

Industriële regio's en klimaatveranderingsbeleid

ONTWERP

Referentiedocument Provincie Antwerpen

Auteurs: Andrzej Jakubowski, Fabrice Warneck, Bureau Syndex in Brussel

Methodologie

Deze studie werd uitgevoerd door hoofdzakelijk publieke gegevens te analyseren, te compileren en te confronteren. Ze werd aangevuld met elementen uit gesprekken met lokale, gewestelijke en federale sociale en economische spelers. Wij danken de vertegenwoordigers van de volgende organisaties voor hun steun:

ABVV-FGTB,
ACV-CSC,
Essencia,
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) van de Vlaamse overheid,
Havenbedrijf Antwerpen,
De stad Antwerpen.

Inhoud

INDUSTRIËLE REGIO'S EN KLIMAATVERANDERINGSBELEID	1
ONTWERP	1
REFERENTIEDOCUMENT PROVINCIE ANTWERPEN	1
1. ALGEMENE KENMERKEN VAN DE PROVINCIE ANTWERPEN	4
1.1. GEOGRAFIE	4
1.2. ECONOMIE	4
<i>De haven van Antwerpen</i>	5
<i>De industrie</i>	9
1.3. WERKGELEGENHEID	11
1.4. CO ₂ -UITSTOOT	13
2. STRATEGIEËN VOOR EEN KOOLSTOFARME INDUSTRIË IN DE PROVINCIE ANTWERPEN	16
2.1. ENERGIE-EFFICIËNTIE	16
<i>Energieplannen en -studies</i>	16
<i>Akkoorden inzake energiebeleid</i>	17
2.2. ECODSIGN EN HET GEBRUIK VAN HERNIEUWBARE ENERGIEBRONNEN	18
<i>Het Blue Gate Antwerp-project</i>	19
<i>Koolstof opvangen, gebruiken en opslaan (CCUS)</i>	20
<i>De ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen</i>	20
<i>Het ECLUSE-project</i>	21
<i>LNG bevorderen als brandstof voor de binnenscheepvaart</i>	22
<i>Het bevorderen van duurzame transportmodi in de haven</i>	22
3. DE BIJDRAGE VAN DE VAKBONDSORGANISATIES	23
3.1. DE VAKBONDSORGANISATIES IN BELGIË EN VLAANDEREN:	23
<i>Min of meer gedecentraliseerde structuren, maar steeds voeling met de praktijk</i>	23
<i>Structuren die het hoofd moeten bieden aan een complexe overheidsorganisatie</i>	24
<i>Prioriteit voor werkgelegenheid en innovatie</i>	24
<i>Energie, risico's en opportuniteiten</i>	25
<i>Volgens de vakbonden zijn er ingrepen mogelijk op verschillende niveaus:</i>	25
3.2. DE PARTICIPATIE VAN DE VAKBONDSORGANISATIES	26
<i>Op gewestniveau: de bijdrage van de vakbonden wordt op de helling gezet</i>	26
<i>Op sectorniveau: slechts een beperkte rol voor de vakbonden</i>	26
<i>Op bedrijfsniveau: de rechten bestaan, maar worden zelden gebruikt</i>	27
3.3. CONCLUSIE: MEER COÖRDINATIE, MIDDELEN EN PLAATSEN OM DE WERKNEMERSVERTEGENWOORDIGERS EN HUN ORGANISATIES MEER TE BETREKKEN BIJ DE INDUSTRIËLE TRANSITIE	28

1. Algemene kenmerken van de provincie Antwerpen

1.1. Geografie

De provincie Antwerpen bevindt zich in het noorden van België, in het Vlaams Gewest. Ze heeft een oppervlakte van 2 867 km² en is de dichtstbevolkte van de 10 provincies van het koninkrijk, met bijna 1,8 miljoen inwoners. De provincie Antwerpen is opgedeeld in drie administratieve arrondissementen: Mechelen, Turnhout en Antwerpen, tevens de hoofdstad en de stad met het grootste bevolkingsaantal van de provincie.

De provincie Antwerpen geniet een bevoorrechte geografische ligging, omdat ze aan de Scheldemonding ligt en aan de Noordzee grenst. Door haar centrale ligging en bijzonder goed ontwikkelde communicatienetwerken (rivieren, wegen en spoorwegen) is de haven van Antwerpen uitgegroeid tot een zeer belangrijk maritiem platform in Europa (op één na grootste haven van Europa) en tot een van de belangrijkste toegangspoorten van de Europese North Range, de belangrijkste commerciële interface van het continent.

1.2. Economie

De provincie Antwerpen is een van de belangrijkste economische centra van België. In 2013 haalde ze een BBP van € 75,4 miljard of 33% van het BBP van het Vlaamse Gewest en 19% van het Belgische BBP. Het BBP/inwoner (41,9 K€) van de provincie is het op één na hoogste, na dat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (61,9 K€) en het ligt ruim boven het nationale gemiddelde (35,5 K€).

De economie van de provincie wordt gedomineerd door de fabrieksnijverheid en de industrie, die samen 24% van de geproduceerde toegevoegde waarde vertegenwoordigen, en door de sectoren transport en handel (22%). Deze situatie heeft te maken met:

- de diamanthandel: Antwerpen is de belangrijkste draaischijf van de diamanthandel en neemt 10% van de export van het land voor zijn rekening;
- de haven van de stad Antwerpen en de activiteiten in verband met transport en logistiek die hier het gevolg van zijn (1/3e van het transport in België);
- de zeer hoge industriële dichtheid. De haven van Antwerpen beschikt over de op één na grootste petrochemische cluster ter wereld, na Houston (Texas).

De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen¹, die 74% van het Vlaamse maritieme verkeer voor haar rekening neemt, is de belangrijkste Belgische haven en tevens een internationale haven. Inzake goederentransport komt ze wereldwijd op de elfde plaats en in Europa op de tweede plaats, na Rotterdam. Volgens de havenautoriteiten creëert de haven van Antwerpen een toegevoegde waarde die overeenstemt met 8,7% van het Vlaamse BBP en 5% van het Belgische BBP.

Maritiem goederentransport (in ton) – Range Hamburg – Le Havre

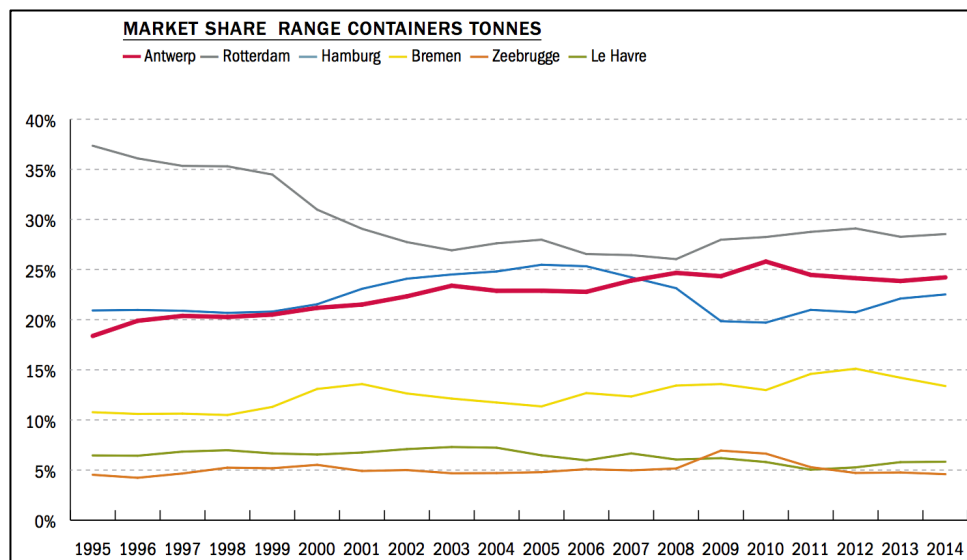
PORT	TONNES
1. Rotterdam	444.733.000
2. ANVERS	199.012.000
3. Hambourg	145.673.000
4. Amsterdam	97.790.000
5. Brême	78.260.000
6. Le Havre	66.886.000
7. Dunkerque	47.103.000
8. Zeebrugge	42.548.000
9. Zeeland Seaports	35.100.000
10. Gand	25.906.000
11. Wilhelmshaven	23.506.000

PORT	TONNES
1. ANVERS	199.012.000
2. Zeebrugge	42.549.000
3. Gand	25.889.000
4. Ostende	1.431.000
TOTAL	268.881.000

(Source: Vlaamse Havencommissie)

¹ <http://www.portofantwerp.com/en>

Marktaandeelen – Containertransport – Noord-Europese Range
(bron: Haven van Antwerpen)



De haven van Antwerpen is voorzien van een uitgebreide infrastructuur. Ze heeft een oppervlakte van 13 057 hectare, waarvan 7239 ha op de rechteroever en 5818 ha op de linkeroever.

