidige overleg over het thema **klimaatbalans van de binnenvaart** zou overwogen kunnen worden om een **element van compensatie** in de strategie op te nemen, zoals reeds door andere stakeholders wordt gedaan.

**Klimaatneutraliteit als een element van vrijwillige corporate social responsibility** is een relatief goedkoop instrument om door compensatie de klimaatbescherming te bevorderen zonder zich in de investerende fase "kapot" te versnellen.



De heer prof. dr. dr. Radermacher dankt afsluitend zijn publiek en wenst de CCR en de binnenvaart het grootst mogelijke succes in de hoop dat zij een intelligente bijdrage aan de verwezenlijking van de duurzaamheid kunnen leveren.