Transport- en overslaginfrastructuur van de haven van Antwerpen			
Wegen	409 km	Sluizen	7 + 1 in aanbouw
Spoorwegen	1061 km	Bruggen	25
Pijpleidingen	350 km	Kades	48
Lengte van de kades	157 km	Terminals	86

Bron: Haven van Antwerpen

Het goederenvolume dat in Antwerpen geladen en gelost wordt, is in de loop van de voorbije 20 jaar verdubbeld tot 199 miljoen ton in 2014. De overslagactiviteit van de haven behoort tot verscheidene categorieën:

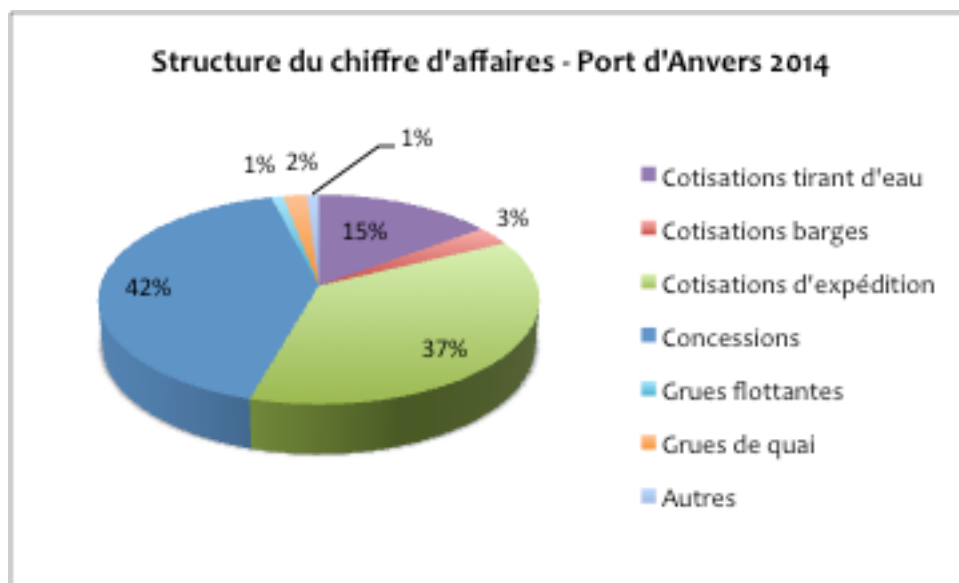
- De **containeroverslag**: de uniforme afmetingen maken transport via containerschip, binnenvaartschip, trein of vrachtwagen en een gestandaardiseerde opslag mogelijk.
- **Diverse producten**, transporteerbaar in containers of los in een schip, verpakt op pallets, in kisten of andere houders.
- **Droge bulk** (grondstoffen zoals granen, steenkool, ijzererts, cement, suiker, enz.).

- **Natte bulk** (aardolie, benzine, stookolie, plantaardige oliën, enz.), ter plaatse verwerkt (raffinaderijen) of naar het hinterland getransporteerd met vrachtwagens / tankwagens of pijpleidingen.
- **Ro-ro**, wat “roll on - roll off” betekent en verwijst naar de manier waarop de lading wordt geladen en gelost. De term ro-ro wordt gebruikt voor schepen die over het algemeen ontworpen zijn om auto’s (tot 8.000), bussen, vrachtwagens, landbouwvoertuigen of kranen te vervoeren en die slechts door speciaal opgeleide werknemers mogen geladen worden.

Activiteit	Terminals	In 2014 getransporteerde producten	Tonnage (Mton - 2014)	Klassement (Hamburg – Le Havre)
Containers	5	Allerlei	108	2e
Diversen	17	Staalnijverheid (68,5%), bederfelijke levensmiddelen (11%), bosbouwproducten (6,5%), industriële ladingen (2%)	9,9	1e
Ro-ro	3	Auto’s	4,4	3e
Natte bulk	16	Aardolieproducten (73%), chemische producten (18%), ruwe aardolie (8%)	63	2e
Droge bulk	12	Ertsen (28%), meststoffen (21%), zand, grind en mineralen (21%), koolstof (1%), graanproducten (7%)	13,5	6e

Bron: Haven van Antwerpen

In 2014 vertoonde de omzet van de haven van Antwerpen een lichte stijging (+0,83%) tot 338 M€, tegenover 336 M€ een jaar eerder, terwijl het nettoresultaat 89 M€ bedroeg (54 M€ in 2013, d.w.z. +62%). Deze vooruitgang is het gevolg van een stijging van het containervolume (+5,9%) en van de natte bulk (+5,6%). Zij compenseren de daling die werd genoteerd in de segmenten “diverse producten” (-2%) en “droge bulk” (-6,1%).



Bron: Haven van Antwerpen

Over het algemeen worden de economische activiteiten van de haven vooral beïnvloed door 3 elementen:

- Het eerste element is de **groei van de wereldeconomie**. De vrachtvolumes hangen immers af van het niveau van de maritieme handel, die op zijn beurt afhangt van het activiteitsniveau van de wereldwijde productienijverheid. De andere factoren die invloed uitoefenen zijn de economische heropleving in de eurozone en de evolutie van de scheepsindustrie.
- Het **niveau van de infrastructuur** van de haven heeft rechtstreeks invloed op de capaciteit om belangrijke investeringen en aanzienlijke vrachtvolumes aan te trekken. De investeringen moeten dus geconcentreerd worden op domeinen zoals de onthaalcapaciteit van industriële sites, het creëren van synergiën binnen het platform, de optimalisering van de logistieke keten en de verkeersafwikkeling en in dit verband onder andere de ontwikkeling van automatisering en informaticasystemen.

Opslagcapaciteit - Haven van Antwerpen

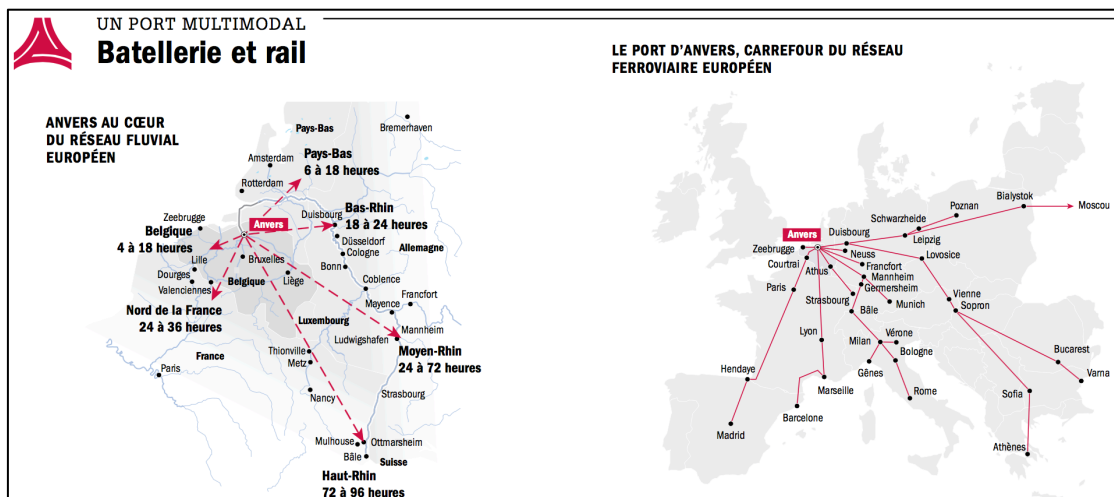
Polymeren	Overdekte opslag	Natte bulk	Containers	Magazijnen met klimaatregeling
680000 m ³	6,1 miljoen m ³	6,9 miljoen m ³	15 miljoen	2 miljoen m ³

Bron: Haven van Antwerpen

- **De geografische ligging van de haven, haar aansluiting op de transportnetwerken en haar integratie in de Europese logistieke keten** (verbinding met de logistieke basissen en de productiecentra). In dit opzicht geniet Antwerpen een

bevoorrechte positie. De haven ligt 80 km diep in het binnenland, wat de behoefte aan transport over land beperkt (en dus ook de transportkosten en de CO₂-uitstoot), en op een redelijke afstand van de belangrijkste industriezones van de EU (Duitsland, Benelux, Frankrijk). De haven ligt in het hart van het Europese waterwegennetwerk en is met 3 van de belangrijkste spoorwegcorridors² verbonden. De ontwikkeling van deze netwerken staat centraal in de havenstrategie. Sinds 1998 daalt het aandeel van het containertransport over de weg, van 64,5% tot 57%, terwijl het transport over water toeneemt, tot momenteel 36% (tegenover 27,7% in 1998). Tegen 2030 willen de havenautoriteiten het containertransport via de binnenvaart doen stijgen tot 42%, tegenover 43% over de weg en 15% per spoor (momenteel 7%).

Ligging van de haven van Antwerpen – binnenscheepvaart en spoorwegen (Bron: Haven van Antwerpen)



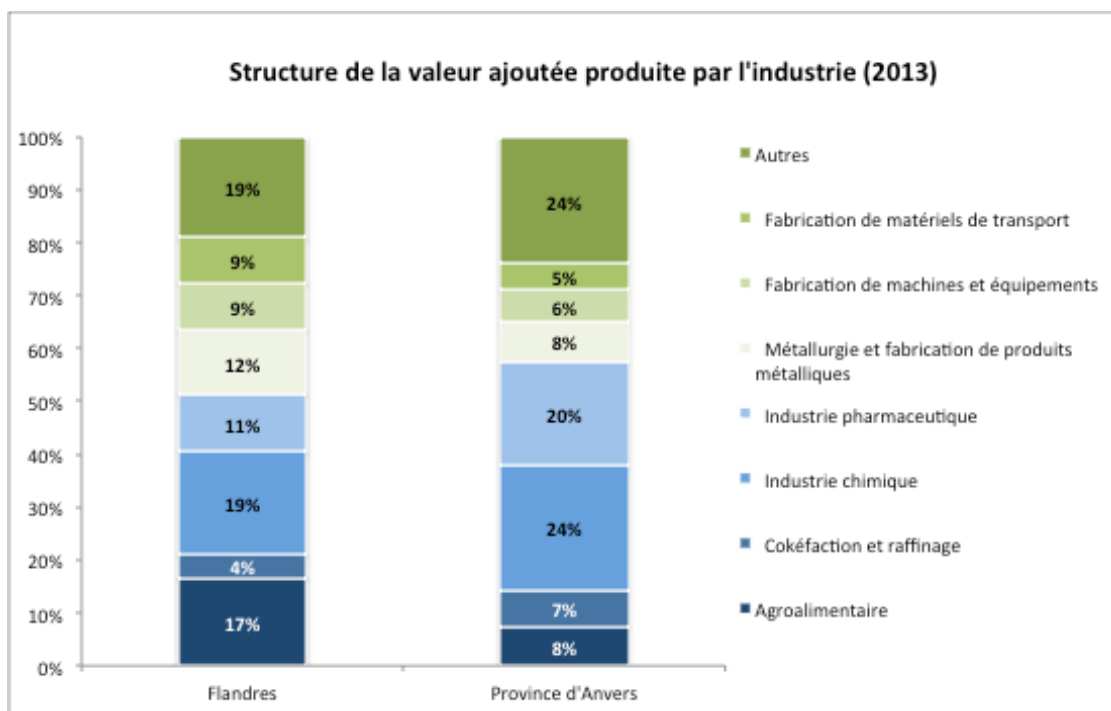
De industrie

Vlaanderen is een open economie (de waarde van de export vertegenwoordigt 126% van het BBP) met een sterke industriële traditie. De industrie heeft een aandeel van 23% in het Vlaamse BBP, terwijl ze 20% van de toegevoegde waarde produceert. Door zijn centrale ligging en door zijn multimodale, geïntegreerde netwerk van transportinfrastructuren met hoge densiteit, wordt het gewest beschouwd als een logistieke draaischijf. Veel belangrijke multinationale bedrijven hebben er bijgevolg vestigingen, onder andere productiesites en/of logistieke platforms.

De Vlaamse industrie wordt overheerst door de chemische en farmaceutische sector en de productie van kunststoffen. Vlaanderen neemt 2/3 van de omzet van deze sector in België (41,7 miljard €) voor zijn rekening. In de regio Antwerpen is dit aandeel nog groter: de hogergenoemde sectoren zijn er goed voor bijna 50% van de toegevoegde waarde die de

² <http://www.portofantwerp.com/en/strategic-location>

industrie in de provincie voortbrengt en zij zorgen voor 52,5% van de industriële werkgelegenheid. Andere belangrijke industrieën in het gewest zijn de staalnijverheid (Arcelor-Mittal Gent), de voedingsmiddelensector en de autoassemblage.



Bron: Gewestelijke statistieken (NBB stats)

De haven van Antwerpen beschikt over de op één na grootste petrochemische cluster ter wereld. 7 van de belangrijkste 10 multinationals van de chemiesector ontplooiën er activiteiten. De productie-installaties omvatten er onder andere 4 raffinaderijen (Total, Exxon Mobil, IBR, ATPC) en 3 stoomkrakers. De totale capaciteit voor de raffinage en productie van chemische producten bedraagt respectievelijk 40 en 19 miljoen ton per jaar.

Er worden regelmatig belangrijke investeringen gedaan in de installaties in en rond de haven. BASF heeft er bijvoorbeeld zijn grootste productiecentrum buiten Duitsland. Enkele voorbeelden van recente investeringen:

- De modernisering van de raffinaderij van Exxon Mobile voor een bedrag van 1 miljard euro, met onder andere een nieuwe installatie om zware stookolie met hoog zwavelgehalte te converteren voor de productie van brandstoffen;
- Het OPTARA-project voor de bouw van een nieuw raffinagecomplex door Total (eveneens 1 miljard euro);
- De ingebruikname van een fabriek voor de productie van hightech kunststoffen (Lanxess);
- BASF neemt een nieuwe site voor de extractie van butadien met een capaciteit van 155 kiloton in gebruik, hoofdzakelijk bestemd voor de bandensector.

1.3. Werkgelegenheid

De beroepsbevolking in de provincie Antwerpen omvat 779 000 personen, of 30% van de totale werkgelegenheid in Vlaanderen. In januari 2016 bedroeg de werkloosheidsgraad in het gewest 6,3%.

In de industrie werken 117 000 personen of 15% van de actieve bevolking (tegenover 392 000 voor heel Vlaanderen). Sinds 2009 is de werkgelegenheid in de industrie met 9% gedaald (of -11 600 banen). De belangrijkste industriële subsectoren inzake werkgelegenheid zijn de chemiesector (16% van de banen in de industrie), de voedingsmiddelensector (14,5%) en de staalnijverheid (12,4%). De farmaceutische sector is goed voor 8800 banen (7,5%). De chemische, farmaceutische en kunststoffensector hebben een grote economische impact. Volgens Essenscia, de Belgische federatie van de chemische industrie en life sciences, levert elke rechtstreekse baan in deze sector 1,6 onrechtstreekse banen op.

Emploi total dans l'industrie - Province d'Anvers							
Branche d'activité	2009	2010	2011	2012	2013	Part dans l'emploi industriel	Evolution 2009/2013
Industries extractives	213	216	218	219	224	0,2%	5%
Agro-alimentaire	18 660	17 871	18 052	17 526	16 953	14,5%	-9%
Textile, habillement et cuir	1 569	1 485	1 412	1 363	1 352	1,2%	-14%
Bois, industrie du papier et imprimerie	8 317	7 887	7 696	7 481	7 273	6,2%	-13%
Cokéfaction et raffinage	3 217	3 347	3 321	3 006	3 206	2,7%	0%
Industrie chimique	19 909	19 717	19 896	19 369	19 124	16,3%	-4%
Industrie pharmaceutique	8 584	8 398	8 456	8 732	8 827	7,5%	3%
Produits en caoutchouc et en	7 018	6 760	6 603	6 567	6 434	5,5%	-8%
Métallurgie	19 607	18 635	18 233	15 170	14 504	12,4%	-26%
Produits informatiques et	4 527	4 411	4 299	3 969	3 631	3,1%	-20%
Fabrication d'équipements électriques	2 714	2 742	2 700	2 561	2 239	1,9%	-18%
Fabrication de machines et	6 470	5 875	6 128	6 237	6 067	5,2%	-6%
Fabrication de matériels de transport	12 021	10 904	9 352	9 105	9 068	7,7%	-25%
Autres industries manufacturières	8 193	8 421	8 264	10 879	10 544	9,0%	29%
Electricité, gaz et vapeur	2 052	2 071	2 179	2 200	2 177	1,9%	6%
Eau, déchets et dépollution	5 702	5 608	5 571	5 553	5 520	4,7%	-3%

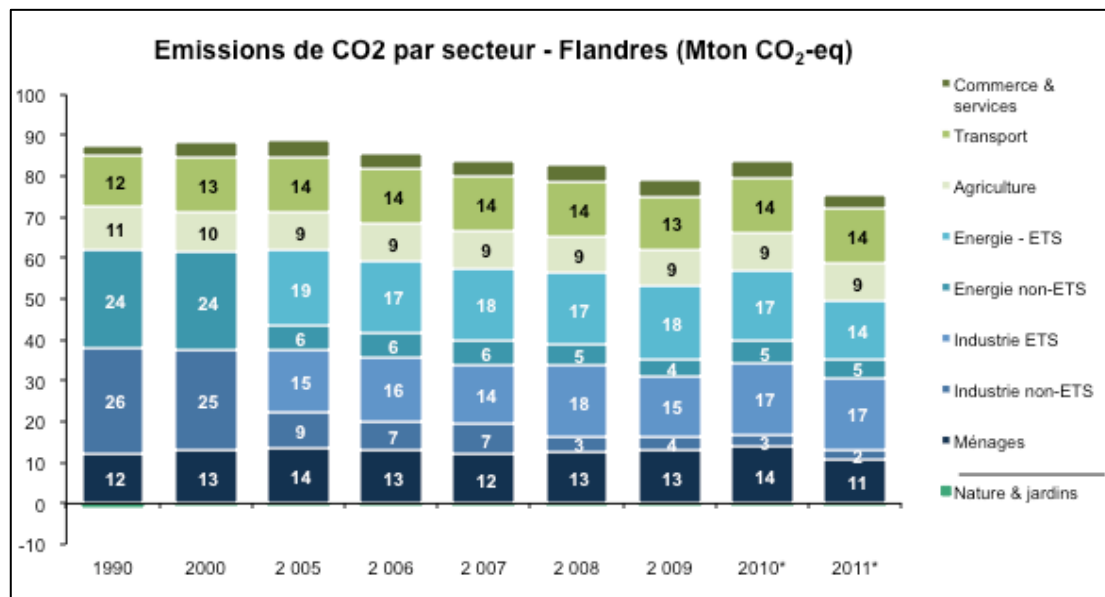
Volgens de NBB bedroeg de rechtstreekse werkgelegenheid in de haven van Antwerpen 61 000 fulltime-equivalenten in 2013, waarvan meer dan de helft in de industrie en de goederenbehandeling. De totale impact van de havenactiviteiten op de werkgelegenheid wordt op 149 714 onrechtstreekse banen geraamd.

FTE in de Haven van Antwerpen in 2013	
Industrie	22 832
Andere logistieke diensten	3 914
Transport over land	4 389
Handel	2 462
Diversen	3 471
Havenbedrijf	1 703
Rederijactiviteiten	937
Goederenbehandeling	14 312
Maritieme agenten en expediteurs	7 476
Totaal	61 496

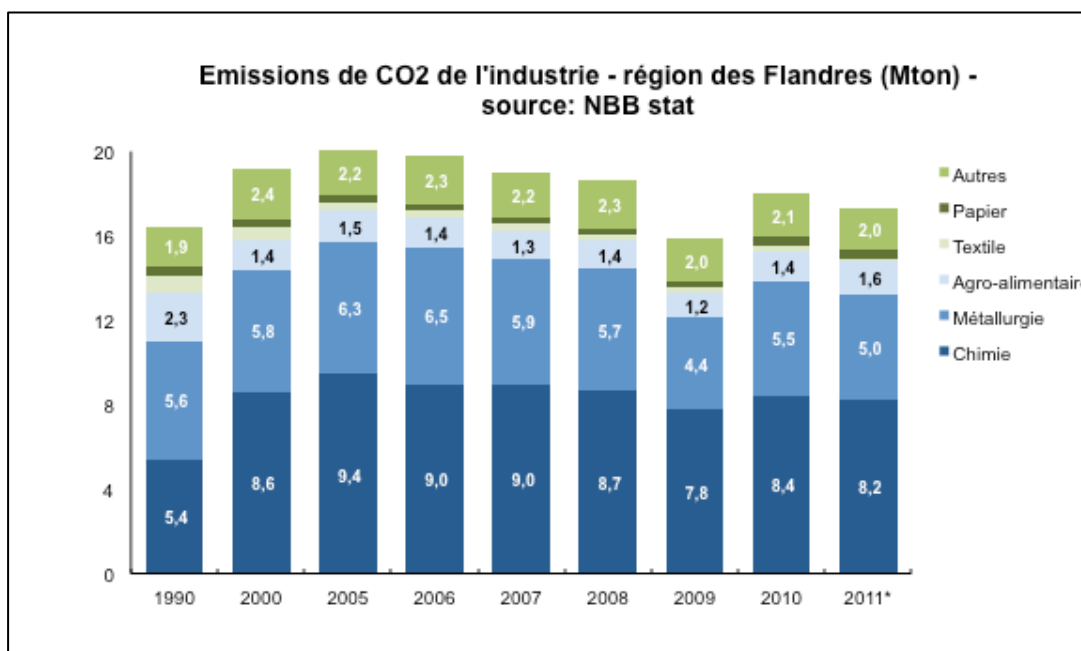
Bron: Haven van Antwerpen

1.4. CO₂-uitstoot

In 2011 bedroeg de CO₂-uitstoot in Vlaanderen 75 miljoen ton, of 60,6% van de CO₂-uitstoot van het land. Sinds 1990 is de uitstoot met ongeveer 13% gedaald. De grootste uitstoothoeveelheden zijn afkomstig van de energiesector (25%), de sectoren die in het ETS-systeem zijn opgenomen (23%) en de transportsector (18%).

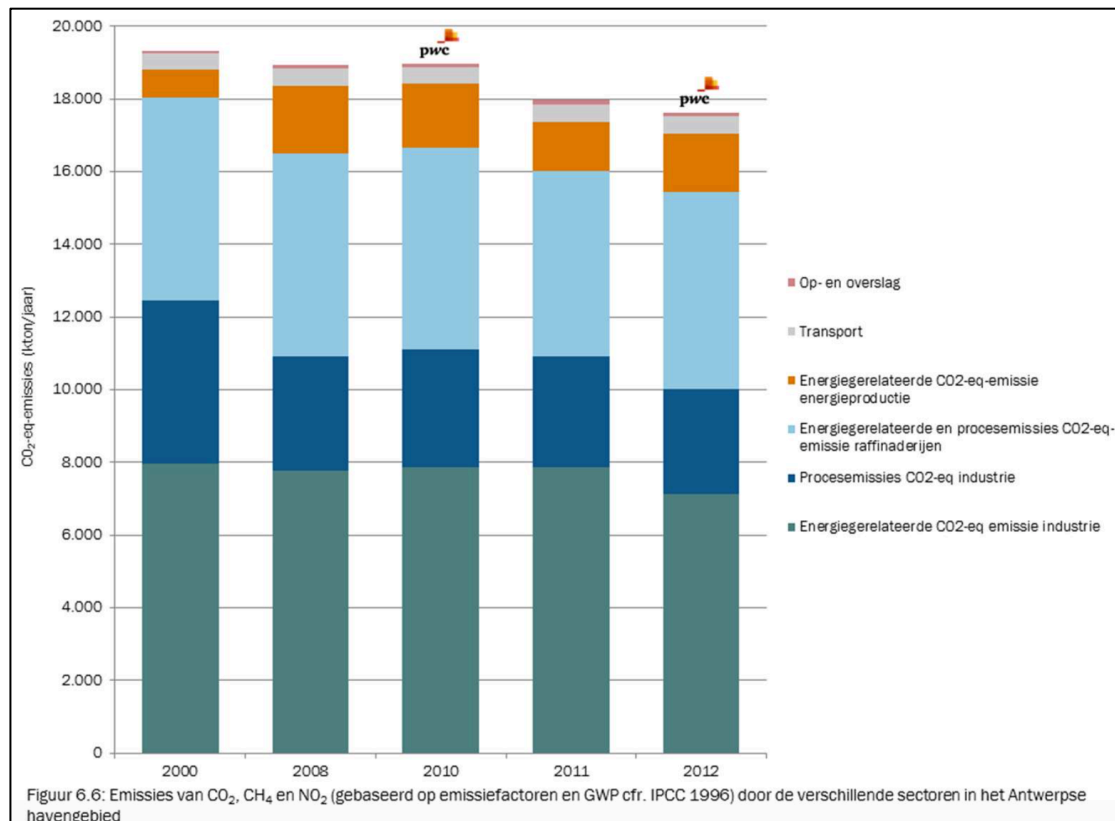


De totale uitstoot door de industrie is sinds 1990 met 5,96 miljoen ton CO₂ gedaald, of -19,7%. De structuur van de uitstoot door de industriële sectoren (ETS) wordt gedomineerd door de chemische sector (48%), de staalnijverheid (29%) en de voedingsmiddelensector (9%).



De haven van Antwerpen herbergt op een beperkte oppervlakte de grootste concentratie van grote industriële energieverbruikers en van installaties voor de elektriciteitsproductie met een capaciteit van 1,2 GW. De bedrijven van de site vertegenwoordigen allemaal samen ongeveer 10% van het nationale elektriciteitsverbruik en 10% van de nationale productiecapaciteit.

CO₂-uitstoot – Haven van Antwerpen



Bron: Haven van Antwerpen

Tussen 2000 en 2012 is de uitstoot die in de haven wordt opgetekend met 8,8% gedaald, hoofdzakelijk wegens een daling van de uitstoot veroorzaakt door de industriële processen. De uitstoot in verband met de energieproductie door de raffinaderijen en de industrie daalt sinds 2008. Toch ligt ze nog 2,1% boven het niveau van het jaar 2000.

2. Strategieën voor een koolstofarme industrie in de provincie Antwerpen

Op 4 december 2015 hebben de ministers die voor het klimaat bevoegd zijn in de gewesten (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Gewest) en op het federale niveau een akkoord bereikt over de spreiding van de inspanningen binnen België tijdens de tweede verbintenisperiode van het Kyoto-protocol (2013-2020). Wat Vlaanderen betreft, voorziet dit akkoord in een beperking met 15,7% van de CO₂-uitstoot door de sectoren waarop ETS niet van toepassing is en in een groter aandeel van de hernieuwbare energiebronnen in het bruto eindverbruik van energie van 2156 Mtep, dat wil zeggen 51% van de Belgische doelstelling (13%). Deze bepalingen vormen een aanvulling van de verplichtingen die voortvloeien uit de invoering van het ETS-systeem.

De industrie van de provincie Antwerpen past zich aan deze maatregelen aan door hoofdzakelijk actie te ondernemen om de energie-efficiëntie te verbeteren en de milieu-efficiëntie en de inzet van hernieuwbare energiebronnen te bevorderen.

2.1. Energie-efficiëntie

In België is de reglementering van de energie-efficiëntie in de industrie een exclusieve bevoegdheid van de gewesten. Net zoals in Nederland vormen vrijwillige afspraken de voornaamste pijler van de uitstootvermindering.

Energieplannen en -studies

Bedrijven die meer dan 0,5 PJ aan energie verbruiken, moeten in Vlaanderen om de 4 jaar een energieplan opstellen. Deze verplichting geldt ook voor installaties met een verbruik tussen 0,1 en 0,5 PJ, wanneer hun milieuvergunning moet worden hernieuwd. Het betrokken plan bevat maatregelen met een return on investment (ROI) van meer dan 15% en die binnen een termijn van 3 jaar moeten worden ingevoerd.

Bovendien is nu ook een energiestudie verplicht voor het bouwen van elke nieuwe installatie met een verbruik van meer dan 0,1 PJ en waarvoor een milieuvergunning vereist is. Deze studie moet onder andere de energie-efficiëntie van de installatie vergelijken met reeds bestaande dergelijke installaties (benchmarking)³.

Ten slotte moeten bedrijven die geen KMO zijn en niet onder de verplichting vallen om een energieplan op te stellen, een audit uitvoeren (met een geldigheidsduur van 4 jaar).

³ Onder bepaalde voorwaarden geldt deze verplichting ook bij een renovatie of herbestemming van een bestaande installatie.

Akkoorden inzake energiebeleid

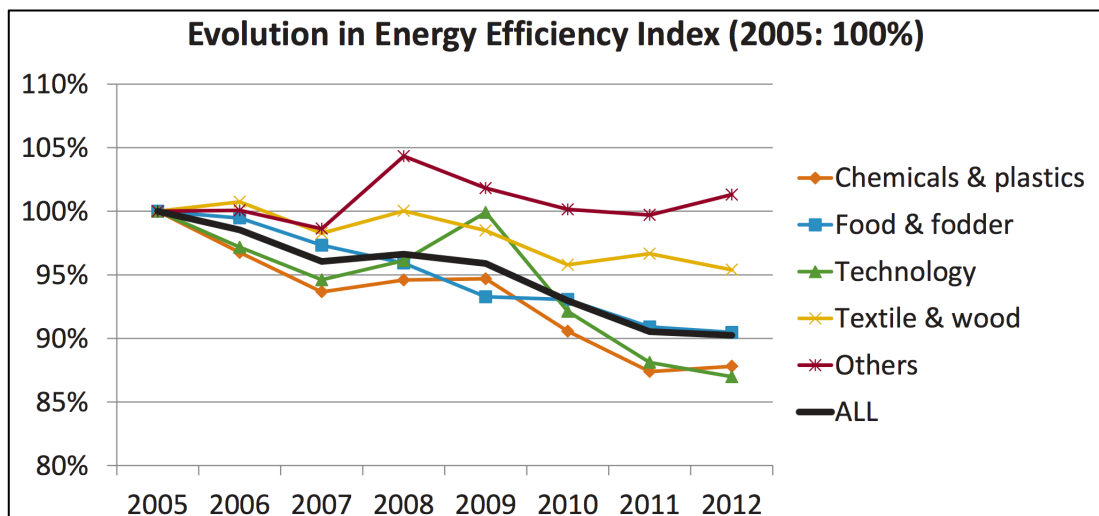
In het kader van zijn aansporingsbeleid voerde het Vlaamse Gewest in 2015 de mogelijkheid in dat bedrijven met een energieverbruik van meer dan 0,1 PJ en die tot de NACE-activiteitssectoren 05-33 behoren, zouden kunnen deelnemen aan vrijwillige akkoorden inzake energiebeleid. Deze akkoorden bepalen dat de deelnemende bedrijven verplicht zijn om:

- Een audit uit te voeren en een energieplan voor 3 jaar op te stellen met maatregelen die een return on investment van 14% opleveren voor bedrijven die onder het ETS vallen en van 12,5% voor de andere bedrijven;
- Jaarlijks een rapport op te stellen;
- Een studie te maken van het economisch potentieel van de invoering van warmtekrachtkoppeling en warmte- en koudnetten die voldoen aan de eisen van de richtlijn op de energie-efficiëntie;
- Een energiebeheersysteem in te voeren dat voldoet aan de norm ISO 50001.

In ruil genieten de deelnemende bedrijven vrijstelling van bepaalde energieheffingen, wordt ervan uitgegaan dat zij voldoen aan de verplichtingen om energiestudies en -audits uit te voeren en dat zij in aanmerking komen voor verscheidene subsidies.

In het systeem is bovendien een zekere flexibiliteit ingebouwd. Sommige opgelegde maatregelen kunnen bijvoorbeeld vervangen worden door maatregelen om hernieuwbare energie te produceren of de logistieke keten te verbeteren. Er is ook voorzien in een clause met een “economische gratiemogelijkheid”, voor bedrijven die kunnen aantonen dat zij hun doelstellingen niet hebben gehaald wegens de slechte economische toestand.

De akkoorden inzake energiebeleid hebben de verbintenissen inzake energiebenchmarking vervangen, die van 2002 tot 2014 van kracht waren en bestemd voor de grote industriële verbruikers (jaarlijks verbruik van meer dan 0,5 PJ). Deze verbintenissen, waaraan jaarlijks tussen 172 en 176 bedrijven deelnamen, die samen ongeveer 80% van het industriële energieverbruik voor hun rekening nemen, hebben ervoor gezorgd dat de energie-efficiëntie sinds 2002 jaarlijks met 0,84% is gestegen (1,4% sinds 2005) en dat de CO₂-uitstoot met 4,36 miljoen ton is gedaald.



Bron: VITOS

Momenteel nemen talrijke sectorfederaties (Essenscia, VOKA, Fedustria, BPF, FEVIA, GSV, VGI) en bedrijven die in de regio Antwerpen actief zijn (BASF, Air Liquide, Eurochem, Total, ESSO, ATPC, Cargill, Inovyn, Monsanto, enz.) deel aan akkoorden inzake energiebeleid en voeren zij maatregelen in die de energie-efficiëntie bevorderen.

Hun initiatieven kunnen op verschillende manieren ondersteund worden, via platformen of projecten. Zo heeft Essenscia⁴, de Belgische federatie van de chemische industrie en de life sciences, van 2013 tot 2015 deelgenomen aan het Europese project SPICE⁵ (Sectoral platform in chemicals for energy efficiency excellence), met het bevorderen van energiebesparingen in KMO's als doelstelling.

Meer bepaald de haven van Antwerpen herinvesteert haar inkomsten uit de productie van windenergie via het Energiefonds⁶. Dit stelt zich tot doel om investeringen in energie-efficiëntie te bevorderen en cofinanciering te bieden van innoverende energie-initiatieven in de havenzone. Het fonds geeft bedrijven bijvoorbeeld financiële of praktische steun voor het uitvoeren van energieaudits en de invoering van energiebeheerplannen. De projectvoorstellen worden geëvalueerd door een stuurcomité, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de havenautoriteiten en experts.

2.2. Ecodesign en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen

Om het hoofd te bieden aan de economische crisis en rekening te houden met de ontwikkeling van de Europese milieuwetgeving stemmen de Vlaamse industriële bedrijven

⁴ <http://www.essenscia.be/fr>

⁵ <http://www.spice3.eu/index.php/BEFR/>

⁶ <http://www.portofantwerp.com/en/services-and-facilities-investors>

hun strategie stilaan af op ecodesign (“cradle to cradle” of C2C), onder andere in de chemiesector.

Deze aanpak bestaat enerzijds in om in het productieproces hernieuwbare grondstoffen te gebruiken (bijvoorbeeld afkomstig uit de landbouw). Deze procedés bieden de mogelijkheid om tot op zekere hoogte de CO₂-uitstoot terug te dringen door grondstoffen van fossiele oorsprong (aardolie) te vervangen of door energiebesparingen.

Anderzijds steunt ecodesign ook op een grotere materiaalefficiëntie en het recycleren van afval, naast de exploitatie van industriële bijproducten (zoals stoom of CO₂) en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen. Recente ontwikkelingen in de haven en in de industriële cluster van Antwerpen bieden hiervan enkele voorbeelden, zoals de ontwikkeling van industriepark Blue Gate Antwerp, plannen om CO₂ op te vangen en te hergebruiken en het Ecluse-project.

Het Blue Gate Antwerp-project

De Antwerpse havenautoriteiten zijn begonnen met de ontwikkeling van een ecologisch industriepark: “Blue Gate Antwerp”. Het project wordt uitgevoerd op de 103 ha grote site “Petroleum Zuid” op de rechteroever. Het project heeft tot doel om na sanering een groene industriezone aan te leggen (groene producten / milieuvriendelijke productie), met een negatieve koolstofuitstoot en voorrang voor ecodesign (cradle to cradle), dat wil zeggen materiaalefficiëntie, recyclage en minimaal industrieel afval (gesloten cyclus).

De industriezone krijgt energie die met warmtekrachtkoppeling is geproduceerd en afkomstig is van hernieuwbare bronnen (biomassa, zonnepanelen, windgeneratoren). Er is ook voorzien in de aanleg van smart grids en installaties voor warmte- en koudeopslag.

Met de ontwikkeling van “Blue Gate Antwerp” wordt vooral op 3 categorieën spelers gemikt, met voor elke doelgroep een specifieke zone:

- Bedrijven uit de sector van de intelligente logistiek, die onder andere logistieke processen aan elkaar koppelen en integreren (14 ha);
- Bedrijven uit de milieusector (14 ha);
- R&D-instituten en onderzoeksdepartementen van grote bedrijven, gespecialiseerd in groene technologieën (12 ha).

Om het project uit te voeren is gekozen voor publiek-private samenwerking. De eerste bedrijven zouden zich er in de loop van 2017 vestigen. Om bedrijven aan te trekken wordt er ook een bedrijvenincubator opgericht, die de ontwikkeling van een duurzame chemische industrie zou moeten bevorderen. Met steun van de Vlaamse regering voerden Essenscia, de stad Antwerpen en Blue Gate Antwerp nv een haalbaarheidsstudie uit, Bluechem⁷. De investering met een startbedrag van 6,1 miljoen euro zou in 2016 moeten plaatsvinden en

⁷ <http://www.fi-sch.be/en/overview-projects/bluechem/>

gefinancierd worden via FEDER⁸. Volgens de studie zouden op termijn 30 tot 50 bedrijven in de incubator kunnen samenwerken en werk bieden aan 1000 tot 1650 mensen.

Het Bluechem-project krijgt ook steun van FISCH⁹, Flanders Innovation Hub for Sustainable Chemistry, dat zich tot doel stelt om de uitwerking van projecten te ondersteunen en partnerships (bedrijven, instituten, universiteiten) of clusters te bevorderen. FISCH is onder andere actief op het domein van de hernieuwbare energiebronnen, de verbetering van industriële processen, de ontwikkeling van duurzame producten en de valorisatie van industrieel afval en materialen die gebruikt worden bij productieprocessen.

Koolstof opvangen, gebruiken en opslaan (CCUS)

De havenautoriteiten evalueren de mogelijkheid om infrastructures te ontwikkelen voor het opvangen, opslaan en gebruiken van koolstof. Om dit te bereiken willen zij partnerships op dit domein aanmoedigen.

In 2014 werd er in een haalbaarheidsstudie¹⁰ onderzocht of het mogelijk is om CO₂ en methaan (CH₄) in de haven op te vangen en via een pijpleiding te transporteren naar sites binnen en buiten de haven. De studie werd gefinancierd in het kader van het Interreg-project. De belangrijkste onderzochte hypothesen hadden te maken met het bepalen van potentiële leveranciers, de installatie van een CO₂-zuiveringsstation, de opslagmogelijkheden in de Noordzee (transport via pijplijn of schip naar opslagsites) en de mogelijkheden voor industrieel gebruik van de teruggewonnen gassen. Vooral 4 mogelijke toepassingen werden onderzocht. Het betreft de aanwending van CO₂ in industriële serres, het carbonatatieproces (voor de productie van bouwmaterialen), de productie van biomethaan met behulp van waterstof ("Power to gas" of P₂G) en de aardolie- en gaswinning ("enhanced oil & power recovery")¹¹. De studie kwam tot het besluit dat de onderzochte opties technisch haalbaar zijn en ze gaf aanwijzingen betreffende de financiële aspecten van dergelijke projecten.

Dit project is de voortzetting van eerder uitgevoerde studies, zoals het SINTEF / Statoil-project in 2004 (transport van CO₂ van de haven van Antwerpen naar een opslagzone in de Noordzee) of het CATO₂¹²-project van 2010 (CCS-netwerk dat België en Nederland bestrijkt).

De ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen

De bedrijven in de haven van Antwerpen doen sinds 2006 steeds meer een beroep op hernieuwbare energiebronnen. Er zijn centrales voor warmtekrachtkoppeling aanwezig (de gecombineerde productie van warmte en elektriciteit) met een gezamenlijke capaciteit van

⁸ <http://www.essenscia.be/fr/Newsletters/Article?article=772>

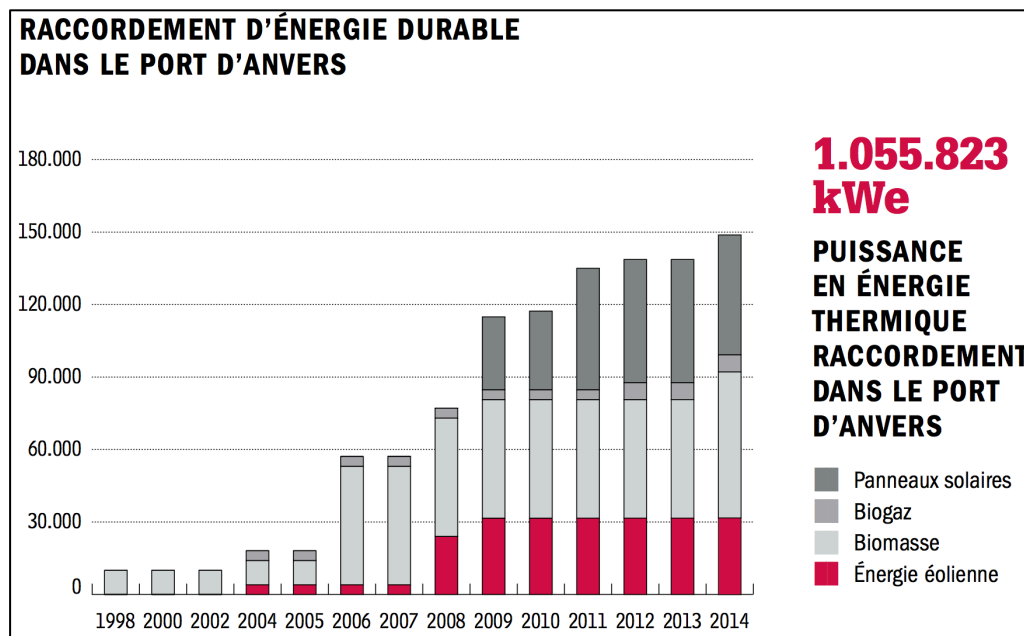
⁹ <http://www.fi-sch.be/en/>

¹⁰ <http://www.co2cleaning.eu/resultaten-project-co2-en-ch4/>

¹¹ <http://www.portofantwerp.com/nl/news/haalbaarheidsstudie-havenintern-co2-transport>

¹² <http://www.co2-cato.org/cato/programme-overview>

1056 Mwe, naast installaties die elektriciteit opwekken uit hernieuwbare bronnen (biomassa, zonne-energie, windenergie en biogassen) en een capaciteit van 147,8 MW hebben.



Bron: Haven van Antwerpen

In september 2011 werd beslist om een nieuw windenergiepark op de linkeroever van de haven te laten bouwen door een consortium dat bestaat uit het Havenbedrijf (47%), de Left Bank Development Corporation (28%) en een groepering van privépartners (25%).

De bouw van het windenergiepark startte eind 2014. In een eerste fase komen er 15 windmolens met turbines van 3 MW die door Siemens Wind Power worden geleverd op de bedrijfsterreinen in de haven (Antwerp Gateway, Borealis, Euroports, Indaver, enz.). Op termijn kan het aantal windgeneratoren aangroeien tot 40 of zelfs 50. Volgens het Havenbedrijf zouden de inkomsten naar het Energiefonds moeten vloeien.

Het ECLUSE-project

Het ECLUSE-project¹³ voorziet in de levering van warmte afkomstig van afvalverbranding aan 6 bedrijven uit de chemische sector in de haven van Antwerpen (Ineos Phenol, Lanxess, Monument Chemical, ADPO, De Neef, Ashland). Bij dit project zijn ook de afvalverwerkingsbedrijven Indaver en Sleco betrokken (een filiaal van Indaver en Suez Environnement). 3 turbines met een capaciteit van 80 MW zullen warmte (40 bar – 400°) produceren, die vervolgens via een 5 km lange pijpleiding wordt vervoerd en gebruikt

¹³ <http://www.ecluse.be/homepage/>

tijdens diverse productieprocessen (drogen, reinigen, distilleren, chemische reacties). De kosten voor het aanleggen van het netwerk, dat in januari 2017 operationeel zou moeten zijn, worden op 30 miljoen euro geraamd. Op deze manier zou 80 tot 90% van de door verbranding opgewekte energie worden hergebruikt, zou de uitstoot van bijna 100 000 ton CO₂ worden vermeden en zou bijna 5% van de in Vlaanderen geproduceerde groene warmte worden opgewekt.

LNG bevorderen als brandstof voor de binnenscheepvaart

In 2014 begonnen de havenautoriteiten van Antwerpen met het bouwen van een LNG-bunkeringsstation voor binnenschepen. Tot nu toe gebeurt de bevoorrading van de schepen met LNG rechtstreeks aan de kade door middel van tankwagens, die LNG aanvoeren van de LNG-terminal in de haven van Zeebrugge. In vergelijking met stookolie of diesel produceert de brandstof LNG aanzienlijk vervuilende stoffen en CO₂. Het project zou in 2016 klaar moeten zijn. Het wordt gedeeltelijk gefinancierd door het LNG-masterplan voor Rijn-Main-Donau dat kadert in het TEN-T programma van de Europese Commissie (Trans-Europese Netwerken - Transport). De havenautoriteiten hebben bovendien een samenwerkingsakkoord gesloten met de havens van Mannheim, Rotterdam, Straatsburg en Basel voor de ontwikkeling van het gebruik van LNG in de Europese binnenvaart¹⁴. Dit akkoord voorziet in samenwerking inzake R&D en in de overdracht van knowhow¹⁵.

Het bevorderen van duurzame transportmodi in de haven

De havenautoriteiten voeren een beleid om het gebruik van duurzame transportmodi te bevorderen en het woon-werkverkeer met particuliere voertuigen te beperken. Verscheidene stimuli werden ingevoerd: het fietsgebruik bevorderen, pendelverkeer, carpoolen (een database maakt het gemakkelijker om een partner te vinden). Ook een aantal privébedrijven nam extra initiatieven. De werknemers van Bayer, Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto en Solvay kunnen bijvoorbeeld gebruikmaken van de gratis pendeldienst I-Bus (39 routes).

¹⁴ <http://lngmasterplan.eu/>

¹⁵ <http://www.portofantwerp.com/en/news/port-antwerp-plans-set-lng-bunkering-station-barges>

3. De bijdrage van de vakbondsorganisaties

3.1. De vakbondsorganisaties in België en Vlaanderen:

Min of meer gedecentraliseerde structuren, maar steeds voeling met de praktijk

In België en Vlaanderen zijn er 3 erkende vakbonden:

- ACV-CSC (Algemeen Christelijk Vakverbond) is ontstaan uit de christelijke arbeidersbeweging. De structuur van de interprofessionele pijler omvat 12 lokale Vlaamse federaties, 8 Waalse federaties en een Brusselse federatie, die alle rechtstreeks afhangen van de Confederatie. Er zijn ook 8 vakcentrales die de leden vertegenwoordigen per beroep of bedrijf.
- ABVV-FGTB is ontstaan uit en staat dichtbij de socialistische beweging in ruime zin. Het Algemeen Belgisch Vakverbond is een vakbond die rond 3 Intergewestelijken is georganiseerd, overeenkomstig de Belgische federale staatsstructuur. Het Vlaams ABVV is bevoegd voor Vlaanderen. Bovendien zijn er 16 gewestelijke structuren (die de leden groeperen per geografische zone) en 6 vakcentrales (die de werknemers groeperen per bedrijfssector).
- Het ACLVB-CGSLB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België), de zogeheten “liberale vakbond” ontstond in de vorige eeuw en heeft een kleiner ledenaantal. De structuur ervan evolueerde mee met de staats hervorming, maar deze centrale heeft een gewestelijke afdelingen of vakcentrales.

Het ABVV is de meest gedecentraliseerde organisatie, met een confederale structuur voor elk van de drie Belgische Gewesten. Het ACLVB is de meest gecentraliseerde of “unitaire” organisatie. De onderstaande elementen zijn hoofdzakelijk afkomstig van informatie die werd aangeleverd door het ACV-CSC en ABVV-FGTB, partners van het ETUC-project. De standpunten van beide organisaties zijn op talrijke punten sterk complementair en gelijklopend. Deze studie heeft niet de bedoeling om hun respectieve standpunten te vergelijken, maar wel de belangrijkste vakbondsstandpunten te omschrijven die aan de werkgevers- en overheidspartners worden voorgesteld.

Structuren die het hoofd moeten bieden aan een complexe overheidsorganisatie

De vakbondsorganisaties doen coherente voorstellen op nationaal en gewestelijk niveau die zijn aangepast aan het (gecentraliseerde of gedecentraliseerde) bevoegdheidsniveau van het Vlaamse Gewest of de federale regering (België). De politieke bevoegdheid wordt immers bepaald door de materie (energieprijzen, energie- en wegeninfrastructuur, belastingen en heffingen, vergunningen, regels voor overheidsaanbestedingen, ...).

Deze kwestie wordt aangekaart door de drie vakbonden die over het gebrek aan politieke coherentie tussen het federale en gewestelijke niveau op industrieel en milieugebied aanklagen. België viel trouwens op de COP 21-Klimaatconferentie van december 2015 op, omdat de politici er niet in slaagden een akkoord over het klimaatplan te bereiken.

Prioriteit voor werkgelegenheid en innovatie

De centrale eis van de vakbonden gaat over de toekomst van de werkgelegenheid in Vlaanderen. De industriële productie stijgt gestaag, maar het aantal banen in de industrie daalt. België krijgt vaak kritiek (vaak ook van de Belgische werkgevers) dat arbeid er te duur is. De vakbonden wijzen er in dit verband op, dat het land een uitstekende productiviteit haalt dankzij de zeer goed geschoolde werkkrachten. De uitdaging voor de toekomst bestaat er dus in om dit hoge kwalificatieniveau te behouden door een beleid dat op beroepsopleiding gericht is.

De werkgelegenheid is niet alleen een doelstelling voor het industriële beleid, maar ook een referentiecriterium. Zo zouden overheidssubsidies voor inspanningen inzake onderzoek en ontwikkeling (R&D), die de vakbondsorganisaties als absoluut prioritair beschouwen, afhankelijk moeten zijn van inspanningen voor bijvoorbeeld meer aanwervingen, een betere arbeidsorganisatie en een betere gezondheid op het werk. Deze sociale doelstellingen moeten het voorwerp uitmaken van een syndicale follow-up om de operationaliteit ervan na te gaan.

Op deze manier moet sociale en economische relevantie de basis vormen van overheidssteun aan bedrijven. De Vlaamse overheidsagentschappen moeten hiervoor dringend een model van “gedeelde sociale en economische waarden” ontwikkelen op basis van sociaal-economische indicatoren in de programma's voor innovatiebevordering en economische steun.

Eenzijds is de verdediging van de werkgelegenheid in Vlaanderen een echte uitdaging voor de vakbondsorganisaties in het licht van een potentieel voortschrijdende desindustrialisering. Bovendien dreigen sommige grote ondernemingen ermee om uit Vlaanderen of zelfs uit de Europese Unie te vertrekken als de regels voor de strijd tegen vervuiling en klimaatopwarming te duur of te complex worden. Anderzijds steunen de huidige politieke machthebbers slechts mondjesmaat de innoverende initiatieven die onontbeerlijk zijn, omdat anders de jobcreatie zich alleen in industriële niches zal afspelen en dus miniem zal zijn. De lokale overheden, die er jarenlang op hebben aangedrongen dat

Vlaanderen een diensteneconomie moet worden, slagen er maar moeizaam in hun verbintenissen uit te voeren door aangepaste middelen vrij te maken.

Van hun kant zetten de vakbondsorganisatie volop in op duurzame innovatie. Zij zijn ervan overtuigd dat de industrie de motor is van de transitie naar een koolstofarme economie. Volgens hen zal deze transitie steunen op **ecologisch duurzame productie, recycleren en recupereren, de kringlooeconomie, hernieuwbare energie**, duurzame mobiliteit, life sciences, ...

Energie, risico's en opportuniteiten

De vakbondsorganisaties betreuren het gebrek aan strategische visie op energie in Vlaanderen en België. Omdat zij zelf te maken krijgen met belangenconflicten tussen hun leden, afhankelijk van hun beroep (denk aan het behoud van 2 verouderde kerncentrales gedurende nog eens 9 jaar), voerden zij intern talrijke democratische discussies om wegen voor de toekomst uit te stippelen. Het pleit is zeker nog niet beslecht, hoewel bepaalde keuzes, zoals de ontginning van schaliegas en steenkoolgas, niet als valabele alternatieven worden beschouwd.

Volgens de vakbonden zijn er ingrepen mogelijk op verschillende niveaus:

- Grondstoffen: de vakbondsorganisaties maken zich bezorgd over de daling van de natuurlijke grondstoffen in België en het feit dat de Vlaamse economie steeds meer afhankelijk is van de invoer ervan. Zij wensen dat er meer onderzoek naar energieonafhankelijkheid zou worden gefinancierd.
- CO₂: een koolstofarme productie moet de hoofddoelstelling zijn. De vakbonden vragen dat er een openbaar debat op Europees niveau zou worden gevoerd over de handel in broeikasgasemissierechten (in het Engels Emission Trading Scheme - ETS) om de bestaande en erkende problemen inzake efficiëntie, effectiviteit en rechtvaardigheid op te lossen.
- Fiscale vrijstelling: aangezien het om de chemische industrie gaat, die sterk aanwezig is in de bestudeerde regio, betreuren de vakbonden het dat de werkgeversorganisatie Essenscia, die nochtans verbintenissen is aangegaan om “deel uit te maken van de oplossing en niet van het probleem”, zich radicaal kant tegen het beleid voor een koolstofarm gewest. De vakbonden vragen dat de overheden strengere voorwaarden zouden opleggen als ze vrijstellingen toekennen: a) de sector moet echt blootgesteld zijn aan internationale concurrentie, b) de sector moet op Europees en internationaal niveau een actieve rol spelen in het bevorderen van een koolstofarme economie, c) het bedrijf moet concrete verbintenissen aangaan voor meer energie-efficiëntie en d) de werknemers moeten betrokken worden bij de strategische keuzes.
- De geproduceerde goederen: er zouden substantiële inspanningen moeten worden gedaan om milieuneutrale en recycleerbare producten te leveren.

3.2. De participatie van de vakbondsorganisaties

Op gewestniveau: de bijdrage van de vakbonden wordt op de helling gezet

De Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie (VRWI), een organisatie die uit een groot aantal stakeholders is samengesteld en die een fundamentele rol als expert vervult bij de regering, wordt ontmanteld. Op vraag van de werkgevers wenst de Vlaamse regering het aantal dergelijke instanties te verminderen. De middelen van de VRWI zullen grotendeels worden overgeheveld naar de Vlaamse Industrieraad voor Ondernemen en Innovatie (VARIO), die uitsluitend uit industriëlen zal bestaan, met uitsluiting van de vakbondsorganisaties.

Toch heeft de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) een grote expertise opgebouwd over industriële en milieuvraagstukken en laat de Raad regelmatig zijn stem horen in het politieke debat. Er bestaat momenteel ook een subregionale plek voor overleg (Resoc).

Op sectorniveau: slechts een beperkte rol voor de vakbonden

Op sectorniveau zijn er veel collectieve overeenkomsten, maar die gaan uitsluitend over de sociale dimensie van het bedrijf. Parallel hiermee sluiten de gewestoverheden “brancheakkoorden” af met de industriefederaties, die voornamelijk gaan over energie-efficiëntie en investeringen. Maar deze akkoorden zijn vaak meer morele beloftes dan bindende overeenkomsten. De vakbonden worden niet betrokken bij dit proces.

Vooruitlopen op de evolutie in een sector is een complexe oefening, onder andere omdat de technologische evolutie wel permanent is, maar niet lineair verloopt. Voorspellingen op 10 of 20 jaar zijn vaak niet meer dan speculatie. Toch kunnen de vakbondsorganisaties zich wapenen om sterker te wegen op de politiek en in hun organisaties het democratisch debat te versterken.

ABVV Metaal heeft dit bijvoorbeeld gedaan met een studie “Naar een nieuwe industrialisering” die de kringlooeconomie promoot. Het in 2013 gepubliceerde rapport analyseert de kwetsbaarheden van de sector door de beschikbare middelen, de vraag en de evolutie van de (nieuwe) afgewerkte producten en de huidige recyclagemogelijkheden te vergelijken. Het rapport komt tot het besluit dat er 10.000 banen op de helling staan als er op middellange termijn geen doelgerichte investeringen worden gedaan. Het klaagt onder andere het gebruik van fossiele brandstoffen en van bepaalde (zeldzame) aardmetalen aan. Het ACV deelt deze analyse en legt de nadruk op de bouwsector (waar 96% van het bouwen afbraakafval recycleerbaar is) en de nieuwe materialen, alsook op het inzamelen van kunststoffen, een sector waarin Vlaanderen toonaangevend is.

Op bedrijfsniveau: de rechten bestaan, maar worden zelden gebruikt

Rechten

In België is de oprichting van een Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) verplicht in bedrijven die gewoonlijk gemiddeld minstens 50 werknemers tewerkstellen. De leden van het CPBW worden verkozen door alle werknemers van het bedrijf. Het CPBW is bevoegd voor alle aspecten van de interne en externe omgeving van het bedrijf en voor de bescherming en preventie op het werk, onder andere in verband met de milieuvergunning.

De werkgever dient het CPBW op de hoogte te brengen als zijn bedrijf een milieuvergunning aanvraagt en hij moet het inlichten over de vorderingen van de procedure. Het comité zelf moet alle documenten kunnen raadplegen die te maken hebben met de vergunningsaanvraag, in elke fase van de procedure. Het heeft ook het recht om aan de werkgever alle informatie te vragen die het nodig heeft om een gedetailleerd advies uit te brengen. Nadat de vergunning werd verleend, kan het CPBW kennis nemen van de exploitatievoorwaarden die het bedrijf moet naleven, zodat het achteraf hierop ook controles kan uitvoeren. Het CPBW kan ook adviezen geven en voorstellen doen in verband met de milieuvergunning, in het kader van het beleid voor meer welzijn van de werknemers; voorafgaand adviezen geven over alle projecten, maatregelen en middelen die rechtstreeks of onrechtstreeks, onmiddellijk of op termijn gevolgen kunnen hebben voor het welzijn van de werknemers.

Uit deze rechten vloeit ook voort, dat het comité voor preventie en bescherming een kopie ontvangt van het bedrijfsrapport over de uitstoot van broeikasgassen, de voornaamste bedrijfsactiviteiten inzake milieubeheer en de energiebalans. Vooral de volgende milieu-informatie dient te worden doorgegeven: luchtvervuiling en actieplannen (stof, Nox, SO₂, dioxines, enz.), watergebruik en recyclagebeleid (verwerking), gevoerd beleid inzake recyclage (residu's, bijproducten, enz.), beleid inzake energie-efficiëntie en de bereikte resultaten.

De Ondernemingsraad dient dan weer geïnformeerd en geraadpleegd te worden over de economische en financiële situatie van het bedrijf en de strategische keuzes. In dit kader kan de Ondernemingsraad informatie vragen over de investeringen, maar ook over elementen die te maken hebben met energie-efficiëntie en milieukwesties¹⁶. Over de milieuvergunning kan informatie worden verkregen in het kader van vragen over de financiële impact ervan, de invoering van nieuwe technologieën of de personeelsopleiding.

Beperkingen

Uit een studie van Syndex¹⁷ over de staalnijverheid blijkt dat er hierover in België paradoxaal genoeg geen algemene opleiding wordt verstrekt aan de werknemers, maar slechts cursussen over specifieke behoeften per departement.

¹⁶ Koninklijk Besluit van 27 november 1973 over de economische en financiële informatie die aan de Ondernemingsraad moet worden verstrekt

¹⁷ "L'information-consultation sur les questions d'efficience ressources dans la sidérurgie européenne", Syndex, april 2015.

De inspanningen die de bedrijven op dit domein leveren, worden sterk bepaald door wettelijke en reglementaire voorschriften. Dit neemt niet weg dat de werknemersvertegenwoordigers er slechts moeizaam in slagen - zoals blijkt uit een enquête over de uitoefening van hun mandaat - om een eigen en beargumenteerd standpunt over deze kwesties te ontwikkelen, vooral voor wat de financiële aspecten ervan betreft (zoals de impact op de bedrijfskosten). Zij spelen in elk geval geen actieve rol bij het bepalen van de investerings- en actieplannen die worden bepaald op basis van uitgevoerde audits.

3.3. Conclusie: meer coördinatie, middelen en plaatsen om de werknemersvertegenwoordigers en hun organisaties meer te betrekken bij de industriële transitie

De vakbondsorganisaties betreuren over het algemeen het gebrek aan samenwerking tussen de bedrijven van een geografische zone of bedrijventerrein, ook al behoren ze niet tot dezelfde sector. Zij wijzen op de noodzaak van samenwerking tussen bedrijven met complementaire behoeften (zoals overtollige warmteproductie enerzijds, behoefte aan warmte anderzijds) en aanvullende competenties.

De vakbonden wensen beter geïntegreerd te worden in de beslissingsprocessen. Op die manier zouden de werknemers beter bij de industriële transitie worden betrokken. Maar de werkgeversorganisaties en sommige werkgevers verlenen ze alleen maar het statuut van “stakeholder” en niet van sociale partner en bevoorrechte gesprekspartner.

Om efficiënt te kunnen participeren dienen de werknemersvertegenwoordigers en vakbonden hun competentieniveau inzake complexe technische thema's op te trekken. De werkgevers en overheden dienen bijgevolg grote inspanningen te leveren om opleidingen te financieren.

De wetgeving zou moeten evolueren. Het zou nuttig zijn dat de werknemersvertegenwoordigers in het bedrijf een beroep zouden kunnen doen op een expert die gespecialiseerd is in energie- en milieuvraagstukken. Momenteel kunnen zij zich alleen laten begeleiden als de informatie- en raadplegingsprocessen met economische en financiële kwesties te maken hebben, maar niet als het gaat om strategische en sterk technische kwesties zoals technologische keuzes en hun impact op het milieu en de werkgelegenheid.

De verhoudingen tussen de vakbonden en de werkgevers worden op gewestniveau nog complexer gemaakt door het grote aantal multinationals, die er niet op uit zijn om de Vlaamse regering te helpen om toonaangevende Vlaamse industriëlen te creëren of “de fabriek van de toekomst” vorm te geven, maar slechts hun voordeel willen doen met gekwalificeerde werknemers, belastingvrijstellingen en een moderne infrastructuur. Daarom zoeken de vakbondsorganisaties toenadering tot andere organisaties uit de burgermaatschappij, zodat zij sterker staan om op gewestniveau actie te voeren en

alternatieve ontwikkelingsmodellen voor te stellen die steunen op samenwerking en de sociale economie.

Gezien het gewicht van de multinationale ondernemingen voor de lokale economie, lijkt de rol van ETUC en ITUC en van de Europese of internationale vakbondsfederaties als legitieme gesprekspartners alleen maar versterkt te worden door deze analyse. De Belgische vakbonden vervullen trouwens een belangrijke rol in deze organisaties.



Carte du port

